

RAPPORT

# Samrådsunderlag

# Väg 1747, gång- och cykelväg Ga vägen – Tolleredsmotet

Lerums kommun, Västra Götalands län  
2026-03-31



**Trafikverket**

Postadress: Vikingsgatan 2–4, 411 04 Göteborg

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG - Väg 1747, gång- och cykelväg Ga vägen –  
Tolleredsmotet, Lerums kommun, Västra Götalands län

Författare: Trafikverket

Dokumentdatum: 2026-03-31

Åtgärdsnummer: 22471

Uppdragsnummer: 180183

Version: 1.0

Kontaktperson: Johan Landin, projektledare Trafikverket, telefon: 072-083 88 42,  
e-post: [johan.landin@trafikverket.se](mailto:johan.landin@trafikverket.se)

Foto: Trafikverket om inget annat anges

# Innehåll

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Inledning .....</b>	<b>7</b>
2.1 Bakgrund och behov.....	7
2.1.1 Ändamål med åtgärden.....	9
<b>3 Projektets lokalisering, utformning och omfattning .....</b>	<b>10</b>
3.1 Lokalisering .....	10
3.2 Utformning och omfattning.....	11
3.2.1 Gång- och cykelvägen .....	11
3.2.2 Bergsskärningar .....	12
3.2.3 Anslutningsvägar och utfarter .....	13
3.2.4 Passage av vattendrag .....	14
3.2.5 Avvattning.....	15
3.2.6 Belysning .....	15
3.3 Utrednings- och influensområde .....	16
<b>4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....</b>	<b>17</b>
4.1 Väganläggningen, trafik och användargrupper .....	17
4.2 Landskapet.....	18
4.2.1 Landskapets form .....	19
4.2.2 Landskapets tidsdjup och kulturarv .....	20
4.2.3 Landskapets ekologi .....	21
4.2.4 Karaktärsområden .....	21
4.3 Miljöförhållanden och miljöns känslighet.....	26
4.3.1 Kulturmiljö.....	27
4.3.2 Naturmiljö .....	31
4.3.3 Upplevelse av landskapet.....	35
4.3.4 Rekreation och friluftsliv.....	35
4.3.5 Människors hälsa.....	38
4.3.6 Naturresurser.....	38
4.3.7 Miljökvalitetsnormer .....	38
4.4 Kommunal och regional fysisk planering.....	40
4.5 Byggtekniska förutsättningar .....	41

4.5.1 Geoteknik .....	41
4.5.2 Bergteknik.....	41
4.5.3 Förorenad mark .....	42
4.5.4 Vägteknik.....	42
4.5.5 Ledningar .....	42
<b>5 Projektets effekter .....</b>	<b>43</b>
5.1 Väganläggningen, trafik och användargrupper .....	43
5.2 Miljöeffekter och miljökonsekvenser .....	44
5.2.1 Kulturmiljö.....	44
5.2.2 Naturmiljö .....	45
5.2.3 Upplevelse av landskapet .....	48
5.2.4 Rekreation och friluftsliv.....	49
5.2.5 Människors hälsa.....	49
5.2.6 Naturresurser.....	50
5.2.7 Miljökvalitetsnormer .....	50
5.3 Kommunal och regional fysisk planering.....	52
<b>6 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått.....</b>	<b>53</b>
<b>7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan .....</b>	<b>56</b>
<b>8 Fortsatt arbete .....</b>	<b>57</b>
8.1 Planläggning.....	57
8.2 Tidplan .....	58
8.3 Viktiga frågeställningar .....	58
<b>9 Källor .....</b>	<b>59</b>

# 1 Sammanfattning

Trafikverket planerar att bygga en cirka 1,9 km lång ny gång- och cykelväg längs väg 1747, mellan Gamla vägen och Tolleredsmotet (Volrath Bergs väg). Syftet är att förbättra trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter samt förbättra pendlingsmöjligheten för cykeltrafik mellan Göteborg och Alingsås. I projektet ingår också att tillgänglighetsanpassa busshållplatser utmed den aktuella delen av 1747. Det behövs en vägplan för att bygga gång- och cykelvägen och detta samrådsunderlag är en del i processen för att utforma ett planförslag. Samrådsunderlaget används dels för att i ett tidigt skede av projektet samråda med berörda och dels som underlag för länsstyrelsens prövning om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte.

Väg 1747 är smal med trånga passager mellan bland annat höga bergskärningar och slänt mot E20. Det finns också flera bostadstomter samt anslutningsvägar utmed sträckan. Vidare finns flera områden och objekt med natur- och kulturmiljövärde inom utredningsområdet för vägplanen, till exempel ädellövskog, särskilt skyddsvärda träd, stenmurar, alléer och kulturhistoriskt intressant bebyggelse, bland annat arbetarbostaden Lilla Näs som har en koppling till Nääs slott. Utredningsområdet ligger också som helhet inom riksintresseområde för kulturmiljövård och i närheten finns riksintresseområden för både naturvård och friluftsliv samt ett Natura 2000-område.

Gång- och cykelvägen byggs längs med väg 1747 och skiljs från bilvägen med sidoremsa eller i exempelvis trånga passager med kantsten. Det innebär att både intrång och andra effekter begränsas och bland annat bedöms varken riksintresset för kulturmiljövård eller närliggande områden med höga naturvärden påverkas negativt. Gång- och cykeltrafik bidrar inte heller med störningar i form av buller eller utsläpp till luft och vatten.

Intrång i omgivande områden kan dock inte undvikas även om det finns möjligheter till både anpassningar och skyddsåtgärder. Gång- och cykelvägen bedöms bland annat innebära förlust av lövskog och även enskilda större ädellövträd med förhöjda naturvärden. Det är också troligt att enskilda objekt med natur- och kulturmiljövärden påverkas direkt. Även den visuella upplevelsen kan påverkas av en ny infrastrukturanläggning utmed olika delar av sträckan, exempelvis vid de höga bergskärningarna.

Trafikverket bedömer att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan huvudsakligen på grund av åtgärdens begränsade utbredning och omfattning, närheten till befintlig infrastruktur samt de möjligheter som finns för anpassningar och skyddsåtgärder.

Projektet befinner sig i ett tidigt skede och utformning av gång- och cykelvägens olika delar samt bedömningen av de effekter och konsekvenser som åtgärden kan medföra är därför på en översiktlig nivå. I det fortsatta arbetet kommer lösningar för gång- och cykelvägen, de ytor och åtgärder som behövs för byggandet samt behov av skyddsåtgärder att utredas vidare tillsammans med analys av de olika alternativens effekter och konsekvenser. I det fortsatta samrådet för vägplanen kommer Trafikverket informera om och inhämta synpunkter för de alternativ som utreds.

## 2 Inledning

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild process som huvudsakligen styrs av lagkrav i väglagen samt miljöbalken och som slutligen leder fram till ett färdigt förslag på vägplan.

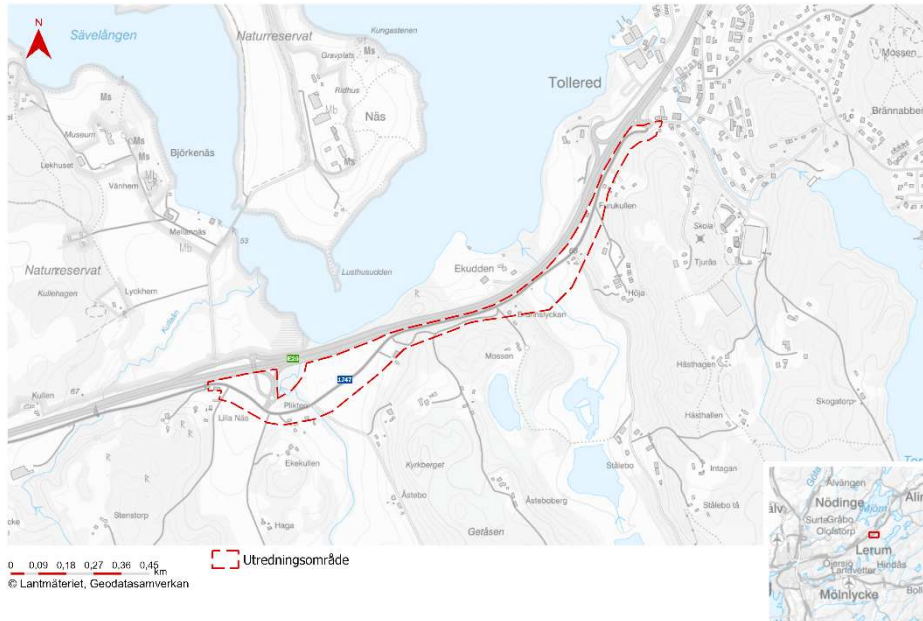
I början av processen utreds om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Resultatet av utredningen sammanställs i denna handling, kallad samrådsunderlag. Krav på vad som ska ingå i bedömningen och även krav på samrådsunderlagets innehåll finns i miljöbedömningsförordningen. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Samrådsunderlaget är också underlag för samråd inför länsstyrelsens beslut i syfte att ge berörda samrådsparter både information om projektet och möjlighet att yttra sig och påverka det fortsatta arbetet med vägplanen.

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 samrådet sammanställs succesivt i en samrådsredogörelse. Utifrån samrådsunderlaget och redovisningen i samrådsredogörelsen av inkomna synpunkter fattar länsstyrelsen beslut om projektet kan eller inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

### 2.1 Bakgrund och behov

Åtgärden omfattar 1,9 km gång- och cykelväg längs väg 1747 mellan Gamla vägen 60 och Volrath Bergs väg i Tollered, se figur 1. Vid Gamla vägen ansluter den planerade gång- och cykelvägen till en befintlig statlig gång- och cykelväg. Här byter väg 1747 namn från Gamla vägen för att kallas Kvikullavägen öster om anslutningen till Nääsmotet. I öster ansluter sträckan till Tolleredts tätort med bostadsområden samt livsmedelsbutik och annan service.

Gång- och cykeltrafik sker idag i blandtrafik utmed sträckan. Vägen är smal med trånga passager där det fria rummet begränsas av bland annat berg och slänter.



Figur 1. Översiktskarta, planerad sträcka markerad med röd linje.

Sträckan är också en del av cykelpendlingstråket Göteborg-Alingsås. Västra Götalandsregionen har tagit fram en strategisk plan för cykling i länet (Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland, 2024). Den strategiska planen handlar om att utveckla samhället till att bli mer cykelvänligt.

För att skapa ett cykelvänligt samhälle krävs åtgärder som gynnar såväl befintliga som blivande cyklister. Cykelbarhet är en viktig komponent i utvecklingen av ett cykelvänligt samhälle. För att kunna ta fram åtgärder som effektivt bidrar till ökad cykling är det viktigt att identifiera resenärers behov och intressen, men också förstå vad som upplevs som hinder. Utöver individuella förutsättningar har omgivningen stor påverkan på cykelbarheten, det vill säga hur bra förutsättningar som finns för cykling. Trafikmiljön, den fysiska miljön och sociala miljön är tre faktorer som är särskilt viktiga att beakta för att locka nya cyklister. Det innebär att det exempelvis inte räcker med att en cykelväg upplevs som trygg för att vara stimulerande att cykla i, om andra faktorer upplevs hämmande. Därtill kommer väder och ljusförhållanden, som kan ses som avgörande i stunden för om en cykelresa blir av eller inte.

### 2.1.1 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.

Ändamålet med gång- och cykelvägen är att öka trafiksäkerheten, förbättra framkomligheten och tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs väg 1747 samt förbättra pendlingsmöjligheten för cykeltrafik mellan Göteborg och Alingsås. I projektets ändamål ingår också att tillgänglighetsanpassa busshållplatser utmed aktuell del av 1747.

# 3 Projektets lokalisering, utformning och omfattning

## 3.1 Lokalisering

Åtgärden är en del i Västra Götalandsregionens satsning på gång- och cykelvägar. Regionen har i den antagna regionala planen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018–2029 prioriterat statliga medel för utbyggnad av gång- och cykelvägar längs statliga, regionala vägar under perioden 2022–2025. Utifrån tillgängliga medel har Västra Götalandsregionen förordat att en ny gång- och cykelväg byggs längs med väg 1747 på den aktuella sträckan, se figur 1. Trafikverket och Göteborgsregionens kommunalförbund har varit delaktiga i prioriteringen. Sträckan är en del i det regionala pendelstråket för cykel mellan Göteborg och Alingsås. I väster ansluter den planerade gång- och cykelvägen till befintlig statlig gång- och cykelväg. Det finns också utbyggd gång- och cykelväg i östra änden av Tollered. Utmed den aktuella delen av väg 1747 finns flera bostadshus och det finns även anslutningsvägar från områden där det finns flera bostäder.

I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer den mer precisa placeringen av gång- och cykelvägen utmed aktuell sträcka att utredas vidare. Det omfattar bland annat på vilken sida av vägen som gång- och cykelvägen bäst placeras och eventuellt behov av passage för gång- och cykeltrafik över väg 1747. Markanspråk kan komma att ske på båda sidor av vägen för att möjliggöra för en ny gång- och cykelväg, vilket även kan inkludera sidoflyttning av väg 1747.

## 3.2 Utformning och omfattning

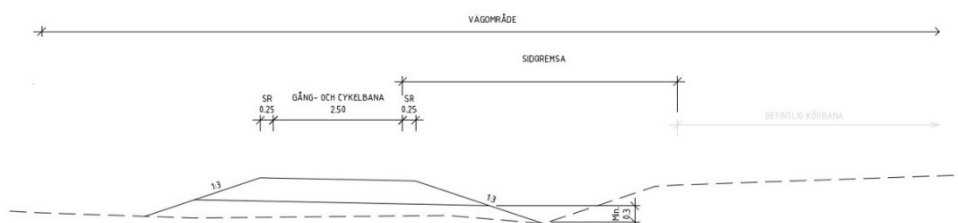
### 3.2.1 Gång- och cykelvägen

För regionala gång- och cykelstråk rekommenderas sammanhängande, gena och säkra gång- och cykelvägar. Sveriges kommuner och regioner tillsammans med Trafikverket förordar i handboken ”Mobilitet för gående och cyklister” att cykelbana ska användas för prioriterade stråk och där hastigheten är över 40 km/timme, se tabell 1.

Tabell 1. Rekommendationer för separering av cykel- och biltrafik för olika typer av anläggningar enligt handboken ”Mobilitet för gående och cyklister”.

Sträckor	Super-cykelväg	Prioriterade stråk	Huvud-cykelväg	Övriga cykelnät
<b>Separering (cykel/bil):</b>				
Cykelbana	x	x	x	x
Cykelfält (hastighet $\leq$ 40 km/tim)	—	x	x	x
Cykelfartsgata	x	x	x	x
Blandtrafik (hastighet $\leq$ 30 km/tim)	—	—	x	x

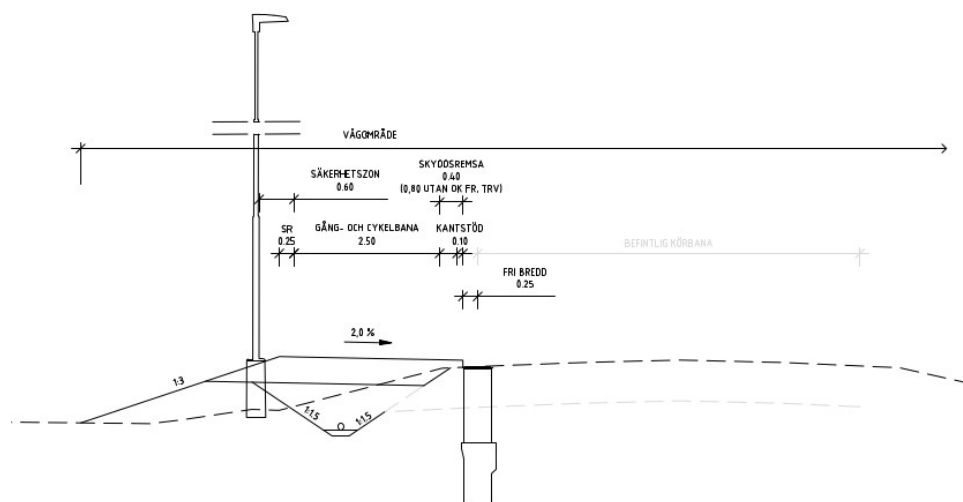
Trafikverket planerar därför att utreda en ny gång- och cykelväg med en bredd på 2,5 meter som är separerad från övrig trafik och med en bärighet som möjliggör drift, underhåll och snöröjning. Sektionen kan utformas med antingen skiljeremsa där det finns plats för detta, eller med kantsten som separering från övrig fordonstrafik där utrymmet är begränsat, se figur 2 och 3.



Figur 2. Typsektion för gång- och cykelväg separerad med skilje-/sidoremsa. Figuren är generell och visualiserar inte någon specifik del av den aktuella gång- och cykelvägen.

Skiljeremans bredd och utformning kan variera beroende på anläggningstekniska och platsspecifika förutsättningar så som avvattning och anslutande vägar eller om det finns behov av anpassning för att undvika intrång i exempelvis biotopskyddade objekt eller andra värden kopplade till allmänna och enskilda intressen. På kortare sträckor kan

gång- och cykelvägen därför komma att avvika från bilvägens sträckning. På delar där gång- och cykelvägen byggs med skiljeremsa kan profilen för gång- och cykelvägen också avvika från bilvägen och istället exempelvis följa omgivningens topografi.



Figur 3. Typsektion för gång- och cykelväg separerad med kantsten. Figuren är generell och visualiserar inte någon specifik del av den aktuella gång- och cykelvägen.

Busshållplatserna på sträckan ska tillgänglighetsanpassas och i arbetet med vägplanen ingår att utreda om någon av dem kan utgå eller ändra läge.

Projektet befinner sig i ett tidigt skede och utformning av gång- och cykelvägens olika delar har därför endast studerats översiktligt. I det fortsatta arbetet kommer lösningar för gång- och cykelvägen, de ytor och åtgärder som behövs för byggandet samt behov av skyddsåtgärder att utredas vidare. I det fortsatta samrådet kommer Trafikverket informera om och inhämta synpunkter för de alternativ som succesivt utreds.

### 3.2.2 Bergsskärningar

På två platser längs sträckan passerar vägen mellan befintlig väg E20 och höga bergsskärningar, se figur 4. För att få plats med en separat gång- och cykelväg kommer det sannolikt att krävas sprängningsarbete. För att förhindra att sten från sprängningarna hamnar på E20 behöver arbetet göras både från väg 1747 och från bergssidan ovanför. Det innebär att mark kommer att behöva tas i anspråk ovanför bergsskärningarna under byggtiden.



Figur 4. En av de höga bergsskärningarna på sträckan.

### 3.2.3 Anslutningsvägar och utfarter

På den aktuella sträckan finns flera mindre vägar och även utfarter från bostadshus som ansluter till väg 1747. I de fall att dessa berörs av gång- och cykelvägen kommer denna att utformas för att skapa trafiksäkra lösningar. På grund av exempelvis branta lutningar kan det i vissa fall innebära att även anslutningsvägar och utfarter behöver byggas om. Vid utformning av projektets åtgärder kommer hänsyn tas till de olika anordningar som finns utmed sträckan och som hör till olika fastigheter. Intrång kommer att begränsas i möjligaste mån vilket kan innebära både flytt av väg 1747 i sidled och att gång- och cykelvägens utformning anpassas.

#### 3.2.3.1 Åstebovägen

Åstebovägen går på en del av sträckan parallellt med väg 1747 men är brant och uppfyller inte de krav som ställs på geometrin för en gång och cykelväg. Det innebär att det på grund av de tekniska krav som finns avseende lutningar inte är möjligt att samför lägga en ny gång- och cykelväg med den befintliga vägen. Sådan lösning har därför valts bort för vidare utredning. Delar av Åstebovägen innefattas däremot av influensområdet och kan komma att nyttjas under byggtid, exempelvis för åtkomst till bergsskärningen mellan väg 1747 och Åstebovägen.

### 3.2.4 Passage av vattendrag

Aktuell sträcka passerar två vattendrag, Pliktån och ett mindre vattendrag vid Brunnslyckan.

Där väg 1747 passerar Pliktån finns idag en stentrumma av äldre modell, se figur 5. För att få plats med gång- och cykelvägen kommer passagen att behöva breddas eller så behövs en separat passage anordnas. Om befintlig trumma förlängs påverkar det befintlig konstruktion inklusive räcke och den stensättning som är en del i överbyggnaden. En separat passage innebär ett större markanspråk, både för själva passagen och för gång- och cykelvägen på ömse sidor av vattendraget.



Figur 5. Befintlig stentrumma över Pliktån.

Det är i nuläget inte utrett om befintlig trumma förlängs eller om det byggs en separat passage. Det är inte heller klargjort om gång- och cykelvägen kommer att passera Pliktån på trumma eller bro. Om en anläggning är en trumma eller en bro beror utifrån Trafikverkets tekniska regelverk på spännvidden. En konstruktion med en spännvidd på högst 2 meter räknas som en trumma, medan större konstruktioner klassas som broar. Den befintliga passagen för 1747 är en trumma, det vill säga att spännvidden är under 2 meter. Vilken spännvidd en specifik anläggning behöver ha beror bland annat på de hydrologiska förhållandena i vattendraget såsom vattennivåer och flöden vid det aktuella läget för vägens passage, men också på befintliga anläggningar i vattendraget. Detta kommer att utredas i det fortsatta arbetet tillsammans med passagens placering.

Vattendraget vid Brunnslyckan passerar i en trumma under både väg 1747 och E20. Bäckens är nerskuren i en ravin på uppströmssidan av trumman och väg 1747 går här på relativt hög bank. Det är också en nivåskillnad mellan bäckens båda strandbrinkar där den norra är högre än den södra. Bäckfåran har också ett visst meandrande flöde innan den rinner in i trumman under vägarna. Nivåskillnaderna och bäckfårans meandring kan innebära stora ingrepp om cykelvägen följer vägens linjeföring i plan och profil. Här kommer bland annat alternativ med större separering av gång- och cykelvägen från väg 1747 utredas i det fortsatta arbetet med vägplanen och utredningsområdet är därför relativt brett vid denna passage.

### **3.2.5 Avvattning**

Gång- och cykelvägen kommer sannolikt att avvattnas på liknande sätt som väg 1747 avvattnas idag med huvudsaklig dagvattenavrinning över gräsklädda slänter till långsgående diken. I trånga sektioner kan det behövas mindre platskrävande anläggningar som dräneringsledningar på kortare sträckor.

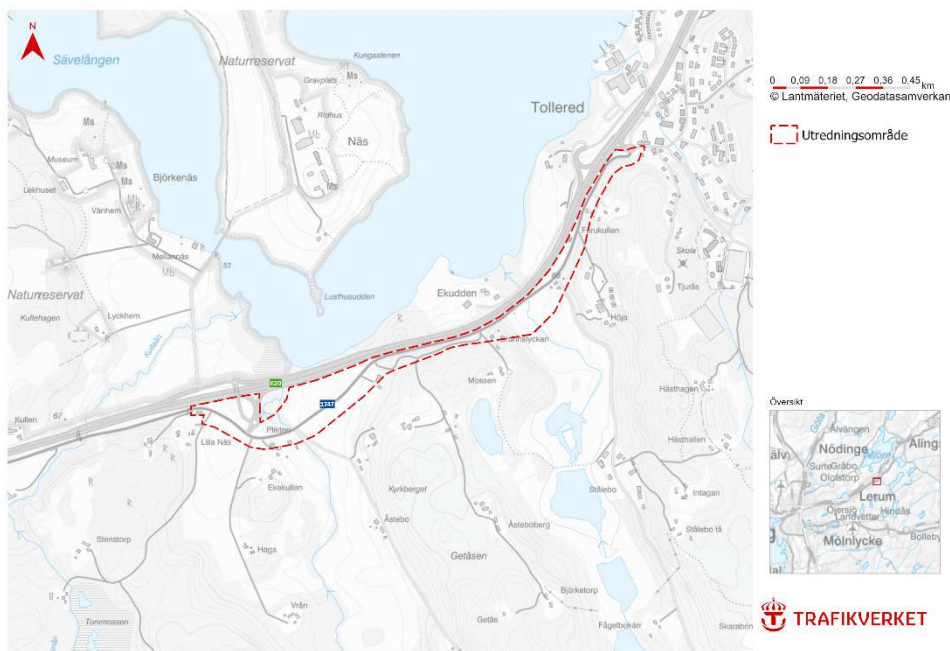
### **3.2.6 Belysning**

I arbetet med vägplanen kommer det att utredas om befintlig belysning är tillräcklig för den nya utformningen med en parallell gång- och cykelväg. Nya lösningar för belysningen kan bli aktuell.

### 3.3 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet för vägplanen redovisas i figur 6. Det är inom detta område som alternativa lösningar för gång- och cykelvägen utreds. Förutom lösningar för den färdiga anläggningen rymmer utredningsområdet även ytor som behövs vid byggnationen av gång- och cykelvägen. Exempel på ytor som behövs under byggnationen är etableringsytor för byggbodar, upplagsytor för byggnadsmaterial och utrymme för arbetsvägar.

Influensområdet är det område där effekter kan uppstå till följd av den planerade väganläggningen och det kan vara större än utredningsområdet. Då influensområdet varierar för olika aspekter anges ingen avgränsning på karta. Istället framgår hur, och inom vilka områden, effekter bedöms uppstå ur olika perspektiv i kapitel 5.



Figur 6. Utredningsområdet för gång- och cykelvägen.

## 4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

### 4.1 Väganläggningen, trafik och användargrupper

Åtgärden omfattar väg 1747 på sträckan mellan Gamla vägen och Volrath Bergs väg i Lerums kommun, se figur 1. Vägen är parallell lokalväg till E20 och fick sin nuvarande utformning när den större vägen byggdes om till motorvägsstandard i början av 2000-talet. Bitvis går de båda vägarna mycket nära varandra.

Väg 1747 är 6 m bred och på sträckan finns flera anslutande vägar och utfarter. Hela sträckan är belyst. Belysningen är kommunal och består av trästolpar med armaturer på arm, se figur 7. Vid två delar av sträckan finns bergsskärningar på den södra sidan. Sträckan passerar två vattendrag, Pliktån och ett mindre vattendrag vid Brunnslyckan.



Figur 7. Belysningsstolpar utmed väg 1747. Google (2025), Street view-bild väg 1747/Kvikullavägen.

Trafiken på väg 1747 uppmättes år 2019 till 411 fordon/dygn varav cirka 53 fordon utgörs av tung trafik. Med den prognostiserade trafikutvecklingen för Västra Götaland antas trafiken 2045 uppgå till ca 560 fordon/dygn. När det inträffar en störning på E20 som går parallellt med väg 1747 tar många trafikanter av i trafikplatserna och nyttjar den mindre vägen trots att den inte är skyltad som omledningsväg.

Skyltad hastighet på sträckan är 50 km/tim. Förbi arbetarbostaden på Gamla vägen är det en rekommenderad hastighet på max 30 km/tim.

Gång och cykeltrafik sker idag i blandtrafik. Hur många cyklister som färdas på vägen finns idag ingen uppmätt siffra på men med utgångspunkt från de orter som ligger närmast det aktuella vägavsnittet kan det antas att antalet cyklande är ca 40 per dygn. För att få en uppfattning om framtida cykeltrafik när den planerade cykelvägen är byggd bör man även beakta cykelstråket Alingsås – Göteborg. Med det i åtanke beräknas cykeltrafiken år 2045 vara ca 60 cyklister /dygn.

Längs sträckan finns inga tydliga målpunkter för barn utöver anslutande gång- och cykelvägar samt den påbjudna ridväg som finns vid Nääsmotet. Tydliga målpunkter för barn finns närmast i Tollered och Floda där det finns skolor, förskolor och idrottsplatser. Det har tidigare funnits verksamhet för barn vid Vrånavägen som ansluter till väg 1747 men denna bedöms för tillfället inte vara aktiv.

På sträckan finns 4 busshållplatser. De trafikeras av en busslinje med 26 avgångar/vardagsdygn i varje riktning som ansluter till Floda station åt söder och Tollered åt norr. Hållplatsen Lilla Näs på sträckans södra del trafikeras även av en expressbusslinje mellan Tollenäs och Göteborg under morgon och eftermiddag med sammanlagt 10 avgångar i vardera riktningen

Väg 1747 har inget förbud mot transport av farligt gods. De transporter av farligt gods som förekommer är till enskilda fastigheter längs sträckan och är i liten omfattning.

På det aktuella vägavsnittet finns inga allvarliga olyckor utan endast singelolyckor med lättare skador registrerade i Trafikverkets olycksdatabas, Strada, under perioden 2013-2025.

## **4.2 Landskapet**

I ett inledande skede i projektet har underlag till en integrerad landskapskaraktärsanalys (ILKA) tagits fram. Begreppet ILKA är både ett namn för att beskriva metoden samt namnet på produkten. ILKA-metoden är den metod som idag förordas för landskapsanalyser i Trafikverkets projekt. Metoden bygger på analyser av redan framtagna underlag, tematiska analyser av landskapet samt fältbesök. De tematiska analyserna ur ett landskapsperspektiv görs parallellt med arbetet med samrådsunderlaget. Syftet med analyserna är att tydliggöra landskapets förutsättningar för detta specifika projekt. Det som analyseras är landskapets form, landskapets tidsdjup och kulturarv samt landskapets

ekologi. Resultatet av ILKA:n fungerar som underlag i arbetet med vägplanen och projekteringen i projektet. Längre fram i projektet tas också ett gestaltungsprogram fram med förslag på lämplig gestaltning av gång- och cykelvägen.

## 4.2.1 Landskapets form

### 4.2.1.1 Landskapets uppbyggnad

I sträckningen mellan Nääs och Tollered löper väg 1747 och E20 i stort sett parallellt genom Västra Götalands småbrutna sprickdalslandskap. I ett småbrutet sprickdalslandskap följer infrastruktur och bebyggelse traditionellt dalgångar omgivna av branta och höga bergspartier.

Landskapet är en del av Västkustens berg- och lerområde som kännetecknas av stor andel kalt berg, tunna moräntäcken i sluttningarna och lerjordar i dalbottnarna. E20 följer här det gamla kommunikationsstråket längs Säveåns dalgång från kusten upp mot den bördiga Västgötaslätten.

Längs sträckan för ny gång- och cykelväg finns flertalet naturvärden, kulturhistoriskt intressanta miljöer och dramatiska höjdskillnader. I landskapet finns ett stort tidsdjup och landskapet präglas av sin närhet till Nääs slott och bruksorten Tollered.

### 4.2.1.2 Upplevelsen av landskapet

E20 är en stark barriär i landskapet som följer Säveåns dalgång genom sprickdalslandskapet. I höjddled växlar väg 1747 mellan att ligga högre respektive lägre än E20. E20 skapar längs hela sträckan tillsammans med väg 1747 en bred barriär som ytterligare förtydligas av landskapets topografi.

På en stor del av sträckan är avståndet mellan de två vägarna endast några meter. De separeras av höjdskillnader och växtlighet främst i form av äng och sly. Där avståndet är större ryms en del jordbruksmark och lövträd. Där avståndet mellan väg 1747 och E20 är kort finns vallar, träskärmar och häckar för att skärma av vägen. Sydöst om väg 1747 finns en stor del ädellövskog och småskalig jordbruksmark samt trädgårdar vid bostadsbebyggelsen.

Utblickar från väg 1747 är få men ofta långa och dramatiska. Karaktäristiskt för landskapet längs vägen är trånga partier som växlar med långa utblickar över sjön Sävelången. Särskilt viktiga är kopplingen mot Nääs slotts alléer vid grindportalen samt den del av väg 1747 som

ligger högre än E20 där det finns utblickar mot sjön Sävelången och Nääs fabriker.

Vid Åstebovägen är sektionen smal med branta slänter och bergskärningar på båda sidor E20/väg 1747. Vid Sävehultsvägen avskärmas E20 från väg 1747 med en vall. På sträckan öster om denna finns även utblickar norrut mot Nääs fabriker. I sydöstlig riktning består de få utblickarna över jordbruksmark men till största del löper vägen genom ädellövskog.

Landskapet är småskalig jordbruksmark med lövskog. Ett antal vattendrag passerar längs sträckan. På flera ställen längs sträckan går väg 1747 i eller ovanpå en bergskärning.

#### **4.2.1.3 Användningen av landskapet**

Nääs slottsmiljö är ett välbesökt turistmål och vid Nääs slott finns också en ridanläggning som nyttjar porten under E20 vid Nääs. Landskapet är starkt påverkat av infrastruktur, både historiskt sett och i modern tid.

Götaleden som är en vandringsled mellan Göteborg och Vårgårda har sin sträckning norrifrån genom porten under E20 vid Nääs och har sedan sin sträckning längs väg 1747 till Tollered och avviker endast för att följa Åstebovägen en sträcka. I Tollered är Nääs fabriker ett landmärke och ett välbesökt turistmål.

Längs sträckan finns busshållplatser och bostäder. En del av fastigheterna ligger i nära anslutning till väg 1747. I Tollered finns ett centrum samt ungefär 500 meter från utredningsområdet avslut ligger Tolleredsskolan och idrottsplatsen Spinnarvallen.

Det finns också ett aktivt jordbruk inom området.

#### **4.2.2 Landskapets tidsdjup och kulturarv**

Nuvarande sträckning av det som idag benämns väg 1747/Kvikullavägen gick tidigare under benämningen riksväg 6. Gatstensbeläggning från denna väg finns kvar framför arbetarbostaden Lilla Näs vid Nääsmotet. Väg 1747 har, i sträckningen inom utredningsområdet, behållit sitt ungefärliga läge under lång tid. Undantag är de åtgärder som gjordes i samband med ombyggnaden av E20 under tidigt 2000-tal då väg 1747 fick en delvis ny sträckning Kvikulla/Ekudden. Vägen går numera på en hylla med bergskärningar ned till E20 och söderut.

Orten Tollered är beläget i en förkastningsbrant och fallhöjden i trakten nyttjas än idag för vattenkraft. Landskapet av sitt odlingslandskap och sin industrimiljö. Herrgårdarna Nääs och Öijared från 1700–1800 tal och

fabriksbyggnader från 1830-talet och framåt definierar området och ingår även i Riksintresset för kulturmiljövårdens uttryck. Det finns även rika fornlämningsmiljöer med till exempel stenåldersboplatser, hållkistor, rösen, fossil åkermark som visar mänsklig närvaro under lång tid.

### 4.2.3 Landskapets ekologi

Herrgårdsmiljön och den långa brukskontinuiteten präglar också områdets ekologiska funktioner. Här finns stora områden med ädellövskog liksom flera träd med förhöjda naturvärden, exempel på arter är ek, ask och bok. Några av de sammanhängande lövskogsmiljöerna sträcker sig från de närliggande höjdpartierna öster och söder om väg 1747 via utredningsområdet vid exempelvis Pliktån och Åstebovägen, och vidare mot Sävelången och Nääs slott.

Även om E20 utgör en barriär för vissa organismer bedöms ädellövskogsområdena på ömse sidor av vägen vara ekologiskt sammankopplade och skapa goda förutsättningar i ett större område för både djur och växter som är beroende av exempelvis gamla ädellövträd. De ekologiska funktionerna bedöms vara känsliga för ytterligare fragmentisering.

### 4.2.4 Karaktärsområden

Landskapstypen småskaligt sprickdalslandskap i detta område karaktäriseras ytterligare inom ramarna för detta projekt i en skala lämplig för en gång- och cykelväg. Denna karaktärisering används som underlag för fortsatt arbete med vägplan och projektering för att säkerställa gestaltningen av gång- och cykelvägen.

Karaktärsområdena redovisas i figur 8 och bygger till stor del på nyckelkaraktärer. Dessa kan beskrivas som de karaktärsdrag eller byggstenar som bygger upp den karaktär som präglar detta specifika landskap. Nyckelkaraktärer och nyckelfaktorer är inte detsamma som högt värderade områden eller enstaka intressanta företeelser, utan ska beskriva det unika karaktärsområdet på ett sammantaget sätt. Varje karaktärsområde har sina specifika känsligheter och potentialer.



Figur 8. Karta över områdets karaktärsområden enligt punktlistan nedan.

- 1. Småbrutet jordbrukslandskap med kulturhistoriska kopplingar till Nääs slott**
- 2. Sluten ädellövskog i förkastningsbrant Kvikullavägen**
- 3. Långa utblickar mot nordväst och bergskärning sydost Kvikullavägen**
- 4. Tollerred med Nääs fabriker**

### **1. Småbrutet jordbrukslandskap kring Nääs slott**

Landskapet här har en stark koppling till Nääs slott och dess närliggande miljöer främst genom arbetarbostaden Lilla Näs och den allé som finns på norra sidan E20. Under tidigt 2000-tal förstärktes den visuella kopplingen mellan allén och arbetarbostaden med grindportaler på var sida E20.

Detta område är idag starkt präglad av infrastruktur som samsas med historiska strukturer. Höjdskillnader förekommer ner till den port under E20 som finns vid Nääsmotet. Nääsmotet med anslutningar till E20 via cirkulationer och ramper samt söderut där höjder tornar upp sig bakom den relativt glesa bostadsbebyggelsen.

Längs väg 1747 finns rester av de historiska alléer som syns på Häradskartan. Gamla bevarandevärda träd finns också i anslutning till vägen.

I den östra delen av detta karaktärsområde är landskapet inte likapräglat av Nääsmotet utan den jordbruksmark och de äldre fastigheter som ligger vid vägen. I landskapet finns stenrösen och Pliktån korsas här av en stenbro (som idag klassificeras som en trumma).



*Figur 9. Bild tagen österut från arbetarbostaden Lilla Näs. Buxbomhäcken längs husets fasad syns i förgrunden och en del av muren tillhörande grindportalen syns till vänster i bild. Björkallérna längs väg 1747 syns i mitten av bild och också de grässlänter och skyltning som leder mot porten norrut under E20. (För bilder på grindportalen och arbetarbostaden se även avsnitt 4.3.1 Kulturmiljö.)*



*Figur 10. Bild på jordbrukslandskapet öster om passagen vid Pliktån. Till vänster i bild skimtar E20.*

## **2. Sluten ädellövskog i förkastningsbrant Kvikullavägen**

Ungefär vid det gamla skolhuset byter landskapet karaktär och höjdskillnader och vegetation ger ett mer slutet intryck. Upplevelsen av jordbruksmark och kopplingen till Nääs slott bryts och närheten till E20 blir påtaglig, både visuellt och med trafikljud. Även här finns rester av alléer längs väg 1747. Ekologiska värden är fortsatt höga med ädellövskog som letar sig upp för branten på södra sidan vägen. En vall på norra sidan längs delar av sträckan begränsar ytterligare utblickar norrut. Växtligheten består av ädellövskog och detta tillsammans med stora höjdskillnader söderut gör att upplevelsen blir trängd. Vid fastigheterna längs vägen märks en önskan att skärma av med höga häckar och bullerskärmar. En vall mellan väg 1747 och E20 finns också på en del av sträckan.



*Figur 11. Bild tagen västerut vid korsningen med Sävhultsvägen. Till vänster en bostadsfastighet och till höger syns en vall som skärmar av mot E20.*

### **3. Långa utblickar mot nordväst och bergskärning sydost Kvikullavägen**

Här öppnar landskapet upp sig mot nordväst. Långa utblickar över Sävelången möjliggörs av att väg 1747 här ligger på en hylla, högre än E20. Längre in mot Tollered går det att blicka ut över Nääs fabriker. Söderut begränsas vägen av bergskärningar. Även här är ljudet från E20 påtagligt.

Mellan E20 och Sävelången kan man blicka ut över de tillfälliga trädplanteringarna för träd som tillfälligt flyttats från Göteborgs centrala delar och det går att även se ända till Nääs slott där Lusthusudden skymtar. Det finns återigen vissa visuella kopplingar till Nääs slott. Utblickarna begränsas av räcken och viltstängsel.

### **4. Tollered med Nääs fabriker**

När väg 1747 ansluter till cirkulationen vid Tolleredsmotet är vi plötsligt i Tollered. Nääs fabriker har kunnat anas men de begränsade siktlinjerna gör att ankomsten blir abrupt när man färdas från väster. Trafikplatsen Tolleredsmotet är påtaglig och anslutningen in till Tollered inte uppenbar. Det finns branta slänter och bergskärningar samt fastigheter med historisk prägel alldeles intill vägen.



*Figur 12. Långa utblickar mot nordväst mot Sävelången och Nääs slott.*

### **4.3 Miljöförhållanden och miljöns känslighet**

I det här avsnittet redovisas rådande miljöförhållanden i utrednings- och influensområdet för de miljöintressen och miljöaspekter för vilka en ny gång- och cykelväg samt byggnationen av denna bedöms kunna medföra effekter. De miljöeffekter som kan förväntas av projektet redovisas i avsnitt 5.2.

Rådande miljöförhållanden och miljöns känslighet som har bedömts vara av betydelse för projektet samt förväntade miljöeffekter och miljökonsekvenser och som redovisas i detta samrådsunderlag utgår från den kunskap som finns om den planerade åtgärden i detta tidiga skede av planeringsprocessen. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer analysen av olika miljöfrågor att fördjupas och utvecklas utifrån de alternativ som studeras för gång- och cykelvägens placering och utformning.

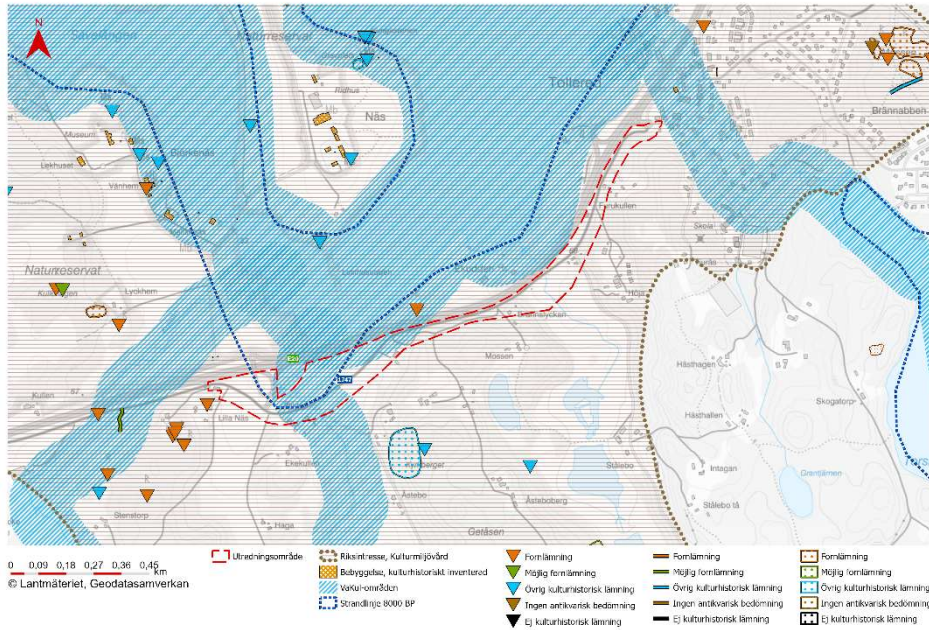
I innevarande skede bedöms inte luftkvalitet vara relevanta att utreda vidare. Gång- och cykeltrafik påverkar inte luftkvaliteten och platsen bedöms inte heller vara känslig för de luftutsläpp som sker från exempelvis arbetsmaskiner under byggtiden.

### 4.3.1 Kulturmiljö

Planerad gång- och cykelväg går genom riksintresse för kulturmiljövården- Skallsjö Nääs. Riksintresset definieras av sitt odlingslandskap och industrimiljö. Det finns rika fornlämningsmiljöer med stenåldersboplatser, hällkistor, rösen, fossil åkermark m.m. som är uttryck för riksintresset. Herrgårdarna Nääs och Öijared med välbevarad arkitektur från 1700–1800 tal och fabriksbyggnader från 1830-talet och framåt ingår även i riksintressets uttryck. Lerums kommun har tagit fram ett kulturmiljöprogram där de beskriver liknande värden som riksintresset.

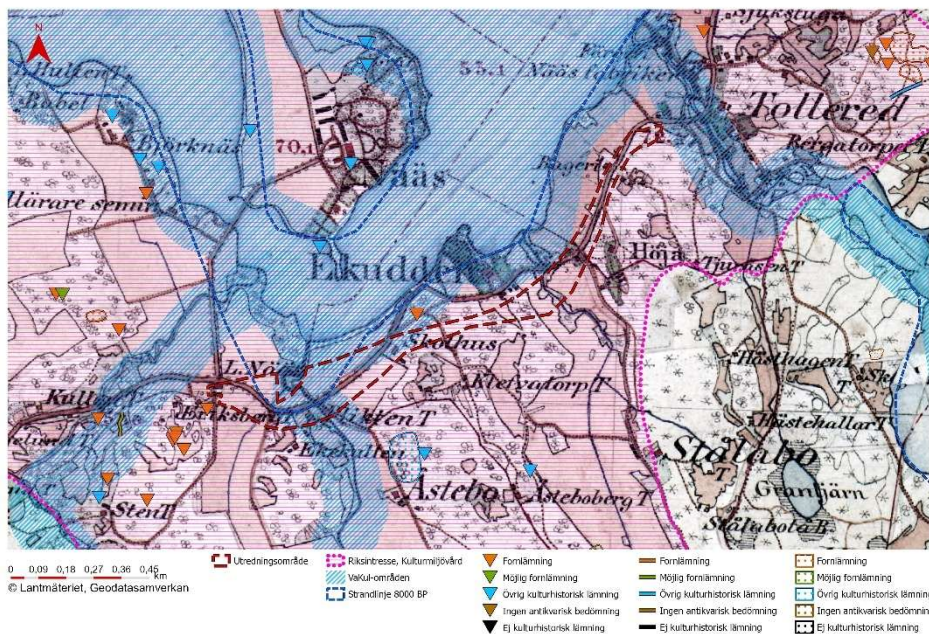
Omgivningen består av ett kuperat landskap med odlingsmark och skogsmark. Jordart består av en blandning av berg, lera och morän med en del sandiga partier. Landskapet är relativt fornlämningsrikt, flertal stensättningar, fossil åker, hällristningar och gravfält finns i närheten vilket påvisar närvaro av människor under lång tid, se figur 13. Strandförskjutningsmodell visar att området legat vattennära sedan stenålder, se figur 13 som visar strandlinje motsvarande 8000 B.P (före nutid) med blå linje. Det innebär att det kan finnas idag okända fornlämningar, främst boplatser, inom och intill utredningsområdet. Därför genomförs arkeologisk utredning inom projektet. Området som omfattas av utredningen är samma som utredningsområdet för vägplanen, se figur 6 och 13.

Längre norrut längs E20 har Trafikverket låtit ta fram underlag för en kulturarvsanalys (Ärendenummer TRV 2018/92696), inför anläggande av gång- och cykelväg mellan Tollered och Ingared. Picea Kulturarv utförde inventeringen som resulterade i 5 lämningar; 3 färdvägar och 2 fossila åkrar. Strax nordöst om utredningsområdet har även arkeologiska utredningar och förundersökning utförts inför ny kommunal detaljplan. Flertalet fornlämningar förundersöktes.



Figur 13. Olika intressen kopplat till kulturmiljön i och invid utredningsområdet. I figuren visas olika typer av fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar, riksintresseområdet för kulturmiljövård, kulturhistoriskt inventerad bebyggelse, strandlinjen 8000 B.P (före nutid) och områden som ingår i VaKul.

Den ungefärliga nuvarande vägsträckningen syns på häradskartan samt generalstabskartans, se figur 14 och 15. Kartunderlag från 1970-talet visar ett liknande landskap som idag.



Figur 14. Häradskartan med fornlämningar/kulturhistoriska lämningar, kulturhistoriskt inventerad bebyggelse, riksintresset för kulturmiljövård samt utredningsområdet.





*Figur 17. Portstolparna inom utredningsområdet. Källa: Google (2025), Street view-bild väg 1747 vid Lilla Näs.*

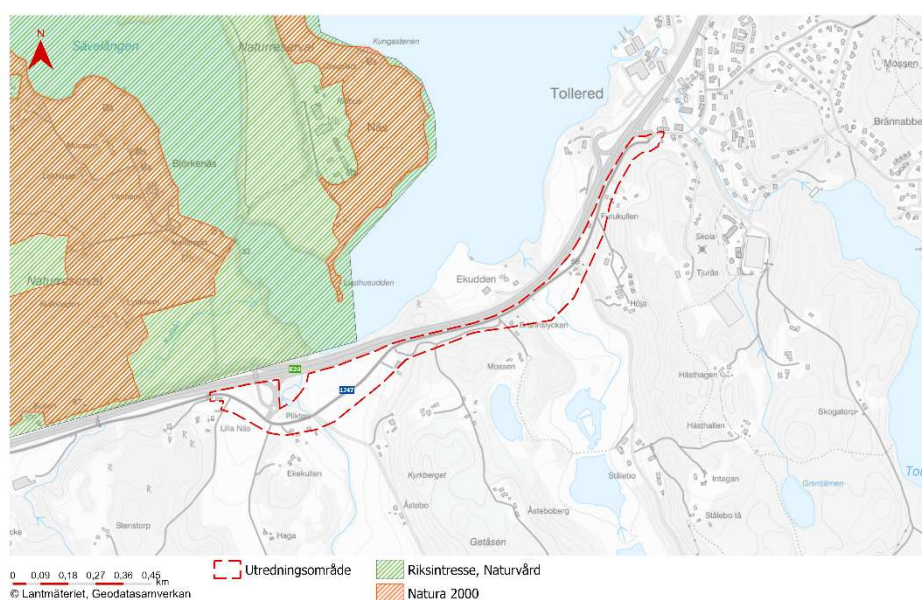
Strax nordöst om utredningsområdet finns även 3 byggnadsminnen, en kraftstationsbyggnad, en vattentub och en kraftverksdamm. På Volraths Bergs väg, strax utanför utredningsområdets norra del, finns huset "Början". Vägen har namngetts till minne av Johan Teodors son Volrath, som inledde en ny expansionsperiod efter det sena 1800-talets långvariga konjunktursvackor. Han var chef för Nääs fabriker 1895 till sin död 1942 och lät bland annat uppföra Mellersta och Norra fabriken samt kraftstationen. Vägen går mellan huset "Början" till huset "Slutet".

Utredningsområdet sträcker sig även inom ett Va-Kul område; Säveån-Pliktån, med mycket högt kulturhistoriskt värde, se figur 13.

### 4.3.2 Naturmiljö

De naturmiljöer som finns i och nära utredningsområdet är i hög grad präglade av närheten till herrgårdsmiljön vid Nääs men också Sävveåns vattensystem. Här finns bland annat flera större sammanhängande lövskogsområden med mycket ädellövträd, flera stora solitära träd och alléer och två mindre vattendrag som passerar genom området.

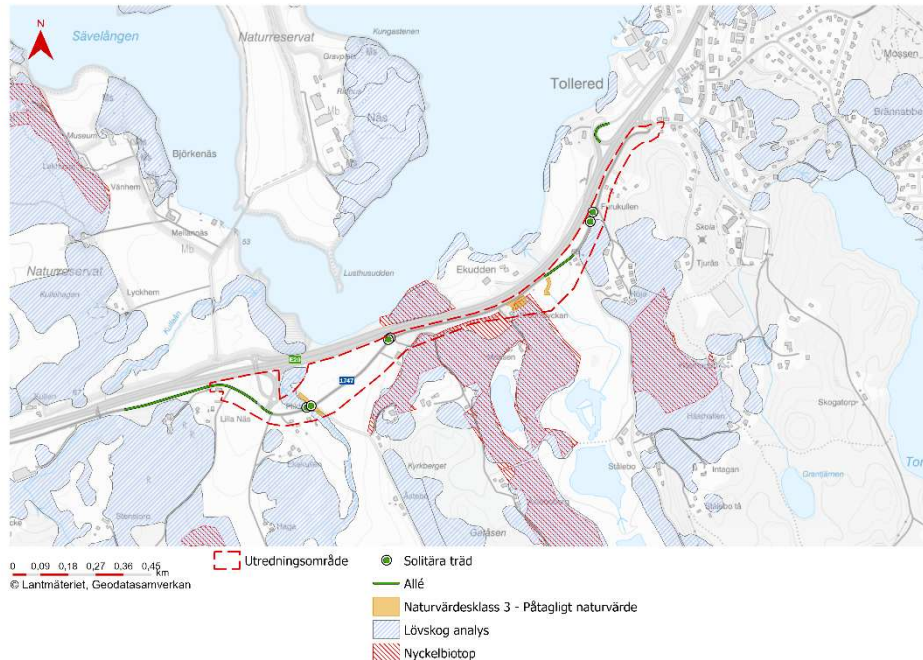
Norr om utredningsområdet ligger Nääs ekhagar som är ett utpekade Natura 2000-område och även naturreservat. I området finns stora gamla urholkade ekar med höga naturvärden som är livsmiljö för bland annat den hotade läderbaggen. Nääs ekhagar ligger även inom ett större område som är utpekade som riksintresse för naturvård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. I riksintresseområdet ingår också delar av Sävvelången, se figur 18.



Figur 18. Natura 2000-områden och riksintresseområde för naturvård i närheten av utredningsområdet.

Det har tidigare (2018) genomförts en naturvärdesinventering (NVI) enligt SIS-standard för naturvårdsinventeringar (SS 199000:2014) som omfattade huvuddelen av det utredningsområde som nu är aktuellt för gång- och cykelvägen. Totalt identifierades tre naturvårdsobjekt som alla bedömdes ha påtagligt naturvärde (klass 3), se figur 19. Objekten består dels av en ädellövskog, söder om väg 1747, som också är utpekade nyckelbiotop av Skogsstyrelsen samt del i ett större lövskogsområde som har dokumenterats i analys genomförd av Länsstyrelsen i Västra Götalands län. De andra två naturvärdesobjekten är de två vattendragen som passerar under väg 1747 inom utredningsområdet, Pliktån i väster och

ett mindre vattendrag i den östra delen vid Brunnslyckan. Förutom själva vattendragen omfattar objekten den lövskogsridå som omger bäckarna, se figur 19. Det kommer att genomföras en ny och uppdaterad naturvärdesinventering i fält för projektet.



Figur 19. Naturvärdesobjekt från den tidigare NVI:n, Skogsstyrelsens nyckelbiotoper och lövskogsområden identifierade av Länsstyrelsen (lövskog analys) samt de alléer och skyddsvärda träd som är registrerade i Trafikverkets Miljöweb Landskap.

Utöver de större, mer sammanhängande områdena med lövskog finns inom och nära utredningsområdet flera alléer och stora solitära träd varav några är utpekade som särskilt skyddsvärda träd. Två av de särskilt skyddsvärda träden är askar som står mellan väg 1747 och E20 vid den gamla folkskolan. En av askarna har kapats till en högstubbe på grund av askskottsjukan. I Artportalen finns också flera naturvårdsarter inrapporterade som fynd inom utredningsområdet. Fynden är i flera fall knutna till ädellövträden, som exempelvis guldlockmossa, korallticka och oxtungsvamp. De båda svamparterna och även ask är rödlistade. Utmed sträckan växer även skogsalm som liksom ask är rödlistad på grund av sjukdomar som drabbar de båda trädarterna.

Alléerna i utredningsområdet är av olika karaktär och några är planterade i samband med att E20 och väg 1747 fick sin nuvarande utformning i början av 2000-talet. Samtliga omfattas av det generella biotopskyddet. Förutom alléer finns även stenmurar i och i anslutning till jordbruksmarken inom utredningsområdet som kan omfattas av det generella biotopskyddet. Förekomst av biotopskyddsobjekt kommer att

utredas i det fortsatta arbetet med vägplanen som del i den kommande naturvärdesinventeringen.

I befintligt underlag finns begränsat med uppgifter om förekomst av fridlysta arter inom utredningsområdet. Det finns observationer av flera fågelarter, men inga uppgifter som kan knyta någon art som självklart häckande inom själva utredningsområdet. Det kan bero på att området är bullerstört. I ett större närområde finns dock gott om observationer av fågelarter med häckningsindikation, bland annat söder om väg 1747 i anslutning till våtmarkerna vid Stålebo och norr om E20 vid Sävelången.

Utmed den aktuella sträckan finns även förekomst av invasiva främmande kärlväxter i form av blomsterlupin och vresros inrapporterade till Artportalen. Parkslide har också påträffats men strax utanför utredningsområdet vid Tolleredsmotet. Invasiva främmande kärlväxtarter kommer att inventeras särskilt i samband med naturvärdesinventeringen för projektet.

De båda vattendragen som identifierades som naturvärdesobjekt vid inventeringen uppvisar båda relativt opåverkade bäckfåror med visst meandrande lopp och naturligt bottensubstrat. Även det närmaste strandområdet är relativt naturligt med lövskog som växer utmed fåror. Invid Pliktån växer flera grova alar, varav två är registrerade i Miljöweb Landskap, se figur 19 och 20.



*Figur 20. Grova klibbalar vid Pliktån på norra sidan av väg 1747.*

Vid elfiske har öring och elritsa fångats i Pliktån. Ån utgör sannolikt lek- och uppväxtområde för öring som vandrar upp från Sävelången. Det är mer oklart om även det mindre vattendraget vid Brunnslyckan har sådan funktion. Det bedöms däremot vara fiskförande. Båda vattendragen bedöms bland annat därför som olämpliga habitat för groddjur.

Båda bäckarna mynnar i Sävelången norr om E20. Sävelången avvattnas i sin tur av Sävån. Sävåns vattensystem är utpekade som värdefullt, bland annat för den unika laxstammen. Sävelången hyser en artrik fauna med bland annat öring, färna, hornsimpa och stensimpa.

De öppna markerna i och nära utredningsområdet bedöms inte ha några särskilda naturvärden utan består huvudsakligen av åkermark som nyttjas för vallodling.

### 4.3.3 Upplevelse av landskapet

Landskapet upplevs både ur ett trafikantperspektiv och ur ett åskådarperspektiv. Trafikantperspektivet upplevs i dagsläget från väg 1747 samt E20. Åskådarperspektivet upplevs av de som betraktar anläggningen utifrån, till exempel boende och de som vistas i närmiljön.

E20 fungerar som en barriär för trafikanter och åskådare vilket visuellt medför att utblickar från 1747 mot Nääs slotts alléer och Sävelången är begränsade till några få platser. Vid dessa få platser finns vida utblickar som stärker upplevelsen av det dramatiska sprickdalslandskapet.

Längs väg 1747 kan kulturlandskapet upplevas främst när man passerar arbetarbostaden Lilla Näs med sin grindportal som visuellt anknyter till allén till Nääs slott på andra sidan E20. Nääs fabriker kan ses från den del av sträckan som ligger högre än E20.

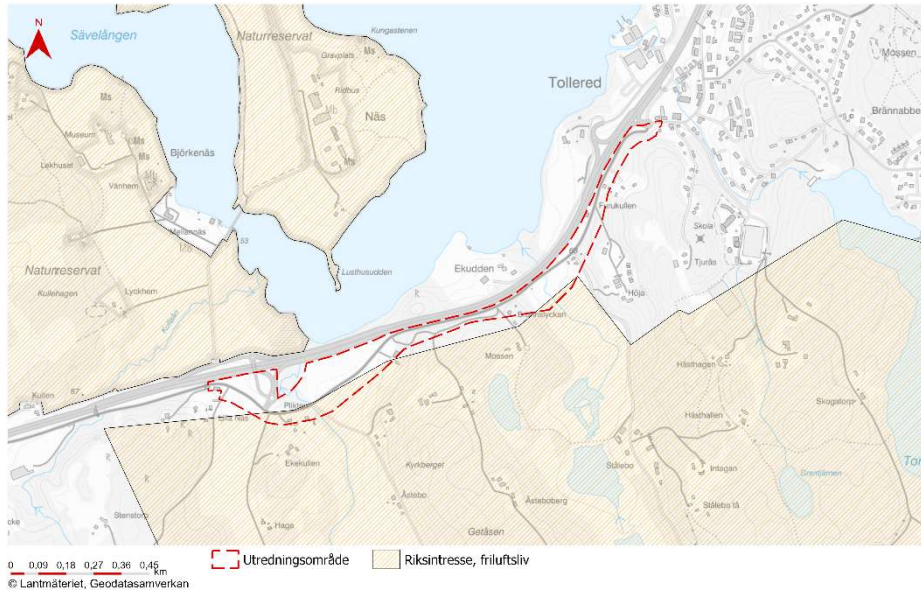
Landskapet är småbrutet jordbrukslandskap med inslag av ädellövskog. Detta i kombination med områdets topografi och kulturhistoria bidrar till en rytm i landskapet gällande rumslighet och upplevelser som främst upplevs av trafikanter som färdas längs väg 1747.

Längs sträckan finns flertalet fastigheter i anslutning till vägen. Flera bostadsfastigheter ligger nära vägen och påverkas både visuellt och audiellt av närheten till såväl väg 1747 som E20. Vid dessa fastigheter finns träskärmar, häckar och vallar med funktion att avskärma från vägmiljön.

### 4.3.4 Rekreation och friluftsliv

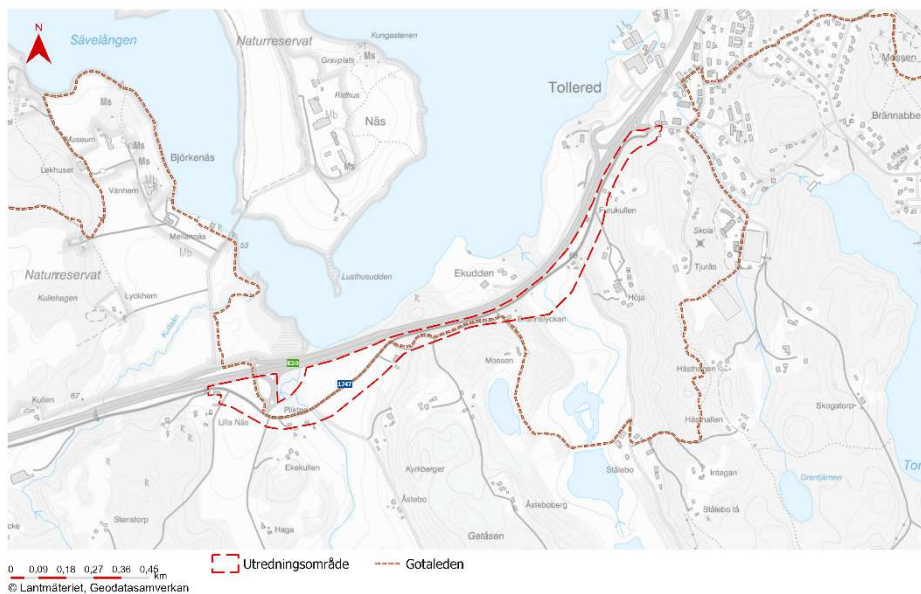
Söder om väg 1747 ligger Härskogenområdet som är utpekad riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Området är stort och sträcker sig från Öjersjö i sydväst till strax söder om Alingsås i nordost. I söder gränsar området till Landvetter, Hindås och Bollebygd. Genom sitt läge är området av stort värde för Göteborgsregionen som närströvområde och det finns möjlighet till flera olika slags friluftsaktiviteter. Exempel på huvudkriterier som anges för riksintresset är särskilt goda förutsättningar för bland annat cykelturer, vandring och vattenanknutna aktiviteter samt berikande upplevelser i natur- och kulturområden.

Även Nääs ekhagar som ligger norr om E20 är utpekad som riksintresse för friluftsliv. Riksintresseområdet sammanfaller med naturreservatet med samma namn och som del i värdebeskrivningen för riksintresset anges att området används av en bred allmänhet för exempelvis promenader, naturupplevelser, utflykter och bad. Se figur 21 för riksintresseområdenas läge.



Figur 21. Riksintresseområden för friluftsliv inom och i närheten av utredningsområdet.

En av etapperna (etapp 6 Floda – Tollered) för vandringsleden Gotaleden som går från Göteborg till Vårgårda är förlagd utmed väg 1747 längs delar av sträckan för den planerade gång- och cykelvägen, se figur 22. Etappen beskrivs som lätt tillgänglig.



Figur 22. Gotalaedens sträckning inom och i närheten av utredningsområdet.

Den aktuella delen av väg 1747 är också del i flera cykelleder. Västgötaleden som är en 1140 km lång cykelled genom hela landskapet Västergötland och Ljungleden som går mellan Göteborg och Falköping är båda skyltade på sträckan, se figur 23. Även cykelleden kallad Härliga Härskogen går utmed den aktuella delen av väg 1747 och presenteras bland annat på Lerums kommuns hemsida.



Figur 23. Skyltning för Västgötaleden och Ljungaleden mot Volrath Bergs väg (Tollered) i den östra delen av utredningsområdet.

### **4.3.5 Människors hälsa**

Utredningsområdet är påverkat av buller från E20 och ingår genom den större vägen i Trafikverkets åtgärdsprogram för buller. Trafikverkets kartläggning av buller visar att bullernivåerna är över gällande riktvärden vid flera av bostadshusen utmed sträckan. Bullernivåerna bedöms inte vara hälsoskadliga för människor som vistas tillfälligt utmed väg 1747 eller i utredningsområdet för övrigt.

E20 är primär väg för transporter med farligt gods.

### **4.3.6 Naturresurser**

#### **4.3.6.1 Jord- och skogsbruk**

Väg 1747 omges av både skogs- och jordbruksmark. Jordbruksmarken finns i anslutning till de mindre dalgångarna som omger Pliktån samt det mindre vattendraget vid Brunnslyckan och brukas framförallt för vallodling.

Skogen är huvudsakligen lövskog med stort inslag av ädellöv. De större mer sammanhängande skogsområdena finns på höjdpartierna, men det finns även skogsridåer utmed exempelvis vattendrag och vägar i och nära utredningsområdet. Det finns inga registrerade avverkningsanmälningar i eller nära utredningsområdet i Skogsstyrelsens underlag. Delar av de aktuella skogsområdena är utpekade som nyckelbiotoper, se avsnitt 4.3.2 Naturmiljö.

#### **4.3.6.2 Brunnar (grundvatten)**

Det finns registrerade brunnar i SGU:s brunnsarkiv på flera av de bostadsfastigheter som finns inom och nära utredningsområdet. Det rör sig huvudsakligen om energibrunnar men det finns även brunnar registrerade för enskild vattenförsörjning. Det är vanligt att det finns fler brunnar än vad som är registrerade i brunnsarkivet.

### **4.3.7 Miljö kvalitetsnormer**

Miljö kvalitetsnormer är införda i miljölagstiftningen med syfte att utifrån ett helhetsperspektiv begränsa miljöbelastning av olika slag för att skydda människors hälsa och miljön samt säkerställa att kraven genom vårt medlemskap i EU uppfylls. De miljö kvalitetsnormer som bedöms vara relevanta att utreda för den här vägplanen är miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster.

Pliktån är utpekad som ytvattenförekomst och omfattas av miljökvalitetsnormer för ekologisk och kemisk ytvattenstatus. Vattenmyndigheten för Västerhavets vattendistrikt har klassat den ekologiska statusen för Pliktån som måttlig. Utslagsgivande har varit kvalitetsfaktorn fisk som är bedömd till måttlig status eftersom fiskar inte kan vandra fritt i Sävveåns vattensystem. De flesta vandringshinder finns i andra delar av vattensystemet, bland annat nedströms i Sävveån. Det finns också ett vandringshinder i den mellersta delen av vattenförekomsten för Pliktån som gör att fisk inte kan vandra fritt i hela ån. Vandringshindret i själva ån finns uppströms utredningsområdet för gång- och cykelvägen. Den sammantagna omfattningen av vandringshindren innebär att statusen för kvalitetsfaktorn konnektivitet i vattendrag har klassificerats som dålig för Pliktån, liksom för flera andra biflöden till Sävveån.

Gällande miljökvalitetsnorm för ekologisk status i Pliktån är god ekologisk status 2039. Tidsfristen till 2039 gäller för kvalitetfaktorerna fisk och konnektivitet och beror på att både omfattande och tidskrävande insatser behövs för att förbättra möjligheten för fisk att vandra mer fritt i Sävveåns vattensystem.

Pliktåns kemiska ytvattenstatus uppnår inte god status, vilket orsakas av ämnena bromerad difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar. Halterna av dessa ämnen bedöms generellt överskridas i alla svenska vattenförekomster och de anses i dagsläget, på grund av sin omfattning och långväga atmosfäriska deposition, vara tekniskt omöjligt att sänka till nivåer motsvarande god status. Gällande miljökvalitetsnorm är därför god kemisk ytvattenstatus, med sänkt krav för dessa båda ämnen. Halterna av ämnena får dock inte öka.

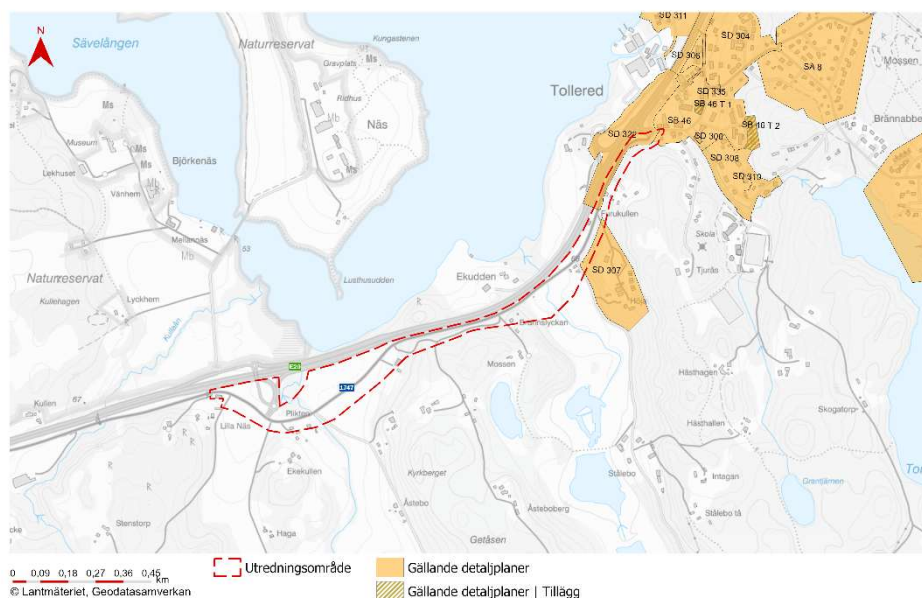
Även Sävvelången är utpekad som vattenförekomst. På samma sätt som för Pliktån är sjöns ekologiska status påverkad av att fisk inte kan vandra fritt i Sävveåns vattensystem. Den ekologiska statusen är därför klassad som måttlig och gällande miljökvalitetsnorm är god ekologisk status 2039. Den kemiska ytvattenstatusen i Sävvelången liknar också Pliktån och sjön klarar inte kraven på god status på grund av den generella bedömningen för bromerad difenyleter och kvicksilver/kvicksilverföreningar. Gällande miljökvalitetsnorm är god kemisk ytvattenstatus, med sänkt krav för de båda ämnena.

## 4.4 Kommunal och regional fysisk planering

I översiktsplanen för Lerums kommun redovisas ett antal karaktärsområden med olika förutsättningar och inriktningar för den kommunala planeringen. Utredningsområdet för den planerade gång- och cykelvägen ligger inom karaktärsområde 51, Nääs södra. Området beskrivs i översiktsplanen som ett småskaligt skogs- och jordbrukslandskap med enstaka bebyggelse och områden som är viktiga för friluftsliv och rekreation. Riksintresset för kulturmiljövård lyfts också särskilt liksom närheten till E20. Inriktningen för området i översiktsplanen är att dess karaktär bibehålls och att området kan utvecklas varsamt med anläggningar som stärker värden för bland annat besöksnäringen. Stor hänsyn ska tas till kulturmiljön och områdets nuvarande karaktär.

Det finns tre detaljplaner utmed sträckan, samtliga i anslutning till Tollered. Berörda detaljplaner listas nedan och deras geografiska utbredning redovisas i figur 24.

- Detaljplan för Höja 1:4 och 1:5, Tollered (1524-553).
- Detaljplan för del av fastigheten Tollered 4:47 m.fl., E20 - anslutningen (1441-P15).
- Byggnadsplan för del av Tollered omfattande Volrath Bergs väg mm (15-STY-4046).

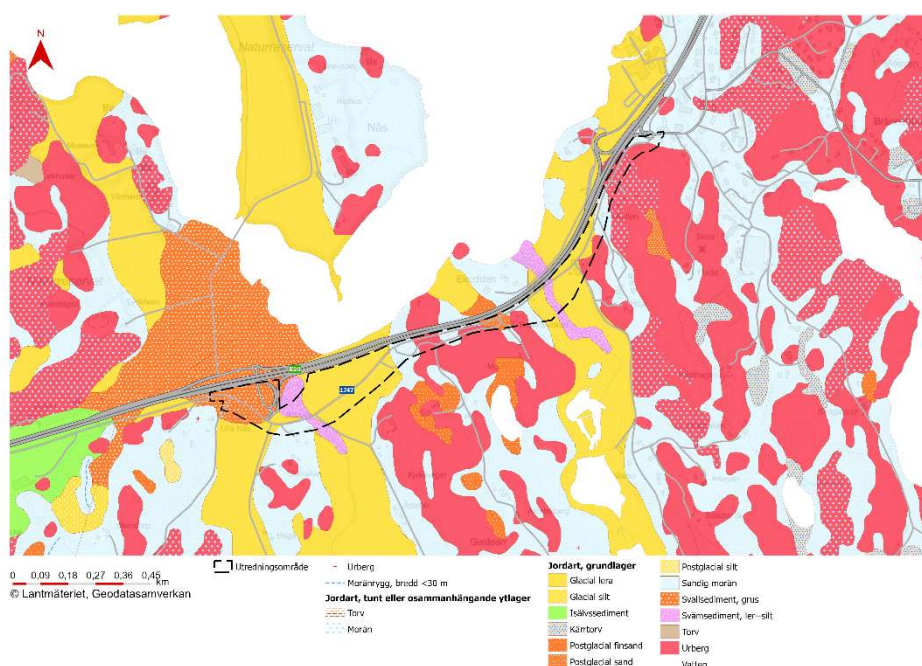


Figur 24. Detaljplaner i och i närheten av utredningsområdet.

## 4.5 Byggtekniska förutsättningar

### 4.5.1 Geoteknik

Enligt SGUs jordartskarta, se figur 25, består höjdpartierna inom och i närheten av utredningsområdet i huvudsak av berg med moränjord i olika omfattning ovan. Mellan höjdpartierna finns lera och ovan den i anslutning till vattendrag svämsediment.



Figur 25. Utdrag från SGU:s jordartskarta.

### 4.5.2 Bergteknik

På sträckan finns det tre bergskärningar, varav två av dem överstiger 10 m höjd, se figur 4. Bergschakt i befintliga skärningar är alltid komplext då berget är påverkat av tidigare sprängningar, det kan sitta bergbult i berget som försvårar fragmenteringen. Ett körfält på väg 1747 kommer behöva vara stängt under hela tiden bergschakt pågår för att man ska kunna täcka berget på ett säkert sätt för att förhindra kast. Täckning av berget görs genom att man lägger upp berg med lutning 1:1 minst 1:3 av släntens höjd, detta kompletteras med sprängmattor som får hängas från släntröner och ner över skärningen. Borrning och laddning sker uppe på berget och för att komma åt behövs det ca 10 m bakom nytt släntröner för att borrarigen kan arbeta på ett säkert sätt. När själva sprängningarna görs kommer både väg 1747 och E20 behöva vara avstängda.

### 4.5.3 Förorenad mark

Det finns inga kända potentiellt förorenade områden inom utredningsområdet. Det finns inte heller någon pågående verksamhet som kan orsaka sådan förorening mer än de befintliga vägarna. Vägarnas sidoområden kan ha förhöjda halter av ämnen såsom oljeföroreningar och metaller som zink och koppar med ursprung från biltrafiken. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer det att genomföras markmiljöundersökningar med provtagning av bland annat vägdikesmassor inom det område där gång- och cykelvägen planerades. Väg 1747 fick sin nuvarande form vid ombyggnationen på 2000-talet, men eftersom den i delar följer sträckningen för den gamla landsvägen kommer eventuell förekomst av tjärasfalt att undersökas i det fortsatta arbetet.

### 4.5.4 Vägteknik

Väg 1747 är en övrig länsväg med bärighetsklass BK1. Del av vägen är del av en äldre sträckning som byggdes om i samband med att E20 uppgraderades till motorvägsstandard på 2000-talet. Den nuvarande vägsträckningen följer delvis det gamla vägavsnittet och exempelvis tidigare vägbeläggning kan finnas kvar.

### 4.5.5 Ledningar

Nedan beskrivna ledningar finns redovisade inom utredningsområdet. Ytterligare ledningar som inte redovisats kan förekomma men är inte kända i dagsläget.

Utmed sträckan finns dels ledningar för vägens belysningsanläggning. Vidare finns elserviser till fastigheter samt långsgående och korsande ledningar, inklusive en luftburen kraftledning som korsar väg 1747 vid jordbruksmarken öster om Pliktån. Kraftledningen ägs av Lerums energi.

Även Trafikverket har en belysningscentral belägen vid Volrath Bergs väg som försörjer belysningen kring cirkulationsplatsen vid Tolleredsmotet.

På sträckan finns också fiber (Scanova) med anslutningar till fastigheter samt långsgående och korsande ledningar.

Vidare finns kommunala vatten- och avloppsledningar längs väg 1747. Några av fastigheterna utmed sträckan är anslutna men det finns också fastigheter med enskilda lösningar för vatten och avlopp.

## 5 Projektets effekter

I följande avsnitt redovisas de betydande effekter som kan förutses för anläggandet av en gång- och cykelväg på den aktuella sträckan utifrån nuvarande kunskap för projektet. Analysen av effekter utgår bland annat ifrån att markanspråk kan ske på båda sidor av väg 1747. Eftersom det i nuläget är öppet för att gång- och cykelvägen kan utformas på flera olika sätt inom utredningsområdet används i vissa fall olika scenarios för att bedöma och beskriva tänkbara effekter när det finns betydande skillnader beroende på kommande utformning, exempelvis på vilken sida av väg 1747 som mark tas i anspråk. Bedömning av vilka effekter den aktuella åtgärden kan orsaka kommer därför att fördjupas i det fortsatta arbetet med vägplanen. Bedömningarna kan också komma att ändras och effekter utgå eller tillkomma beroende på fortsatt projektering och planläggning för gång- och cykelvägen.

Analysen fokuserar på effekter kopplat till väganläggningen sett till exempelvis trafik och olika typer av miljöeffekter. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer även effekter för andra intressen, exempelvis enskilda fastigheter, att utredas och redovisas i bland annat samrådet.

### 5.1 Väganläggningen, trafik och användargrupper

Genom att separera gång och cykeltrafiken från övrig trafik skapas en tryggare och säkrare miljö för oskyddade trafikanter. Detta ger förutsättningar för ökad cykel- och gångtrafik på sträckan.

Där gång- och cykelvägen kommer att passera anslutande vägar mot väg 1747 kommer dessa i vissa fall att behöva justeras med tanke på lutning och vilplan samt interaktion mot gång och cykelvägen. De anslutande vägarna kan då påverkas på en längre sträcka än precis vid passagen av gång och cykelvägen för att en trafiksäker lösning ska uppnås.

Busshållplatserna längs den aktuella sträckan tillgänglighetsanpassas och ansluts till gång och cykelvägen. Det skapar en tryggare miljö för resenärer som väntar på bussen och underlättar för fler användargrupper att nyttja kollektivt resande.

## 5.2 Miljöeffekter och miljökonsekvenser

### 5.2.1 Kulturmiljö

Gång- och cykelvägen planeras att anläggas intill redan befintlig väg och bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljövården negativt. En kulturmiljöanalys kommer tas fram för att beskriva, bedöma och utvärdera gång- och cykelvägens påverkan på kulturmiljön.

Det omgivande landskapet är relativt fornlämningstätt, men inom utredningsområdet finns i nuläget inga fornlämningar eller övriga lämningar som påverkas. Under mars 2026 har det genomförts en arkeologisk utredning, steg 1, som visat behov av att utreda delar av utredningsområdet ytterligare. Fortsatta arkeologiska åtgärder är således aktuella för projektet.

Gång- och cykelvägen passerar VaKul objektet Pliktån, med högt kulturhistoriskt värde. Beskrivningen är ”Pliktån börjar i Vibosjöns nordligaste vik och rinner genom höglänt skogsbygd norrut mot Sävelången. Norr om Vibosjön rinner den genom det kommunala bevarandeområdet Torpmiljöer i Härskogen: Hallabron; Bevarade torpställen vid Hallabron och Kolabotten. Alldeles efter detta område finns såg, kvarnlämningar och kolningsanläggningar intill ån. Längre nedströms är en kvarn och därefter rinner ån in i det kommunala bevarandeområdet Nääs - Tollered – Öijared, se vidare under Sävelången. Ett område med fossil åkermark kantar ån innan den rinner in i den riksintressanta miljön Skallsjö, Nääs mm”. Där gång- och cykelvägen planeras korsa ån finns inga kulturhistoriska lämningar registrerade, VaKul objektet Pliktån bedöms inte påverkas negativt.

Gång- och cykelvägen planeras att dras förbi huset Lilla Näs och kan komma att påverka de portstolpar som står på den södra sidan av E20. Varken Lilla Näs eller portstolparna ingår i byggnadsminnet och har inte heller något annat formellt skydd men ingår ändå i en värdefull kulturmiljö. Enligt ortofoton har portstolparna anlagts någon gång efter år 2001. Kulturarvsanalysen kommer innehålla en fördjupning gällande bästa tillvägagångssätt att dra fram gång- och cykelvägen förbi Lilla Näs och portstolparna.

Projektet bedöms inte påverka byggnadsminnen eller skyddad bebyggelse som tangerar utredningsområdet på ett negativt sätt.

## 5.2.2 Naturmiljö

Eftersom gång- och cykelvägen byggs i anslutning till väg 1747 bedöms de närliggande riksintresseområdena för naturmiljö och Natura 2000-områdena inte påverkas av åtgärden. Intrång i olika naturmiljöer inom utredningsområdet kan dock inte helt undvikas. Det gäller även om gång- och cykelvägen anläggs dikt an och endast skiljs från bilvägen med kantsten på hela sträckan. Den planerade åtgärden kommer framförallt att innebära att träd, inklusive träd med förhöjda naturvärden, behöver avverkas. Skada på de utpekade särskilt skyddsvärda träden som finns utmed sträckan kan sannolikt undvikas genom anpassningar och skyddsåtgärder. Samtidigt kan sådana åtgärder innebära att andra naturvärden påverkas istället. Ett exempel är vid den gamla folkskolan där det står två askar som är utpekade som särskilt skyddsvärda träd på ena sidan av vägen och en stor bok på andra sidan, se figur 26. Den senare är inte utpekad som skyddsvärd träd, men bedöms genom sin storlek och läge ha ett naturvärde.



*Figur 26. Exempel på plats med träd med förhöjda naturvärden på båda sidor av vägen vid den gamla folkskolan. Foto hämtat från Google (2023). Riktning sydväst med E20 till höger i bild.*

Ett annat exempel där en ny gång- och cykelväg innebär intrång i naturmiljöer med förhöjda värden kopplat till bland annat ädellövträd är den höga bergskärningen vid Åstebovägen. Här går väg 1747 mycket nära E20 och en breddning av vägområdet för gång- och cykelvägen medför med stor sannolikhet nya bergschakt. Eftersom lövskogen växer ända fram till befintlig bergskärning kommer åtgärden innebära att träd behöver

avverkas både i de områden som direkt berörs av bergschakt och i området närmast bakom för att möjliggöra själva sprängningarna. En del av träden är relativt grova, men huvudsakligen är det yngre träd eller buskar som försvinner. Intrång bedöms kunna undvikas i den utpekade nyckelbiotopen som visserligen finns uppe på bergsryggen men på andra sidan av Åstebovägen.

Motsvarande intrång är också sannolikt på andra delar av sträckan där väg 1747 går mycket nära E20. På flera ställen växer här lövskog med inslag av äldre ädellövträd på den andra sidan av väg 1747. Även i dessa delar är det sannolikt att träd behöver avverkas. Det samma gäller den höga bergskärningen närmast Tollered.

På flera andra ställen kan dock intrång som påverkar naturvärdena i lövskog med förhöjda värden undvikas eller begränsas genom anpassning av gång- och cykelvägens läge och utformning. Det gäller exempelvis vid Pliktån där de två grova klibbalarna som växer nära invid väg 1747 på den norra sidan kan undvikas exempelvis genom att markintrång helt undviks på denna sida eller genom att gång- och cykelvägen byggs på andra sidan av träden, det vill säga att träden står kvar mellan en ny gång- och cykelväg och väg 1747 i det fall att gång- och cykelvägen byggs på den här sidan av väg 1747. Liknande lösningar kan vara möjliga även vid andra passager som exempelvis alléerna i den västra delen av utredningsområdet eller vid stenmurar som finns utmed eller nära invid vägen. Detta är exempel på anpassningar och skyddsåtgärder som kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet med vägplanen.

Passagen över Pliktån bedöms också kunna utformas utan några mer betydande negativa effekter för vattenmiljön. Både en trumma och en bro utformas utifrån Trafikverkets tekniska regelverk med en naturlig botten och även för övrigt så att vattenlevande organismer kan vandra fritt. Dimensionen anpassas också så att flödesförhållandena i bäcken inte påverkas. De effekter som kan uppstå för bäcken är att strandkanten på en kortare sträcka blir mindre naturlig på grund av brostöd eller trumma. Även om yngre träd behöver avverkas för gång- och cykelvägen kommer det dock fortsatt att finnas gott om lövträd utmed vattendraget på ömse sidor av vägen. Varken födotillgång eller skuggning av bäckfåran bedöms påverkas.

Närområdet för det mindre vattendraget vid Brunnslyckan kan komma att påverkas i större utsträckning på grund av nivåskillnaderna närmast väg 1747. Om gång- och cykelvägen ska följa plan och profil för väg 1747 i detta läge kommer stora delar av den skogsremsa som finns mellan vägen och den angränsande jordbruksmarken att försvinna på grund av

bankutfyllnad. Det gör också att trumman för bäcken skulle bli relativt lång. Här kommer därför alternativ utformning för gång- och cykelvägen utredas. Den aktuella skogsridån bedöms dock vara av begränsat värde ur ett naturmiljöperspektiv och de negativa konsekvenserna för naturmiljön om denna försvinner bedöms som relativt små. Bäckens funktion som ledstruktur för både växter och djur bedöms dock försämrats.

Nedströms liggande vatten som Sävelången och Sävån bedöms inte påverkas alls.

De intrång som gång- och cykelvägen kan orsaka i de öppna och odlade områdena utmed sträckan bedöms generellt inte vara av någon betydelse ur naturmiljösynpunkt eftersom dessa marker har ett begränsat naturmiljövärde.

Eftersom hela sträckan redan är belyst idag bedöms eventuell komplettering av eller annan förändring av befintlig belysning inte medföra någon skillnad för de djur och växter som kan vara känsliga för onaturliga ljusförhållanden. En ny gång- och cykelväg bedöms inte heller för övrigt bidra med några ytterligare störningar för den omgivande naturmiljön. Eftersom området redan idag är bullerstört från trafiken på E20 bedöms naturmiljön i och nära utredningsområdet inte heller vara känslig för störningar under byggtiden, till exempel buller från arbetsmaskiner. Det gäller även för mer känsliga artgrupper som exempelvis fåglar.

Sammantaget bedöms de största effekterna för naturmiljö uppstå till följd av intrång i lövskogsmiljöer och sannolik förlust av vissa träd med förhöjda naturvärden. Det är också av betydelse att intrång sannolikt sker i lövskogsmiljöer som finns nära exempelvis utpekad nyckelbiotop. Den aktuella typen av lövskog är dock vanligt förekommande i det landskap som omger utredningsområdet, vilket bedöms begränsa betydelsen av förlusten. Samma bedömning görs för enskilda större träd. Eftersom gång- och cykelvägen anläggs invid befintliga större vägar (E20 och 1747) bedöms den nya mindre anläggningen endast i begränsad utsträckning medföra ytterligare fragmentering av de lövskogsmiljöer som finns i utredningsområdets närhet. Det bedöms också finnas goda möjligheter att begränsa effekter på exempelvis solitära träd och alléträd genom anpassningar och skyddsåtgärder. Gång- och cykelvägen bedöms inte heller förstärka eller på annat sätt ändra den barriäreffekt som framförallt E20 har för djur och växter i nuläget.

### 5.2.3 Upplevelse av landskapet

Landskapsbilden är idag längs hela sträckan starkt påverkad av infrastruktur och landskapet är ur detta perspektiv inte känsligt för att vi anlägger en ny gång- och cykelväg. Barriäreffekten som idag utgörs av E20 tillsammans med väg 1747 kommer dock att öka vid en breddning av korridoren.

Trånga sektioner och närheten till E20 innebär att en ny gång- och cykelväg på delar av sträckan kan påverka landskapsbilden för både boende och trafikanter längs väg 1747. Detta gäller särskilt om gång- och cykelvägen anläggs så att befintliga karaktäristiska strukturer försvinner. Här kan nämnas häckar, träskärmar och vallar. Landskapsanpassningen för gång- och cykelvägen kommer därför särskilt att beakta dessa passager, både vad gäller utformning i plan och profil.

Av särskild betydelse för upplevelseperspektivet är sektioner med bergskärning i det fall att en ny gång- och cykelväg innebär nya bergschakter. Idag är väg 1747 till viss del anpassad till topografin vilket behöver beaktas i det fortsatta arbetet med att gestalta och utforma gång- och cykelvägen. Det finns en potential att utveckla de långa utblickar som är typiskt för detta sprickdalslandskap och där exempelvis kulturmiljön med Nääs slott och Nääs fabriker kan tydliggöras.

I det fortsatta arbetet med gestaltningen av gång- och cykelvägen kommer även kopplingen mellan upplevelse och områdets kultur- och naturmiljövärden att beaktas. Ett exempel är den trånga passagen vid arbetarbostaden Lilla Näs där kopplingen till allén mot Nääs slott är av betydelse för upplevelsen av platsen för både trafikanter och personer som visats i det omgivande området. Andra exempel är de stora solitära träd, alléer och några av de stenmurar som finns inom utredningsområdet. Genom anpassning till sådana objekt kan exempelvis trafikantupplevelsen stärkas.

Risken för negativa effekter av gång- och cykelvägen för upplevelsen är beroende av sidoval samt hur väl gång- och cykelvägen kan anpassas till landskapet. En friliggande gång- och cykelväg med diken kommer att påverka landskapet mer negativt i trånga sektioner medan det i sektionerna med jordbruksmark kan vara positivt att anlägga gång- och cykelvägen så att det följer landskapets befintliga topografi och struktur. En potential för landskapet längs sträckan är att förtydliga den rytm mellan öppna och slutna rum som landskapet bjuder på och göra att upplevelsen av detta förtydligas för trafikanterna.

Sammanfattningsvis så för de trafikanter som färdas på en planerad gång- och cykelväg är effekten positiv då upplevelsen av landskapets olika värden kommer att synliggöras. För barn upp till 18 bedöms en gång- och cykelväg vara positiv. För boende längs sträckan är effekten av en förändrad landskapsbild något negativ.

#### **5.2.4 Rekreation och friluftsliv**

Den planerade gång- och cykelvägen medför inga intrång i områdena som är av riksintresse för friluftsliv. Åtgärden innebär däremot att tillgängligheten till områdena och de värden för rekreation och friluftsliv som ligger till grund för riksintresset förbättras. Det blir enklare för människor att till fots och på cykel nå och även ta del av de friluftaktiviteter som finns i områdena.

Förutom förbättrad tillgänglighet bedöms en ny gång- och cykelväg också förbättra kvaliteten för vandringsleden Gotaladen och de cykelleder som finns utmed den aktuella delen av väg 1747.

Gång- och cykelvägen medför således positiva effekter för miljöintresset rekreation och friluftsliv.

#### **5.2.5 Människors hälsa**

En ny gång- och cykelväg bidrar till ökad säkerhet för oskyddade trafikanter som rör sig längs sträckan. Åtgärden bedöms också bidra positivt till folkhälsan genom att möjliggöra för fler människor att gå eller cykla istället för att färdas med bil.

En ny gång- och cykelväg orsakar inte något buller och åtgärden bedöms inte heller för övrigt ändra förutsättningarna i området avseende buller. Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för gång- och cykeltrafik kan minska biltrafiken i ett lokalt perspektiv genom att man istället för bil väljer att gå eller cykla den aktuella sträckan. Överflyttningen till trafikslag som inte bullrar bedöms dock inte vara av sådan omfattning att det är märkbart för rådande bullersituation i området.

Buller från biltrafik i området, främst från E20, kommer att påverka de som nyttjar gång- och cykelvägen, men inte på sådant sätt att det är av betydelse ur hälsoperspektiv. Det är heller ingen skillnad jämfört med nuläget.

Sammantaget bedöms en ny gång- och cykelväg bidra positivt till människors hälsa.

## 5.2.6 Naturresurser

### 5.2.6.1 Jord- och skogsbruk

Gång- och cykelvägen innebär intrång i både jord- och skogsbruksmark, men intrånget begränsas genom att gång- och cykelvägen huvudsakligen byggs nära invid befintlig väg och bedöms inte påverka möjligheten att bruka kvarvarande markområden. Tillgängligheten till och från de brukade markerna bedöms inte heller påverkas. Det samma gäller tillgång till jord- och skogsbruksmark i närliggande områden.

Effekterna för jord- och skogsbruk bedöms därför som begränsade.

### 5.2.6.2 Brunnar (grundvatten)

I nuläget bedöms inte några av de befintliga och kända brunnarna i och nära utredningsområdet påverkas av planerade åtgärder. I det fortsatta arbetet kommer riskanalyser att göras för exempelvis sprängningsarbeten i relation till olika typer av skyddsobjekt, inklusive eventuellt närliggande brunnar. Om det behövs vidtas skyddsåtgärder i form av exempelvis vibrationsmätningar.

Gång- och cykeltrafik bidrar inte med några föroreningar till avrinnande vatten och eftersom gång- och cykelvägen förläggs invid befintlig väg bedöms inte heller vinterväghållning med eventuell saltning innebära några förändringar avseende kvaliteten på avrinnande vatten som kan nå grundvattnet.

Anläggandet av en gång- och cykelväg bedöms således sammantaget inte påverka närliggande brunnar på sådant sätt att deras funktion eller kvalitet äventyras.

## 5.2.7 Miljö kvalitetsnormer

I detta avsnitt redovisas vilken betydelse en ny gång- och cykelväg bedöms ha för Pliktåns status samt de miljö kvalitetsnormer som gäller för vattenförekomsten. Effekter och konsekvenser för Pliktån som naturmiljö redovisas i avsnitt 5.2.2. Där redovisas också effekter och konsekvenser för naturmiljön i det mindre vattendraget i den östra delen av utredningsområdet.

I detta tidiga skede i arbetet med vägplanen har inte spännvidd eller andra förutsättningar för utformningen av passagen över Pliktån studerats i mer detalj, se vidare avsnitt 3.2.4. Trafikverkets tekniska regelverk innebär dock att oavsett vilken lösning som väljs kommer hänsyn tas till de

hydrologiska förhållandena i vattendraget så att de inte påverkas jämfört med nuläget. Det finns också krav som innebär att anläggningarna inte får skapa vandringshinder i vattendragen och att botten i både trummor och i rörbroar ska utformas med ett naturligt material. Det innebär bland annat att rörkonstruktioner för naturliga vattendrag läggs med ett överdjup på minst 20 cm. För andra typer av brokonstruktion är vattendragets botten opåverkat av bron.

Med de krav som följer av Trafikverkets tekniska regelverk bedöms varken hydrologisk regim eller konnektivitet i vattendraget påverkas. Bedömningen gäller oavsett om det blir en trumma eller bro och är inte heller beroende av den mer detaljerade utformningen av passagen för övrigt. Enstaka parametrar som hör till kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd såsom vattendragsfårans kanter och vattendragets närområde kan påverkas av både en bro och en trumma genom att vattendragets slänter och området närmast fåran blir mindre naturligt jämfört med nuläget. Det rör sig dock om en mycket kort sträcka (cirka 10 meter) och bedöms inte påverka vattenförekomstens status varken för enskilda parametrar eller för kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd. Eventuella erosionskydd exempelvis vid öppningarna för en trumma eller vid brostöd kommer att anläggas med naturligt material och bedöms därför inte heller påverka morfologiskt tillstånd i Pliktån. Även bottensubstratet i åfåran kommer oberoende av lösning bestå av naturligt material.

Det finns än så länge inte heller något exakt förslag på läge inom utredningsområdet för en ny bro eller trumma över Pliktån. Det kommer bland annat att utredas om befintlig stentrumma kan förlängas eller om gång- och cykelvägen ska passera Pliktån separerat från väg 1747, samt på vilken sida av befintlig trumma som en ny passage anläggs. Båda sidor av väg 1747 bedöms vara likvärdiga ur ett vattenmiljöperspektiv och därmed bedöms effekterna av en ny passage vara de samma oavsett sidoval. Det bedöms inte heller vara någon märkbar skillnad om befintlig stentrumma förlängs eller om en ny passage byggs separat. Vid förlängning av befintlig trumma kan den totala längden för en ny passage bli något kortare eftersom det bara innebär slänt på ena sidan av gång- och cykelvägen. Skillnaden bedöms dock vara försumbar. Den slutgiltiga placeringen av passagen över Pliktån kommer att ingå i vägplanen och redovisas i det fortsatta samrådet.

Gång- och cykelvägen med trafik i form av cyklister och människor som färdas till fots bidrar inte med några föroreningar till det dagvatten som avrinner från anläggningen. Gång- och cykelvägen ändrar inte heller på annat sätt avrinningen i området. Vägplanen bedöms därmed inte påverka Pliktån kemiskt varken för parametrar eller ämnen som ligger till grund

för klassning av ekologisk status eller för klassningen av kemisk ytvattenstatus.

Sammantaget bedöms genomförandet av vägplanen inte medföra någon försämring av statusen i Pliktån. Det bedöms inte heller finnas någon risk att gång- och cykelvägen äventyrar möjligheten att uppnå den status som vattenförekomsten ska ha enligt gällande miljö kvalitetsnormer.

### **5.3 Kommunal och regional fysisk planering**

Detaljplanerna för bebyggelsen vid Höja och för trafikplats med mera vid Tollered bedöms inte direkt påverkas av en ny gång- och cykelväg. Utifrån nuvarande kunskap kan det dock inte uteslutas att det kan uppstå en konflikt med byggnadsplanen vid Volrath Bergs väg. Detta kommer att utredas i kommande arbete med vägplanen och vid behov kan byggnadsplanen behöva upphävas alternativt ändras i det direkt berörda området.

## 6 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått

I detta avsnitt redovisas de åtgärder som bedöms kunna bli aktuella i projektet för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter utifrån de förutsättningar som är kända för projektet i nuläget. Här redovisas också de särskilda inventeringar och utredningar som görs med syfte att bland annat utreda behov av olika typer av miljöåtgärder.

Behov och möjlighet för olika typer av anpassningar och skyddsåtgärder kommer att ingå i det fortsatta arbetet med fördjupad analys av förutsättningar samt projektering, samråd och utformning av planförslaget. Det kommer också att utredas om det finns behov av kompensationsåtgärder för intrång eller andra effekter som inte kan avhjälpas på annat sätt. Bedömningarna av vilka miljöåtgärder som behövs kan således komma att ändras och kompletteras beroende på de fortsatta utredningarna och vad som för övrigt framkommer i arbetet med vägplanen vid exempelvis samråd.

De miljöåtgärder och fördjupade undersökningar som i dagsläget bedöms kunna bli aktuella i projektet är:

- En färdigställd landskapsanalys i form av en ILKA där landskapets känsligheter och potential konstaterats behöver tas fram och användas som underlag för att säkertälla förutsättningarna för fortsatt gestaltning
- Ett gestaltungsprogram tas fram för att få en god gestaltning och en lämplig landskapsanpassning baserat på landskapets känslighet och potential
- En ny naturvärdesinventering kommer att göras i utredningsområdet. Förutom naturvärdesobjekt ingår bland annat generella biotopskydd och skyddsvärda träd i fältinventeringen.
- Utformning av gång- och cykelvägen kommer i möjligaste mån anpassas för att undvika alternativt begränsa intrång i lövskogsområden med förhöjda naturvärden samt skada på värdefulla solitära träd och alléträd. Vid intrång eller risk för skada kommer skyddsåtgärder som exempelvis försiktig schaktning vidtas. Grova träd som avverkas kan läggas som stammar av död ved.

- Utformning av gång- och cykelvägen kommer i möjligaste mån anpassas för att undvika intrång i stenmurar utmed sträckan, exempelvis kallstensmurarna vid Kvikullavägen 27 (folkskolan) och norr om Åstebovägen. Vid intrång kommer flytt av stenmurarna att utredas. Eventuella biotopskyddade stenmurar kommer att ersättas i nytt läge.
- Under byggtiden kommer objekt såsom generella biotopskydd, värdefull vegetation eller fornlämningar som finns nära ett blivande arbetsområde att skyddas genom stängsling.
- Passagera över Pliktån och det mindre vattendraget vid Brunnslyckan utformas enligt Trafikverkets interna regelverk, vilket dels innebär att det inte skapas något vandringshinder och dels att bäckbotten samt för eventuella erosionsskydd anläggs med naturligt material. Vidare anpassas dimension på trumma eller brospann så att inte de hydrologiska förhållandena i vattendragen ändras.
- Behov av tidsrestriktioner utreds för att begränsa negativa effekter, till exempel trädavverkning utanför häckningstid för de fågelarter som häckar i de områden som slutligen berörs av planerade åtgärder.
- Arkeologisk utredning steg 2 kommer att genomföras. Utredningen kommer även avgöra omfattningen av ytterligare arkeologiska insatser samt behovet av skyddsåtgärder i kommande plan- och projekteringsarbete.
- I arbetet med vägplanen ingår en kulturarvsanalys där behov av skyddsåtgärder för kulturmiljö samt kulturmiljöstärkande åtgärder utreds.
- Utformning av gång- och cykelvägen vid Lilla Näs med hänsyn till portstolparna och den vidare kopplingen till alléen och Nääs slott på andra sidan E20.
- Markmiljöprovtagning samt inventering av invasiva främmande kärlväxter kommer att genomföras, bland annat som stöd för masshantering inom projektet. Grund för projektets masshantering är en resurseffektiv hantering utan risk för spridning av föroreningar eller invasiva främmande arter.
- Flera olika typer av åtgärder kommer att vara aktuella för att skydda tredje man inklusive trafikanter på väg 1747 och E20 vid sprängning.

- Inför produktion görs en riskanalys kopplat till bland annat sprängning. Förutom skydd av tredje man analyseras behov av att skydda egendom som exempelvis enskilda brunnar.
- Projektet tillämpar Trafikverkets generella miljökrav avseende drivmedel samt material och kemikalier, inklusive förvaring. Även Trafikverkets generella klimatkrav gäller och omfattar exempelvis krav på nollutsläppsfordon och särskilda klimatkrav på exempelvis vissa anläggningsdelar såsom platsgjutna konstruktioner.

## 7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Bedömning om projektet kan antas medför en betydande miljöpåverkan utgår från de kriterier som finns i 11–13 §§ miljöbedömningsförordningen.

Den planerade gång- och cykelvägen kommer att förläggas i anslutning till befintlig väg 1747 som i sin tur går parallellt med E20. Vidare är gång- och cykelvägen av begränsad storlek jämfört med de båda befintliga vägarna. Det innebär att både intrång och andra effekter som ny infrastruktur kan orsaka är begränsat och bland annat bedöms inte riksintresset för kulturmiljövård påverkas negativt av den planerade åtgärden. Gång- och cykeltrafik bidrar inte heller med störningar i form av buller eller utsläpp till luft och vatten.

De negativa miljöeffekter som kan uppstå till följd av en ny gång- och cykelväg är dels förlust av lövskog, sannolikt inklusive enskilda större träd med förhöjda naturvärden, samt intrång i enskilda objekt som alléer, stenmurar och möjligen även portstolparna vid Lilla Näs. Nya bergschakt i de höga bergskärningarna kan också medföra en relativt stor visuell påverkan. Det bedöms dock finnas möjlighet att både anpassa utformningen av gång- och cykelvägen samt vidta skyddsåtgärder för att minska de negativa effekterna. Till exempel innebär Trafikverkets tekniska regelverk, med bland annat krav på konnektivitet, att Pliktåns ekologiska funktioner inte bedöms påverkas av en ny passage, vilket gör att åtgärderna inte heller bedöms ha någon betydelse för de miljö kvalitetsnormer som finns för vattenförekomsten.

Bergschakt i befintliga skärningar är komplext och flera olika typer av åtgärder kommer att vidtas till skydd för tredje man och egendom under tiden för eventuella sprängningsarbeten. För övrigt bedöms inte produktionen av gång- och cykelvägen medföra några större negativa effekter.

Gång- och cykelvägen förbättrar trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs den aktuella sträckan vilket medför positiva effekter för miljöintressena människors hälsa och friluftsliv.

Trafikverkets samlade bedömning är att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan huvudsakligen på grund av åtgärdens begränsade utbredning och omfattning, närheten till befintliga vägar samt de möjligheter som finns för anpassningar och skyddsåtgärder.

# 8 Fortsatt arbete

## 8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Beslutet ger förutsättningarna för hur projektet kommer drivas vidare av Trafikverket. För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan genomförs en miljöbedömning integrerat med det fortsatta arbetet med vägplanen. Miljöbedömningen redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av länsstyrelsen. I dessa fall ska Trafikverket även samråda med en utökad samrådsrets. Den utökade kretsen består av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

I det fallet att åtgärden inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan fortsätter samrådet med en mer begränsad samrådsrets bestående av enskilda särskilt berörda, länsstyrelsen och Lerums kommun. Miljöfrågor integreras i dessa fall i planläggningsprocessen via ett förenklat förfarande och redovisas i projektets miljöbeskrivning, vilken vanligtvis är integrerad i vägplanens planbeskrivning.

Samrådet omfattar projektets lokalisering, utformning och miljöpåverkan, oberoende av om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Det finns möjlighet att lämna synpunkter under hela samrådsprocessen.

Alla inkomna synpunkter sammanfattas i projektets samrådsredogörelse, som uppdateras succesivt genom processen. Synpunkter som kommer in i ett tidigt skede utgör grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Samrådsredogörelsen bifogas samrådsunderlaget inför länsstyrelsens beslut.

När samrådet för vägplanen har fullföljts kungörs planen för granskning. Granskningshandlingen finns under en viss tid tillgänglig för granskning hos Trafikverket och Lerums kommun.

När granskningstiden är slut lämnas planen in för fastställelse. Fastställelseprövningen är det sista steget i planläggningen och görs enligt bestämmelser i väglagen. En fastställd vägplan ger Trafikverket rätt att bygga vägen på det sätt som redovisas i planen. Fastställelsebeslutet kan överklagas till regeringen.

## 8.2 Tidplan

Länsstyrelsens prövning av om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan görs under våren 2026 och beslut förväntas under sommaren. Samråd om utformning av gång- och cykelvägen samt övriga åtgärder som ingår i projektet planeras under 2027 och vägplanen planeras kungöras för granskning våren 2028.

Byggtiden beräknas till cirka 1,5 år och gång- och cykelvägen beräknas vara öppen för trafik senast hösten 2032.

## 8.3 Viktiga frågeställningar

I det fortsatta arbetet kommer projektet särskilt att beakta:

- Utformning av gång- och cykelvägen med hänsyn till de miljöintressen (områden, objekt etc) som finns i och nära utredningsområdet, inklusive skyddsåtgärder.
- Utformning av gång- och cykelvägen med hänsyn till befintliga ledningar och särskilt den luftburna kraftledningen, anslutningsvägar och utfarter samt andra anordningar som hör till bebyggda fastigheter på sträckan, inklusive skyddsåtgärder.
- Genomförande av bergschakt i befintliga bergskärningar, med hänsyn till omgivande infrastruktur och behov under byggtiden, inklusive skyddsåtgärder.
- Byggbarhet, inklusive behov av ytor för tillfällig nyttjanderätt under byggtiden.
- Övriga utredningar, anpassningar för utformning och skyddsåtgärder enligt kapitel 6.
- Samordning med kommunal planering i de delar där vägplanen kan sammanfalla med gällande detalj- eller byggnadsplan.
- Utredning av vilka behov som finns för anmälningar, tillstånd eller dispenser enligt gällande miljölagstiftning. Det gäller exempelvis formell hantering av de åtgärder som utgör vattenverksamheter vid passage av vattendragen.
- Samordning med Västtrafik avseende placering och utformning av busshållplatser längs sträckan.

## 9 Källor

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Informationskarta (besökt mars 2026). [LstO Informationskartan 2.0 - WebbGIS](#)

Naturvårdsverket, Skyddad natur (besökt mars 2026). [Skyddad natur](#)

Riksantikvarieämbetet, Fornsök (besökt mars 2026)  
[www.https://app.raa.se/poen/fornsok](https://app.raa.se/poen/fornsok)

SGU, Brunnsarkivet (besökt mars 2026)  
<https://www.sgu.se/grundvatten/brunnar-och-dricksvatten/brunnsarkivet/>

Skogsstyrelsen, Skogliga grunddata (besökt mars 2026).  
<https://kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/?startapp=skogligagrunddata>

SLU Artdatabanken, Artportalen (besökt mars 2026). [Välkommen till Artportalen](#)

Sveriges kommuner och landsting, (2010). GCM-handbok.  
[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/d4a35097e19b4dd7afe673c8c637ad95/gcm\\_handbok\\_.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/d4a35097e19b4dd7afe673c8c637ad95/gcm_handbok_.pdf)

Trafikverket, (2022). Mobilitet för gående, cyklister och mopedister: En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning.  
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1679156&dswid=-5421>

Västra Götalandsregionen, (2024). Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/ikn12147-426641723-169/native/Strategisk%20plan%20of%c3%b6r%20%c3%b6kad%20cykling%20layoutad.pdf>



Trafikverket, Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4

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

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**