

RAPPORT

Samrådsunderlag

Väg 933 Rolfsån

Kungsbacka kommun, Hallands län
2025-10-31



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 933 Rolfsån

Författare: Norconsult Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-10-31

Ärendenummer: TRV 2025/64299

Uppdragsnummer: 188920

Version: 0.1

Kontaktperson: Harri Pesonen

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Inledning	6
2.1 Åtgärdens omfattning	6
2.2 Ändamål och projektmål	7
3 Avgränsningar	8
3.1 Utrednings- och influensområde	8
3.2 Tid	9
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	10
4.1 Vägens funktion och standard	10
4.2 Landskapets allmänna karaktär	10
4.3 Riksentressen	10
4.4 Naturmiljö	12
4.5 Kulturmiljö.....	13
4.6 Vatten.....	14
4.6.1 Avvattnings av befintlig väg	14
4.6.2 Markavvattningsföretag.....	14
4.6.3 Miljökvalitetsnormer	14
4.7 Boendemiljö och hälsa	15
4.8 Klimat	15
4.9 Markförhållanden.....	15
4.9.1 Markmiljö	15
4.9.2 Geotekniska förhållanden	16
4.10 Kommunal planering.....	17
4.10.1 Översiktsplan.....	17
4.10.2 Detaljplaner och områdesbestämmelser	18
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	19
5.1 Lokalisering	19
5.1.1 Alternativ 1.....	20
5.1.2 Alternativ 2.....	21
5.1.3 Alternativ 3.....	22

5.2 Utformning.....	23
5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	23
5.3.1 Alternativ 1.....	23
5.3.2 Alternativ 2.....	24
5.3.3 Alternativ 3.....	25
5.4 Samlad bedömning.....	26
5.4.1 Alternativ 1.....	26
5.4.2 Alternativ 2.....	27
5.4.3 Alternativ 3.....	27
5.4.4 Slutsats.....	27
6 Åtgärder	28
6.1 Vägens funktion och standard	28
6.2 Landskap.....	28
6.3 Riksentressen.....	28
6.4 Naturmiljö	28
6.5 Kulturmiljö.....	29
6.6 Avvattnings.....	29
6.7 Boendemiljö och hälsa	30
6.8 Markanvändning och naturresurser	30
6.9 Klimat	30
6.10 Markförhållanden.....	31
6.11 Kommunal planering.....	31
6.11.1 Översiktsplan.....	31
6.11.2 Detaljplaner och områdesbestämmelser	31
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	32
7.1 Samlad bedömning.....	32
7.2 Motivering.....	32
8 Fortsatt arbete	33
8.1 Planläggning.....	33
8.2 Viktiga frågeställningar	33
9 Källor.....	34

1 Sammanfattning

Samrådsunderlaget för väg 933 vid Rolfsån beskriver Trafikverkets planerade åtgärd att ersätta en del av den befintliga vägen med en ny sträckning, på grund av identifierad skredrisk i området. Den befintliga vägsträckan är cirka 600 meter lång och ligger nära Rolfsån i Kungsbacka kommun. Tidigare har sprickbildningar uppstått i körbanan, vilket ledde till att en tillfällig omledning anlades under 2023.

Projektets mål är att skapa en långsiktigt säker väg samtidigt som naturvärdena i området bevaras. Tre alternativa vägsträckningar har analyserats, där alternativ 3 bedöms som mest lämpligt. Det ligger längst bort från Rolfsån, har bäst geotekniska förutsättningar och innebär minst intrång i jordbruksmark och landskapsbild.

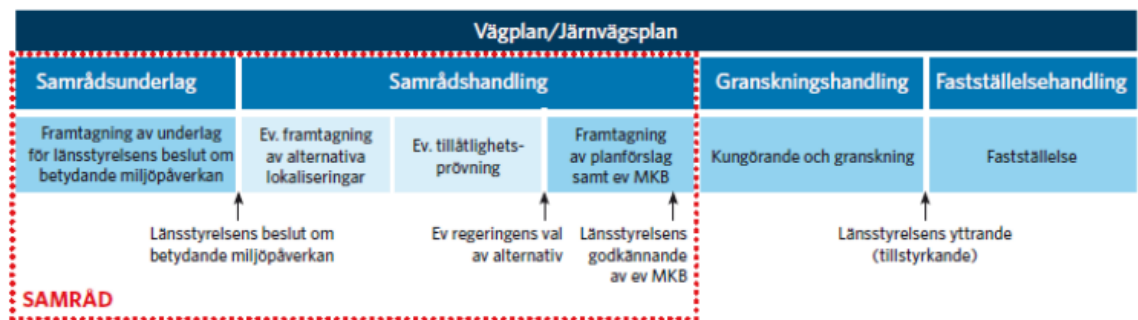
Den nya vägsträckan bedöms inte innebära en betydande miljöpåverkan. Projektet är förenligt med kommunens översiktsplan och påverkar inte några detaljplaner eller områdesbestämmelser.

2 Inledning

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan, se Figur 1 nedan.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag 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 Planläggningsprocessen

2.1 Åtgärdens omfattning

Åtgärden omfattar planering och byggnation av ny del av väg 933 som ska ersätta befintlig väg, se Figur 2. Åtgärden utförs på en sträcka av ca 750 m där befintlig vägs placering nära Rolfsån påverkas av skredrisk.



Figur 2 Karta som visar väg 933 (ortofoto från Lantmäteriet)

Historiskt har ett flertal skred inträffat inom och i närheten av aktuellt område. Aktuell sträcka av väg 933 har utretts för skredrisk då det år 2020 uppdagats sprickbildningar i vägens körbana. Som resultat av detta anlades en tillfällig omledning på en kortare del av vägen under år 2023. Åtgärder för att uppnå tillräckligt hög säkerhet mot skred i eller i anslutning till Roflsån skulle innebära stor påverkan på Roflsån och Natura 2000-området. Utredningen fortskrider därför med framtagande av en vägplan för en längre sträcka, med betryggande avstånd från Roflsån, där risken för skred fortsatt anses vara av betydelse för vägen.

2.2 Ändamål och projektmål

Ändamålet med åtgärden är att skapa en långsiktigt hållbar åtgärd för väg 933 längs med Roflsån. Då åtgärder i anslutning till Roflsån inte kan uppnå tillräcklig säkerhet mot skred utan väldigt stor påverkan på Roflsån och Natura 2000 (N2000) är åtgärden att bygga väg i ny sträckning som anläggs på ett betryggande avstånd från Roflsån.

Projektets mål utgår från det övergripande nationella transportpolitiska målet och dess huvudmål; funktionsmålet och hänsynsmålet. Målet är att säkra vägen för framtida skred, samtidigt som naturvärdena i Roflsån och slänten ned mot ån kan bibehållas.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Området som utreds sträcker sig från Rolfsån österut och inkluderar fastighet Vassbacka 1:2 samt Myrekulla 8:2 och 7:3 öster om befintlig väg, se Figur 3. Inom utredningsområdet ligger fyra bostadshus mellan befintlig väg och Rolfsån. Området längs med Rolfsån är Natura 2000-området och resterande del av utredningsområdet på fastighet Vassbacka 1:2 består av åkermark.



Figur 3 Schematisk skiss över utredningsområdet (ortofoto från Lantmäteriet, 2025)

Figur 3 visar en schematisk skiss över utredningsområdets utbredning där miljöförhållanden och övriga förutsättningar som kan påverka lokalisering av en ny väg kommer att utredas och redovisas.

Influensområdet är det område där miljöeffekter kan uppstå till följd av den planerade väganläggningen och kan även omfatta ytor utanför utredningsområdet. Om projektet kan medföra kumulativa effekter ska influensområdets utbredning även ta hänsyn till dessa. Influensområdets

utbredning kan också variera beroende på vilken miljöaspekt som studeras. För vissa aspekter, så som kulturmiljöaspekter, är influensområdet begränsat till vägens omedelbara närområde, medan influensområdet för andra aspekter, så som landskapsbild, naturmiljö och buller kan sträcka sig utanför utredningsområdet. När det gäller vatten kan eventuell påverkan på avvattningsområdet inom utredningsområdet ge indirekt påverkan och sträcka sig utanför utredningsområdet.

Beskrivningen av området och dess förutsättningar är inriktad på de aspekter som bedöms kunna påverkas av projektet och som har betydelse för den fortsatta planläggningen.

Åtgärden bedöms inte innebära en ökning av buller i området i jämförelse med idag eftersom ny väg förväntas ersätta befintlig väg och inte bidra till en ökad trafik, som i sin tur bidrar till ökade bullmängder.

Då åtgärden är begränsad till en kortare sträcka och att ny väg kommer anläggas utanför Natura 2000 område är bedömningen i nuläget att åtgärden inte kommer att innebära några miljöeffekter utanför utredningsområdet.

3.2 Tid

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan begärs hösten 2025.

Granskningshandling för kungörande vår 2026.

Vägplanen beräknas vinna laga kraft under vinter 2026.

Byggtiden beräknas till ca vår-sommar 2027.

Vägen beräknas vara öppen för trafik hösten 2027.

Miljöbedömningen avgränsas tidsmässigt till år 2047 då konsekvenserna bedöms ha slagit igenom. Avgränsningen av miljöaspekter avser vägplaneområdet och dess influensområde i nutid och fram till prognosår 2047.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Vägens funktion och standard

Den befintliga vägsträckan är ca 600 m lång och går öster om Rolfsån. Vägen inom utredningsområdet sträcker sig mellan jordbruksmark och har fem anslutningsvägar västerifrån och en österifrån till bostadshus. Vägen ligger utanför tätbebyggt område och är av landsbygdskaraktär. I södra delen av utredningsområdet har en ny tillfällig väg anlagts som resultat av tidigare utredning av skredrisk och sprickbildning för väg 933.

Väg 933 inom utredningsområdet är en 5 meter bred enfältig dubbelriktad väg där hastighetsbegränsningen är 70 km/h. Vägen är klassad som BK1 (bärighetsklass 1) och är belagd med asfalt. Kantlinjer finns markerade längs med vägen. Aktuell sträcka är inte belyst och vägen är dubbelriktad utan mötesplatser. Vägen är utpekad som rekommenderad väg för cyklist, vilket medför att oskyddade trafikanter behöver ta sig fram i blandtrafik då separata gång- och cykelvägar saknas.

Det finns ingen kollektivtrafik i linjetrafik som trafikerar väg 933, enbart skolskjuts.

ÅDT, årsmedeldygnstrafik, uppmättes år 2016 till 450 f/d varav tung trafik var ca 20 f/d. Vägens bedöms inte vara olycksdrabbad baserat på inhämtade uppgifter från olycksdatabasen Strada där 11 olyckor rapporterats de senaste 30 åren för hela väg 933. Inom utredningsområdet har ingen olycka rapporterats i Strada.

4.2 Landskapets allmänna karaktär

Utredningsområdet ligger öster om Rolfsån, sydost om Kungsbacka. Landskapet inom utredningsområdet är flackt där högre landskapspartier reser sig utanför området. Området ligger ca 10 meter över havet och består främst av odlingsmark med små höjdskillnader mellan vägbana och omgivande mark.

4.3 Riksintressen

Inom utredningsområdet, väster och delvis öster om befintlig väg 933, finns Riksintresset för Naturvård Kungsbackafjorden – Södra Onsalahalvön - Nidingen - Rolfsån (NN 5) och Riksintresset för Friluftsliv Lygnern-Rolfsån (FN 04), Figur 4. Det finns inga vandringsleder inom utredningsområdet.



Figur 4 Karta som visar RI Naturvård i streckat grönt (område närmst Rolfsån) och RI Friluftsliv i streckat blått (Naturvårdsverket, 2025).

Riksintrittet för Naturvård (NN 5) omfattar Kungsbackafjorden med omgivningarna och är ett synnerligen variations- och artrikt kustområde med ett flertal hotade eller sällsynta biotoper och arter. Huvuddraget för riksintrittet inom utredningsområdet är Rolfsåns knappt en mil långa fåra från Stensjön till inre Kungsbackafjorden följer uppodlade dalsänkor i sprickdalslandskapet öster om Kungsbacka. En förutsättning för bevarandet av riksintrittet är en god vattenkvalitet i Rolfsån och en tillfredsställande vattenföring i ån under lågvattenperioden.

Riksintrittet för (FN 04) är ett välbeläget område i förhållande till Göteborgs storstadsregion med relativt oexploaterad natur i form av skogar och sjöar. Huvuddraget för riksintrittet inom utredningsområdet är Rolfsån, där ån är den enda storlaxån i Halland.

Bevarandestatus för naturtyper och arter enligt bevarandeplanen är:

- Statusen för naturtypen mindre vattendrag är otillfredsställande på grund av dålig status för flodpärlmussla, havsnejonöga och behov av habitatrestaurering.
- Statusen för flodpärlmusslan är otillfredsställande på grund av liten population och brist på föryngring.
- Statusen för lax är otillfredsställande på grund av låg täthet och behov av biotopförbättrande åtgärder.

Enligt tidigare inventering av naturmiljön i området (Norconsult 2021) bedömdes markområdet mellan väg 933 och ån ha ett högt naturvärde. Naturvärdena i strandzonen är främst knutna till relativt grova lövträd.

En uppdaterad naturvärdesinventering har utförts under september 2025. Naturvärdesinventeringen omfattade endast området för planerade vägalternativ. Förhandsresultat från utredning visar inga anmärkningsvärda fynd inom utredningsområdet/vägalternativens sträckning. Det noterades dock att ytan som återställts vid rivning av tidigare vägsträcka hyser arter som bidrar till en ökad biologisk mångfald i området. Vid inventeringen kom uppgifter från boende att det förekommer många fåglar i området. Detta då närliggande jordbruksmark utgör en rastplats för fåglar, dock inte jordbruksmarken inom utredningsområdet.

I den östra delen av utredningsområdet finns ett ca 500 m långt dike som går längs fastighetsgränsen mellan två jordbruksenheter. Diket bedöms vara "småvatten i jordbruksmark" och omfattas av det generella biotopskyddet.

4.5 Kulturmiljö

Utredningsområdet är beläget i Rolfsåns dalgång och det finns inga kända lämningar i KMR, *kulturmiljöregistret*. I närområdet, utanför utredningsområdet, finns fyndplatser för exempelvis yxor och sländtrissor. Området bedöms generellt vara rikt på fornlämningar och det är inte möjligt att utesluta överlagrade stenåldersboplatser, även om sannolikheten för dessa fynd bedöms som låg.

Strax norr om utredningsområdet, ca 35 m från befintlig väg, finns en byggnad (B2025:38960) upptagen i Riksantikvarieämbetes bebyggelseregistret med identifierat kulturvärde. Byggnaden är ett bostadshus i trä uppfört ca 1850-1899.

4.6 Vatten

Vattenförekomsten bedöms vara god gällande ekologisk standard i Rolfsån. Däremot bedöms den sammanvägda bedömningen gällande kemiska statusen uppnå ej god. Detta på grund av att ett, eller flera, prioriterade ämnen har bedömts ej uppnå god status, se 4.6.3.

4.6.1 Avvattning av befintlig väg

Ca 34 trummor har blivit inmätta inom området, varav de flesta av trummorna är sidotrummor vid passager av dike vid befintlig väg. Det finns två inmätta utlopp i Rolfsån en i södra anslutningen av ny väg där en 500 betong ledning leds ut med en vattengång +3.34 i Rolfsån på fastighet Myrekulla 5:2 och i norra delarna är det ett utlopp på +4.33 med dimensionen 300 mm i betong norr om fastighet Vassbacka 1:10.

4.6.2 Markavvattningsföretag

Inom utredningsområdet korsar ett markavvattningsföretag (Myrekulla N 0504) väg 933.

Rolfsåns avrinningsområde ingår i Lygners vattenråd.

I det befintliga diket vid södra anslutningen mellan ny och befintlig väg ansluts en 225 betongledning till en nedstigningsbrunn som ligger intill där underlaget för markavvattningsföretaget ligger. Detta är troligtvis den kulverterade ledningen tillhörande markavvattningsföretaget.

Befintligt markavvattningsföretag är ca 5,6 ha stort där det är bestämt i akten för företaget att det ska avvatta dess area med 1,5 l/s, ha vilket motsvarar ca 8,4 l/s. Vid byggnationen av den nya vägen är det viktigt att säkerställa att den befintliga funktionen hos markavvattningsföretaget bibehålls och att det finns möjligheter att drifva det.

Det kan även förekomma åkerdränering väster om markavvattningsföretaget som tillhör markägaren vars läge behöver utredas ytterligare då byggnationen av den nya vägen kan komma i konflikt med dem.

4.6.3 Miljökvalitetsnormer

Vattnet från befintlig väg samt vattnet från nytt vägförslag kommer att ledas till Rolfsån. Enligt den senaste statusklassningen i VISS (Vatteninformationssystem Sverige) klassificerades den ekologiska statusen för recipienten som "God" och den kemiska statusen som "Uppnår ej god".

Vattenförekomsten har ej god kemisk status på grund av den höga halten Bromerad difenyleter och kvicksilverföreningar. Utöver dessa två föreningarna är det väldigt lite inmätt underlag på föroreningshalter i Ån.

När den nya vägen är byggd kommer ca hälften av de vanligen undersökta föreningarna att minska då man byter ut åkermark till vägyta, river delar av den gamla vägen och anlägger öppna vegetationsbeklädda diken. De föreningar som bedöms öka är koppar, krom, nickel, olja, och kvicksilver som kommer öka med den nya vägen. Om man tar hänsyn till reningseffekterna från de vegetationsbeklädda dikena så minskas de flesta föreningarna så att enbart kvicksilver, krom och nickel överstiger befintlig situation. Årsdygnstrafiken bedöms öka från cirka 450 till 589 fordon per dygn, vilket innebär en viss ökning av föroreningshalterna från vägen jämfört med befintlig situation. Denna trafikökning hade dock sannolikt skett oavsett om ombyggnationen genomförts eller inte. Eftersom ökningen är relativt marginell, cirka 139 fordon per dygn, bedöms påverkan på recipienten fortsatt vara begränsad, även om vissa föreningar kan komma att öka något. Påverkan av denna ökning kommer minskas ännu mer ifall delar av den befintliga vägen rivs och återställas till åkermark eller Ångsmark.

Kravet på anläggningen blir att försöka uppnå så att halterna i föreslagen situation inte blir värre än befintlig situation.

4.7 Boendemiljö och hälsa

Befintlig väg går nära fastigheter i väst och har en låg ÅDT. Den nya vägen bedöms inte generera i en ökad ÅDT och därav ökad mängd buller. Förutsättningarna för en god boendemiljö och hälsa bedöms vara goda i dagsläget.

4.8 Klimat

Den nya vägsträckan kommer att placeras på ett betryggande avstånd från Rolfsån i jämförelse med dagens vägsträcka vilket innebär att risken för översvämning av vägen minskar i jämförelse med idag.

4.9 Markförhållanden

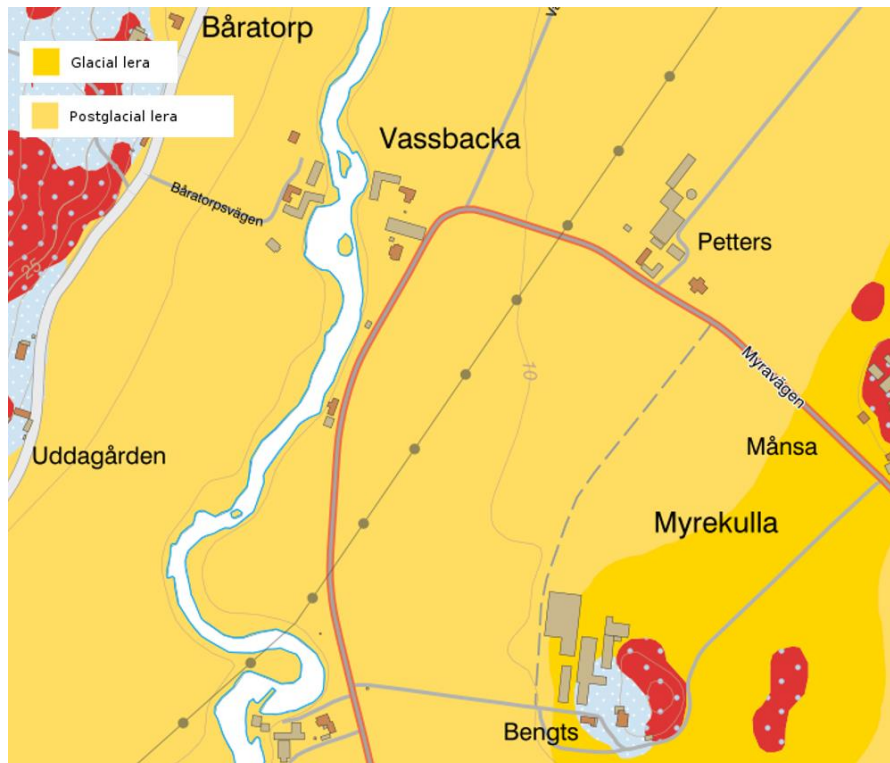
4.9.1 Markmiljö

Markanvändningen inom utredningsområdet består främst av jordbruksmark där det inte finns anledning att misstänka förekomst av

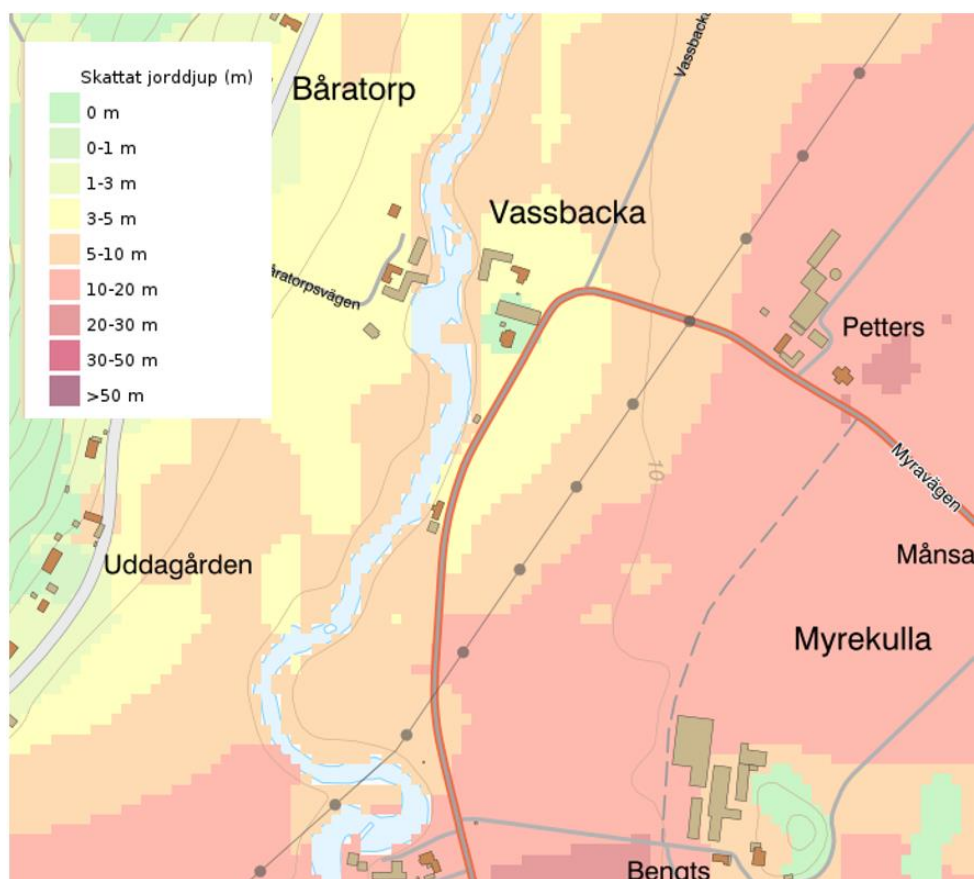
förorenad mark. I Länsstyrelsens EBH-stöd finns inga potentiell förorenade områden dokumenterade inom utredningsområdet.

4.9.2 Geotekniska förhållanden

Inom delen av utredningsområdet där det är aktuellt att anlägga en ny väg är området av jordbruksslätt ca 8–12 meter över havet. Enligt SGU:s jordarts- och jorddjupskarta utgörs jorden i området av lera, jorddjupet inom området varierar mellan ca 3 – 30 m, se Figur 6 och Figur 7 nedan.



Figur 6. Utdrag ur SGU:s jordartskarta (SGU, 2025).



Figur 7. Utdrag ur SGU:s jorddjupskarta (SGU, 2025).

Tidigare utförda geotekniska utredningar i området visar att jorden i området utgörs av lera, ställvis överlagrad av gyttja. Jordmaktigheten intill Rolfsån är mellan 24 – 30 m.

Leran klassas från tidigare utredningar som högsensitiv och har en mycket låg till låg skjuvhållfasthet. Leran bedöms som normal till svagt överkonsoliderad och är därmed sättningssärlig. Längs med ån bedöms stabiliteten generellt vara låg och det finns risk för skred som kan påverka väg 933.

4.10 Kommunal planering

4.10.1 Översiktsplan

Kungsbacka kommun har en gällande översiktsplan från år 2022 som bygger på strategi 2040 och visar kommunens viktigaste intentioner (Kungsbacka kommun 1, 2025). Strategi 2040 fokuserar bland annat på stark pendling, hur kommunen ska värna och utveckla staden och värdefulla naturområden. I översiktsplanen är Rolfsån utpekad som

riksintresse för friluftsliv och naturvårdsområde utöver Natura 2000-område.

4.10.2 Detaljplaner och områdesbestämmelser

Inom utredningsområdet för den nya vägen finns det ingen detaljplan eller annan områdesbestämmelse (Kungsbacka kommun 2, 2025).

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1 Lokalisering

Vid val av lokalisering behöver naturvärden och enskilda intressen beaktas. Tre olika alternativa vägsträckor har studerats varav alla ligger öster om befintlig väg 933. Alternativ 1 ligger nära befintlig väg och alternativ 3 i östra delen av fastighet Vassbacka 1:2. Alternativ 2 går mellan de två andra alternativen, se Figur 8.



Figur 8 Schematisk skiss över de tre alternativen för en ny väg (Ortofoto från Lantmäteriet 2025, skissade vägsträckor Norconsult)

Utgångspunkten för alla tre alternativ är att befintlig väg kan användas mellan fastighet Vassbacka 1:13 och Vassbacka 1:14, och även till och med fastighet Vassbacka 1:10 för alternativ 2 och 3. Om inte befintlig väg kan användas behöver anslutande vägar anläggas från den nya vägen till fastigheterna. Utöver detta utgår lokaliseringen från att alla tre alternativ

har samma startpunkt i söder där de följer södra delen av tillfällig omledningsväg. Anslutningspunkt i norr för de tre alternativen varierar för att få en så gen väganslutning som möjligt samtidigt som jordbruksmark fortsatt ska kunna nyttjas på ett effektivt vis.

Vid lokalisering av den nya vägen är det önskvärt att ta så lite mark i anspråk som möjligt samtidigt som den nya vägen behöver anläggas på betryggande avstånd från Rolfsån där skredrisk kan uteslutas.

5.1.1 Alternativ 1

Alternativ 1 innebär att en ny väg anläggs i så nära anslutning till befintlig väg som möjligt, men på betryggande avstånd från Rolfsån, se Figur 9. Utgångspunkt för alternativ 1 är att befintlig väg kan nyttjas till fastighet Vassbacka 1:13 och 1:14 men att en ny anslutning kan behöva anläggas till fastighet Vassbacka 1:10 på grund av att befintlig väg ligger i nära anslutning till Rolfsån. Risken för jordskred och sprickbildning på befintlig väg intill fastighet Vassbacka 1:10 bedöms initialt vara högre än för fastighet 1:13 och 1:14.



Figur 9 Schematisk skiss över ny väg enligt alternativ 1, orange visar den nya vägen och kryss befintlig väg som ska rivas (Ortofoto från Lantmäteriet 2025, skissad vägsträcka Norconsult)

Anslutningen för alternativ 1 till befintlig väg i norr innebär att befintlig anslutning till Vassbackavägen kvarstår.

5.1.2 Alternativ 2

Alternativ 2 innebär att den nya vägen går mitt över fastighet Vassbacka 1:2 som idag består av jordbruksmark, se Figur 10. Den nya vägen föreslås ansluta mot befintlig väg 933 väster om fastighet Myrekulla 8:7 och fortsatt utgöra huvudled. En ny anslutande väg från väst till Vassbackavägen och befintlig väg längs med Rolfsån behöver i detta alternativ anläggas.



Figur 10 Schematisk skiss över ny väg enligt alternativ 2. Blått visar den nya vägen och kryss befintlig väg som ska rivas (Ortofoto från Lantmäteriet 2025, skissad vägsträcka Norconsult)

Utgångspunkt för alternativ 2 är att befintlig väg kan nyttjas mellan fastighet Vassbacka 1:13 och Vassbacka 1:14 för att minimera intrång på jordbruksmark. Om befintlig väg mellan fastigheterna bedöms ligga inom riskområde för jordskred kan nya anslutningsvägar behöva anläggas mellan fastigheter i väst och den nya vägen anläggas. Anläggandet av anslutande vägar mellan fastigheter i väst och den nya vägen innebär ett

större intrång i jordbruksmark på fastighet Vassbacka 1:2 som kan behöva styckas upp i flera delar.

Alternativ två innebär att vägen går under luftledning och vid anslutningen i norr nära befintlig luftledningsstolpe, i norra delen uppfylls dock kraven på säkerhetszon.

5.1.3 Alternativ 3

Alternativ 3 utgår från samma anslutning i söder som alternativ 1 och 2. Därefter fortsätter den nya vägen norrut, öster om fastighet Vassbacka 1:2, och ansluter i norr till väg 933 vid fastighet Myrekulla 8:7 och 8:2. En ny anslutande väg från väst till Vassbackavägen och befintlig väg längs med Rolfsån behöver i detta alternativ anläggas, se Figur 11.



Figur 11 Schematisk skiss över ny väg enligt alternativ 3. Rosa visar den nya vägen och kryss befintlig väg som ska rivras (Ortofoto från Lantmäteriet 2025, skissad vägsträcka Norconsult)

Utgångspunkt för alternativ 3 är att befintlig väg kan nyttjas mellan fastighet Vassbacka 1:13 och Vassbacka 1:10 för att minimera intrång på jordbruksmark. Om befintlig väg mellan fastigheterna bedöms ligga inom riskområde för jordskred kan nya anslutningsvägar behöva anläggas mellan fastigheter i väst och den nya vägen anläggas. Ett sådant

anläggande av anslutande vägar mellan fastigheter i väst och den nya vägen innebär ett större intrång i jordbruksmark på fastighet Vassbacka 1:2 som kan behöva styckas upp i flera delar.

I norra anslutningen går vägen nära en befintlig luftledningsstolpe, kravet på säkerhetszon uppfylls dock.

5.2 Utformning

Den nya vägen ska hålla samma standard och utformning som befintlig väg. Livslängden för det bundna lagret ska vara 20 år, livslängden för det obundna lagret ska vara 40 år räknat från öppningsåret 2027.

Nuvarande hastighetsbegränsning på 70/h föreslås gälla även för den nya vägen. Den nya vägen kommer vara ca 750 meter lång och anläggas öster om befintlig väg 933.

Den nya vägen ska vara en belagd väg med 5 meters bredd på raksträckor, i kurvor med små radier breddökas vägen. Vägen ska anläggas i nivå med omgivande mark. Eftersom vägbredden inte understiger 5 meter kommer inga mötesplatser att anläggas på sträckan. Likt befintlig väg föreslås kantlinjer. Den nya vägen kommer inte att vara belyst.

5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.3.1 Alternativ 1

Alternativ 1 innebär en gen väg utan att jordbruksmark behöver styckas upp i någon högre utsträckning. Om befintlig väg söder om fastighet 1:10 återställs innebär alternativet små förändringar av jordbruksmarkens uppdelning i jämförelse med idag. Landskapsbilden förändras inte nämnvärt då vägen placeras förhållandevis nära befintlig sträckning, och i nivå med omkringliggande mark.

Riksintresset för Naturvård och Riksintresset för Friluftsliv bedöms inte påverkas av alternativet. Det berörda området består av brukad åkermark och redan befintlig väganläggning vilket medför att planerade åtgärder inte bedöms påverka riksintressets värde.

Alternativ 1 är det kortaste alternativet och medför därför ett mindre markintrång och en minskad masshantering. Alternativet ligger dock i nära anslutning till Natura 2000-området Rolfsån och de högre naturvärdena i strandkant. Bedömningen är att alternativet inte förväntas betydligt påverka Natura 2000-områdets värden. Men alternativets korta

avstånd till området medför en ökad risk för påverkan vid till exempel olyckor och spill.

Fördelarna med detta alternativ är att lågpunkten för den nya vägsträckningen kommer samla vattnet i en lågpunkt närmst Rolfsån av alla tre alternativ, vilket innebär att utloppsledningen skulle bli kortast och billigast av alternativen.

Nackdelen med detta alternativ har högst tillrinning från omkringliggande mark då vattnet rinner från öst till väst, vilket skulle innebära att ledningarna blir något större.

Detta alternativ innebär att den nya vägen ligger i nära anslutning till befintlig väg samt att sträckan bedöms, utifrån befintligt geotekniskt underlag, ligga inom ett område med risk för skred och eventuella sekundärskred. Eftersom Rolfsån och dess strandszon ligger inom Natura-2000 område är det begränsade möjligheter att utföra stabilitetshöjande förstärkningsåtgärder för vägen. Med detta som grund bedöms således alternativ 1 inte vara att föredra.

Alternativet passerar nära/inom fastigheten Vassbacka 1:14 och fyra lönnar inom tomtmark kan behöva avverkas för att möjliggöra alternativet. Under byggskedet kan alternativet även medföra ökat buller vid bostadshus på fastigheten Vassbacka 1:14.

Stora delar av vägsträckningen för alternativet ligger inom 100 m från strandkant och omfattas av strandskydd. Den planerade vägen bedöms inte påverka allmänhetens tillgänglighet till området då befintlig väg redan skär av området. En förutsättning för alternativet är att strandskyddet upphävs i vägplanen.

Alternativet passerar över det biotopskyddade diket i stäckningens södra del där ny väg ansluter till befintligt. Alternativet bedöms medföra en liten påverkan på diket, men i sådan omfattning att en förutsättning för alternativet är att biotopskyddet upphävs i vägplanen.

5.3.2 Alternativ 2

Alternativ 2 innebär en mindre gen väg för boende väster om befintlig väg i de fall de kommer från eller ska köra söderut. Anläggandet av en väg mitt i fastighet Vassbacka 1:2 innebär en påverkan på landskapsbilden och att jordbruksmarken behöver delas på mitten. Om befintlig väg inte kan användas till fastigheter i väst innebär det även att jordbruksmarken mellan ny väg och fastigheter delas upp ytterligare vid anläggandet av anslutningsvägar.

Rikssintresset för Naturvård och Rikssintresset för Friluftsliv bedöms inte påverkas av alternativet. Det berörda området består av brukad åkermark och redan befintlig väganläggning vilket medför att planerade åtgärder inte bedöms påverka rikssintressets värde.

Ur avvattningssynpunkt är det en nackdel med detta alternativ att det blir längre dagvattenledningar till utloppet vid recipienten medan en fördel är att det blir mindre tillrinning av vatten från omkringliggande mark jämfört med alternativ 1.

Alternativ 2 är ett längre alternativ och medför därför ett större markintrång och en ökad masshantering. Alternativet ligger längre ifrån Natura 2000-området Rolfsån samt de högre naturvärdena i strandkant och alternativet bedöms inte påverka dessa.

Alternativet passerar inte nära några bostadshus vilket minskar risken för störningar under byggskedet.

Ett mindre område i den södra delen alternativet ligger inom 100 m från strandkant och omfattas av strandskydd. Den planerade vägen bedöms inte påverka allmänhetens tillgänglighet till området då befintlig väg redan skär av området. En förutsättning för alternativet är att strandskyddet upphävs i vägplanen.

Alternativet passerar över det biotopskyddade diket i stäckningens södra del där ny väg ansluter till befintligt. Alternativet bedöms medföra en liten påverkan på diket, men i sådan omfattning att en förutsättning för alternativet är att biotopskyddet upphävs i vägplanen.

5.3.3 Alternativ 3

Om befintlig väg kan användas till fastigheter i väst innebär alternativ 3 ett mindre intrång i jordbruksmark i jämförelse med alternativ 1 och 2. Alternativet innebär en liten påverkan på landskapsbilden då sträckningen följer redan befintlig struktur i landskapet. Alternativet innebär en mindre genkoppling för fordon till och från fastigheter i väst som ska köra söderut. Om befintlig väg söder om fastighet Myrekulla 1:10 kan återställas skulle alternativ 3 innebära att jordbruksmarken blir mer enhetlig och lättbrukad i jämförelse med idag. I de fall befintlig väg inte kan anläggas kommer alternativ 3 innebära att jordbruksmarken behöver styckas av i flera mindre delar för att kunna anlägga anslutningsvägar till fastigheter i väst.

Rikssintresset för Naturvård och Rikssintresset för Friluftsliv bedöms inte påverkas av alternativet. Det berörda området består av brukad åkermark

och redan befintlig väganläggning vilket medför att planerade åtgärder inte bedöms påverka riksintressets värde.

Fördelen med detta alternativ ur avvattningssynpunkt är att det blir något kortare utloppsledning än alternativ 2 samt att lågpunkten i östra vägdiket för nya vägen kommer ha högre höjdmarginal till högsta högvattennivån i Rolfsån jämfört med övriga alternativ. En annan fördel med detta alternativ är att det blir mindre tillrinning från omkringliggande mark jämfört med övriga alternativ. Nackdelen med detta alternativ är att det blir längre utloppsledning från lågpunkten jämfört med alternativ 1.

Alternativ 3 är ett längre alternativ och medför därför ett större markintrång och en ökad masshantering. Alternativet ligger långt ifrån Natura 2000-området Rolfsån samt de högre naturvärdena i strandkant och alternativet bedöms inte påverka dessa.

Alternativet ansluter till befintlig väg vid fastigheten Myrekulla 8:7 nära den byggnad (B2025:38960) som är upptagen i Riksantikvarieämbetes bebyggelseregister med identifierat kulturvärde. Under byggskedet kan vibrationsalstrande arbeten komma att påverka byggnaden. Under byggskedet kan alternativet även medföra ökat buller vid bostadshus på fastigheten Myrekulla 8:7.

Ett mindre område i den södra delen av alternativet ligger inom 100 m från strandkant och omfattas av strandskydd. Den planerade vägen bedöms inte påverka allmänhetens tillgänglighet till området då befintlig väg redan skär av området. En förutsättning för alternativet är att strandskyddet upphävs i vägplanen.

Alternativet passerar över det biotopskyddade diket i stäckningens södra och norra del där ny väg ansluter till befintligt. Resterande del av sträckan ligger alternativet i nära anslutning till diket. Alternativet bedöms medföra en stor påverkan på diket och i sådan omfattning att en förutsättning för alternativet är att biotopskyddet upphävs i vägplanen.

5.4 Samlad bedömning

Alternativen har studerats utifrån ett flertal olika parametrar, där det konstaterats finnas för- och nackdelar med alla tre.

5.4.1 Alternativ 1

Fördelarna med att anlägga en ny väg enligt alternativ 1 är att den nya vägen skulle utgöras av en kortare sträcka. Bostadshus i väst fortsatt har direkt koppling till den nya vägen i jämförelse med alternativ 2 och 3,

vilket är ekonomiskt fördelaktigt. Alternativ 1 innebär även en mindre påverkan på landskapsbilden då den ligger i nära anslutning till befintlig väg.

Alternativ 1 innebär en viss påverkan på befintliga elledningar under mark, detta gäller dock även övriga alternativ. Närheten till N2000 och riskerna det innebär vid en olycka eller spill talar emot alternativet. Den största nackdelen med att anlägga den nya vägen utifrån alternativ 1 är att sträckningen går inom område där risk för sekundärskred finns.

5.4.2 Alternativ 2

Fördelen med att anlägga den nya vägen enligt alternativ 2 innebär främst att det antas vara något bättre geotekniska egenskaper i jämförelse med alternativ 1. Utöver detta innebär alternativ 2 att jordbruksmarken styckas upp ofördelaktigt och kan bli svårare att bruka samt att det har en stor påverkan på landskapsbilden. Likt alternativ 1 påverkas befintliga elledningar under mark i norr och söder.

5.4.3 Alternativ 3

Alternativ 3 innebär minst påverkan på befintliga elledningar under mark, i jämförelse med alternativ 1 och 2. Om vägen anläggs i nära anslutning till befintlig fastighetsgräns innebär den nya vägen en liten påverkan på jordbruksmarken och minst påverkan på landskapsbilden. Eftersom avståndet till Rolfsån är stort bedöms alternativ 3 ha bättre geotekniska förutsättningar än alternativ 2 och framför allt alternativ 1.

Nackdelen med alternativ 3 är främst att den nya vägen anläggs i närheten av dikningsföretag och skulle kunna orsaka negativ påverkan på det och försvåra framtida underhållsarbete. För att motverka det behöver markavvattningsföretagets dräneringsnivåer och kapacitet säkerställas i framtida projektering och planering så att vägen ej försämrar funktionen.

5.4.4 Slutsats

Sammantaget görs bedömningen att alternativ 3 är bäst lämpat att fortsatt utredas inom vägplanen då alternativet ligger på betryggande avstånd från Rolfsån och inte bedöms påverka landskapsbilden negativt. Alternativ 3 innebär även minst markintrång. Alternativ 1 bedöms olämpligt baserat på placeringen nära Rolfsån där risk för jordskred och sekundärskred finns. Alternativ 2 bedöms sammantaget som det minst fördelaktiga alternativet av de tre presenterade på grund av att de fortsatt ligger i nära anslutning till Rolfsån och går rakt igenom jordbruksmark. Placeringen av alternativ 2 har störst påverkan på landskapsbilden.

6 Åtgärder

I detta kapitel beskrivs åtgärder avseende alternativ 3 som rekommenderats i ovan slutsats.

6.1 Vägens funktion och standard

Den aktuella vägsträckan blir ca 750 m lång. Ny väganläggning kommer att uppnå samma standard och funktion som befintlig väg. Förstärkning av vägen kan krävas.

6.2 Landskap

Den nya väganläggningen innebär ingen större förändring av landskapet och landskapsbilden när vägen läggs utan stor höjdskillnad mot omgivande åkermark.

6.3 Riksintressen

Vägförslaget berör, i den södra och västra delen av utredningsområdet, Riksintresset för Naturvård Kungsbackafjorden – Södra Onsalahalvön - Nidingen - Rolfsån och Riksintresset för Friluftsliv Lygnern-Rolfsån. Det berörda området består av brukad åkermark och redan befintlig väganläggning vilket medför att planerade åtgärder inte bedöms påverka riksintressets värde. Inga vidare åtgärder bedöms nödvändiga.

6.4 Naturmiljö

Vid tidigare naturvärdesinventering har det inte påträffats några anmärkningsvärda arter som bedöms påverkas av vägförslaget. Den planerade vägen bedöms inte heller betydligt påverka Rolfsån och Natura 2000-områdets värden.

Inom utredningsområdet finns ett dike som bedöms vara ”småvatten i jordbruksmark” och omfattas av biotopskydd. Samtliga alternativ korsar diket i den södra delen av utredningsområdet. Alternativ 3 går även längs med diket och kan komma att påverka b.la. vattentillförseln till diket. Biotopen ”småvatten i jordbruksmark” bedöms inte vara ovanligt i området och tidigare naturvärdesinventering noterade inga anmärkningsvärda arter i/omkring diket. Påverkan på det biotopskyddade diket behöver dock utredas vidare i kommande skede. I det fall omfattande påverkan på diket uppstår kan kompensationsåtgärder behövas. Biotopskyddet behöver dock upphävas inom området för vägplanen.

Inom 100 m från Rolfsån råder strandskydd. Den planerade vägen bedöms inte påverka allmänhetens tillgänglighet till området då befintlig väg redan skär av området. Vid arbeten inom strandskyddat område kommer både generella och eventuella objektspecifika skyddsåtgärder vidtas för att bland annat minimera olägenheter som t.ex. grumling och spridning av petroleumprodukter. Strandskyddet behöver dock upphävas inom området för vägplanen.

Mot bakgrund av ovan bedöms den planerade vägen medföra liten negativ konsekvens för naturmiljön. Inga vidare åtgärder bedöms nödvändiga.

6.5 Kulturmiljö

I området kring Kungsbacka finns generellt gott om fornlämningar och spår av b.l.a. förhistoriska boplatser är vanliga under matjorden i åkermark i Halland. I det direkta närområdet kring aktuell sträcka av väg 933 finns dock få kända lämningar. Det har genomförts få exploateringar och därmed få arkeologiska utredningar i närområdet, vilket kan vara en förklaring till den skrala fornlämningsbilden.

Trafikverket har begärt att Länsstyrelsen beställer en arkeologisk utredning på den valda sträckan. Länsstyrelsen har inom ärendet Lst dnr. 7797-2025 under hösten anvisat ett arkeologisk företag som även tagit fram en kostnadsberäkning för uppdraget. Om en fornlämning påträffas inom området ska arbetet omedelbart stoppas, lämningen märkas ut och Länsstyrelsen kontaktas i enlighet med kulturmiljölagens (1988:950) 2 kap. 10 §.

Under byggskedet kan vibrationsalstrande arbeten komma att påverka byggnaden (B2025:38960) med identifierade kulturvärden. Inför planerade vibrationsalstrande arbeten i närområdet av byggnad (B2025:38960) ska därför en riskanalys för vibrationsalstrande arbeten enligt Svensk Standard SS 25211 utföras.

Sammantaget bedöms den planerade vägen medföra en obetydlig påverkan på kulturmiljön om ovanstående åtgärder vidtas.

6.6 Avvattning

När den nya vägen är byggd kommer de flesta föroreningarna att minska då man byter ut åkermark till vägyta och öppna vegetationsbekspridda diken då årsdygntrafiken inte bedöms öka. Undantagen är nickel och krom som kommer öka med den nya vägen under förutsättningen att den befintliga vägen blir kvar som den är idag. Viktigast med hänsyn till Natura 2000 så minskas mängden SS (suspenderat material) som släpps ut i driftsskedet

av vägen vilket minskar påverkan på bevaransvärda arter i Rolfsån. Gräsbeklädda öppna diken på respektive sida om vägen bedöms vara tillräckligt för att rena vattnet.

För att minska risken att höga flöden i Rolfsån samt att havsnivåhöjningarna påverkar dagvattenledningarnas kapacitet i området, kommer utloppsledningens höjd väljas vid högsta högvattennivån på ån till +4,90.

Vid skyfall kommer det ansamlas mycket vatten mot den befintliga vägen innan det bräddar över vägen till Rolfsån vilket kommer fortsatt vara ett faktum med det nya vägförslaget. För att minska risken att översvämningarna blir värre för infrastruktur och bebyggelse bör det utföras en konsekvensutredning som ligger grund till dimensioneringen av trummor och utloppsledningen från väganläggningen, eventuella fördröjande åtgärder kommer vidtas vid en fortsatt utredning.

6.7 Boendemiljö och hälsa

Den nya vägen bedöms inte ha en negativ inverkan på boendemiljö och hälsa. Eftersom den nya vägen ska ersätta befintlig vägsträckning förväntas inte trafiken öka på väg 933 efter att åtgärden är utförd. För fastigheter i norr kan den nya vägen innebära förändringar av trafikbuller då den nya vägen ansluter nära fastigheterna. Detta bedöms dock inte vara av sådan omfattning att åtgärder behöver genomföras. Bullerpåverkan under byggtiden för fastigheter i norr kan behöva utredas vidare för att säkerställa att krav på riktvärden säkerställas då den norra anslutningen ligger nära fastigheter.

6.8 Markanvändning och naturresurser

De ytor som kommer att tas i anspråk finns i anslutning till väg 933 består av vägområde och jordbruksmark. Arealbortfallet är dock begränsat och sker i anslutning till befintlig väg. Påverkan på jordbruket i området bedöms därför som liten. Inga vidare åtgärder bedöms nödvändiga.

6.9 Klimat

Byggande av infrastruktur medför klimatpåverkan i form av utsläpp av växthusgaser från arbetsmaskiner, transporter och från ianspråktagande av i detta fall jordbruksmark.

Under byggandet av anläggningen ska massbalans eftersträvas för att minimera utsläppen från transporter. Trafikverket ställer även klimatkrav

på de arbetsfordon som används i entreprenaden för att begränsa klimatpåverkan under byggtiden.

Den klimatpåverkan som uppstår till följd av byggandet av åtgärden bedöms som mycket begränsad.

6.10 Markförhållanden

Förstärkning av vägen kan behövas till exempel för att minska sättningsdifferensen mellan befintlig och ny väg. Eventuella förstärkningar kommer i sådant fall utgöras av lättfyllning. För att minska miljöeffekter kan lättfyllning som utgörs av återanvända restprodukter användas så som tex skumglas.

6.11 Kommunal planering

6.11.1 Översiktsplan

Åtgärden bedöms inte ha någon påverkan på översiktsplanen då alternativ 3 inte gör intrång i Natura 2000-område eller påverkar område för friluftsliv eller naturvårdsområde.

6.11.2 Detaljplaner och områdesbestämmelser

Eftersom det saknas detaljplaner eller särskilda områdesbestämmelser i området bedöms alternativ 3 inte påverka dessa.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

7.1 Samlad bedömning

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

7.2 Motivering

Den nya vägen anläggs på avstånd från Rolfsån och kommer ligga utanför Natura 2000-område. Den nya vägen kommer hålla samma standard och ska ersätta befintlig väg längs med Rolfsån. Anläggandet av den nya vägen enligt alternativ 3 innebär en minimal påverkan på landskapsbilden samt minsta intrång i jordbruksmark av de tre presenterade alternativen. Utifrån utförda naturvärdesinventeringar kommer den nya vägen inte ha en negativ inverkan på naturvärden i området.

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.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

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

8.2 Viktiga frågeställningar

Vid vidare utredning av förslaget krävs det samordning med dikningsföretag öster om fastighet Vassbacka 1:2. Påverkan på det biotopskyddade diket behöver utredas vidare i kommande skede. I det fall omfattande påverkan på diket uppstår kan kompensationsåtgärder behövas. Biotopskyddet behöver dock upphävas inom området för vägplanen.

Vidare utredning krävs för att undersöka möjligheten att dels nyttja befintlig väg till fastigheter dels återställa befintlig väg till åkermark som inte går till bebyggda fastigheter.

Beroende av alternativ krävs vidare utredning avseende påverkan på det biotopskyddade diket. I det fall omfattande påverkan på diket uppstår kan krav på kompensationsåtgärder utredas och värderas.

9 Källor

Kungsbacka kommun 1, 2025 - <https://kungsbacka.se/bygga-bo-och-miljo/oversiktsplanering-och-detaljplaner/oversiktsplan>, hämtad: 2025-09-22

Kungsbacka kommun 2, 2025 - <https://kungsbacka.se/kommun-och-politik/utveckling-och-innovation/hallbarhet/vara-steg-mot-hallbarhet/digitala-detaljplaner>, hämtad: 2025-09-22

Lantmäteriet, 2025 - <https://minkarta.lantmateriet.se/>, hämtad: 2025-09-26

Naturvårdsverket, 2025 - <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>, hämtad 2025-09-26

SGU, 2025 - <https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/kartor/kartvisaren/jordkartvisare/jorddjup/>, hämtad: 2025-09-23

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4

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

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