

RAPPORT

Samrådsunderlag väg 845 Stråvalla, gång- och cykelväg

Varbergs kommun, Hallands län
2026-09-07



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2–4, Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Samrådsunderlag väg 845 Stråvalla, gång-och cykelväg

Författare: WSP Sverige AB

Dokumentdatum: 2026-09-07

Ärendenummer: TRV 2026/9872

Åtgärdsnummer: 21487

Uppdragsnummer: 189436

Version: 2.0

Kontaktperson: Michael Ehrenholm, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	6
2 Inledning	7
2.1 Planläggningsprocessen.....	7
2.2 Bakgrund, brister och behov	7
2.3 Beskrivning av projektet, ändamål och effektmål	8
2.4 Tidigare utredningar	8
2.5 Transportpolitiska mål.....	9
2.6 Miljökvalitetsmål	9
3 Avgränsningar	10
3.1 Utrednings- och influensområde	10
3.2 Angränsande projekt	11
3.2.1 Kommunens projekt.....	11
3.2.2 Trafikverkets projekt	11
3.3 Tid	12
3.4 Buller, vibrationer och luftkvalitet	12
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	13
4.1 Vägens funktion och standard	13
4.1.1 Trafik och användargrupper.....	13
4.2 Övrig infrastruktur i området	16
4.2.1 E6.....	16
4.2.2 Väg 853.....	16
4.2.3 Järnväg.....	16
4.2.4 Lokalgator.....	16
4.3 Lokalsamhälle	17
4.3.1 Befolkning, bebyggelse och barriärer.....	17
4.3.2 Viktiga målpunkter och rörelsemönster för gång- och cykeltrafik.....	17
4.4 Byggnadstekniska förutsättningar.....	19
4.4.1 Berg, jord och grundvatten.....	19
4.4.2 Vägteknik.....	19
4.4.3 Avvattnings.....	20
4.4.4 Belysning.....	22

4.4.5 Externa ledningar.....	22
4.5 Sårbarhet för klimatförändringar	22
4.6 Markanvändning, riksintressen, skyddade områden och områden med förbud eller restriktioner	23
4.7 Kommunala och regionala planer	23
4.7.1 Översiktsplan.....	23
4.7.2 Strategiska planeringsdokument.....	24
4.7.3 Detaljplaner	24
4.7.4 Regional cykelplan.....	24
4.8 Landskapsbild	25
4.9 Kulturmiljö.....	27
4.10 Markmiljö	28
4.11 Naturmiljö	29
4.12 Ytvattenmiljö.....	31
4.13 Grundvatten.....	32
4.14 Boendemiljö och hälsa.....	32
4.14.1 Dricksvatten- och energibrunnar	32
4.14.2 Rekreation och friluftsliv.....	32

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper 33

5.1 Lokalisering, omfattning och utformning	33
5.1.1 Ny gång- och cykelväg	33
5.1.2 Busshållplatser	34
5.1.3 Passager över väg 845.....	34
5.1.4 Berg- och geotekniska åtgärder	35
5.1.5 Vägteknik.....	35
5.1.6 Avvattnings.....	35
5.1.7 Belysning.....	35
5.2 Möjliga effekter och konsekvenser av projektet	36
5.2.1 Tillgänglighet och trafiksäkerhet.....	36
5.2.2 Vägutformning	37
5.2.3 Berg- och geotekniska åtgärder	38
5.2.4 Vägteknik.....	39
5.2.5 Avvattnings.....	39
5.2.6 Belysning.....	40
5.2.7 Externa ledningar.....	41

5.2.8 Sårbarhet för klimatförändringar	41
5.2.9 Markanspråk.....	42
5.2.10 Lokalsamhälle och regionalutveckling	43
5.2.11 Angränsande projekt.....	44
5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	44
5.3.1 Landskapsbild.....	44
5.3.2 Kulturmiljö.....	45
5.3.3 Markmiljö	45
5.3.4 Naturmiljö	46
5.3.5 Ytvattenmiljö	52
5.3.6 Grundvatten.....	53
5.3.7 Boendemiljö och hälsa.....	53
5.4 Påverkan under byggtiden	54
5.5 Byggbarhet, påverkan på trafik under byggtiden och byggarbetsmiljö	54
5.6 Drift och underhåll	55
6 Skadeförebyggande åtgärder	56
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	58
8 Fortsatt arbete	59
8.1 Planläggning.....	59
8.2 Viktiga frågeställningar	59
8.3 Vattenverksamheter	60
9 Referenser	61

1 Sammanfattning

Trafikverket planerar att anlägga en ny gång- och cykelväg längs väg 845 genom Stråvalla, i samverkan med Varbergs kommun. Sträckan omfattar cirka 1,4 kilometer mellan Lycketorpsvägen i söder och befintlig passage över Löftaån i norr. Syftet är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter samt att förbättra möjligheterna till hållbart resande och tillgängligheten till viktiga målpunkter såsom kollektivtrafik och skolvägar.

Två huvudalternativ studeras i detta skede: att anlägga gång- och cykelvägen på den västra respektive östra sidan av väg 845. Alternativen jämförs utifrån trafiksäkerhet, tillgänglighet, påverkan på miljö, tekniska förutsättningar samt anpassning till befintlig bebyggelsestruktur och planerade åtgärder i området.

Projektet omfattar, utöver den nya gång- och cykelvägen, trafiksäkerhets- och tillgänglighetshöjande åtgärder längs sträckan. Dessa inkluderar bland annat flytt och anpassning av busshållplatserna Stråvalla och Löftaskog, anläggande av nya passager över väg 845 samt en tätortsport i den södra delen av Stråvalla. Projektet ska även kopplas samman med det planerade gång- och cykelstråket genom Frillesås och bidra till ett sammanhängande stråk i nord-sydlig riktning.

Projektet bedöms huvudsakligen medföra positiva effekter för trafiksäkerhet och tillgänglighet. Särskilt förbättras förutsättningarna för oskyddade trafikanter längs väg 845 samt vid passager till målpunkter såsom förskola, busshållplatser, bostadsområden, rekreationsområden och viktiga stråk för skolresor. De negativa miljöeffekterna bedöms vara begränsade och möjliga att hantera genom skydds- och försiktighetsåtgärder.

Trafikverket bedömer att åtgärden i detta skede inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om länsstyrelsen gör samma bedömning tas en miljöbeskrivning fram som en del av vägplanen, i stället för en fullständig miljökonsekvensbeskrivning.

2 Inledning

2.1 Planläggningsprocessen

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

I början av planläggningen 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 för upprättande av vägplan

2.2 Bakgrund, brister och behov

Väg 845 genom Stråvalla saknar i dag gång- och cykelväg, vilket gör att gående och cyklister färdas nära körbanan. Viktiga målpunkter som bostäder, förskola, busshållplatser, strand och camping ligger på båda sidor av vägen, vilket innebär att oskyddade trafikanter ofta behöver korsa vägen där ordnade passager saknas. Trafikmängden är omkring 2 500–3 000 fordon per dygn och den upplevda hastigheten är hög, särskilt sommartid då många rör sig till och från stranden.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken är bristfällig vid busshållplatserna Stråvalla och Löftaskog. För att öka tryggheten och förbättra trafiksäkerheten har Trafikverket i samarbete med Varbergs kommun påbörjat arbetet med att ta fram en vägplan.

2.3 Beskrivning av projektet, ändamål och effektmål

Projektet omfattar en ny gång- och cykelväg längs väg 845 genom Stråvalla, från Lycketorpsvägen i söder till befintlig passage över Löftaån i norr. Syftet är att skapa separerade ytor för gång- och cykeltrafik och förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter som förskola, bostadsområden, strand, camping och busshållplatser. Trafiksäkerheten ska stärkas genom nya passager, tillgänglighetsanpassning och omplacering av busshållplatser samt en tätortsport i den södra delen av Stråvalla. Åtgärderna ska samordnas med planerad regional cykelväg och samtidigt säkerställa att vägens funktion som omledningsväg för E6 bibehålls.

Projektet omfattar:

- Ny gång- och cykelväg längs väg 845 mellan Lycketorpsvägen och Löftaån. Vilken sida vägen ska anläggas på utreds i vägplanen.
- Samordning med regional cykelplan, där sträckan ingår i ett prioriterat cykelstråk och ansluter i norr till befintlig passage över Löftaån, med möjlighet till ett sammanhängande gång- och cykelstråk vidare söderut mot Stråvalla och norrut mot Frillesås.
- Trafiksäkerhets- och tillgänglighetshöjande åtgärder, såsom flytt och anpassning av hållplatserna Stråvalla och Löftaskog, nya passager samt tätortsport i den södra delen av Stråvalla.

De ändamål och effektmål som styr projektet är:

- Åtgärderna ska bidra till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.
- Skapa bättre möjligheter för pendling med cykel och förbättrad skolväg.
- Lättare att ta sig till och från kollektivtrafiken.

2.4 Tidigare utredningar

För en del av sträckan, cirka 800 meter, genom Stråvalla har en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) genomförts av Trafikverket i samarbete med Varbergs kommun. ÅVS:en har identifierat brister i tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter, särskilt vid hållplatserna Stråvalla och Löftaskog samt i området kring förskolan. Studien visar att det saknas separerad gång- och cykelväg längs väg 845 och att det finns behov av ordnade passager över vägen. ÅVS:en utgör ett centralt underlag för nuvarande vägplanarbete och beskriver vilka åtgärder som kan

förbättra tryggheten, framkomligheten och säkerheten för oskyddade trafikanter (Andersson, 2019).

2.5 Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Utöver det övergripande målet finns två delmål: funktionsmålet och hänsynsmålet.

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och till att miljökvalitetsmålen uppnås samt bidra till ökad hälsa.

2.6 Miljökvalitetsmål

De sexton miljökvalitetsmålen anges i Tabell 1. De miljökvalitetsmål som bedöms beröras av projektet i detta skede är *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft*, *Giftfri miljö*, *God bebyggd miljö* och *Ett rikt växt- och djurliv*.

Tabell 1 Sveriges miljökvalitetsmål

<i>Begränsad klimatpåverkan</i>	<i>Frisk luft</i>	Bara naturlig försurning	<i>Giftfri miljö</i>
Skyddande ozonskikt	Säker strålmiljö	Ingen övergödning	Levande sjöar och vattendrag
Grundvatten av god kvalitet	Hav i balans samt levande kust och skärgård	Myllrande våtmarker	Levande skogar
Ett rikt odlingslandskap	Storslagen fjällmiljö	<i>God bebyggd miljö</i>	<i>Ett rikt växt- och djurliv</i>

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Med utredningsområde avses det område där tänkbara utformningar och åtgärder ska studeras. Utredningsområdet omfattar sträckan på cirka 1,4 km genom Stråvalla längs väg 845, mellan Lycketorpsvägen i söder och Löftaån i norr, se Figur 2.



Figur 2 Utredningsområdet.

Projektets influensområde, det vill säga det område inom vilket miljöeffekter bedöms kunna uppstå, är för vissa miljöaspekter större än utredningsområdet. Influensområdet är olika stort för olika miljöaspekter och kan inte ges tydliga gränser. I avsnitt 5.3 i detta samrådsunderlag beskrivs inom vilket geografiskt område som möjliga miljöeffekter bedöms kunna uppstå för respektive miljöaspekt.

3.2 Angränsande projekt

3.2.1 Kommunens projekt

Dagvatten i området Stråvalla-Kärre

Inom Stråvalla pågår ett kommunalt projekt för utbyggnad av det kommunala dagvattensystemet. Projektet syftar till att förbättra hanteringen av dagvatten och minska risken för översvämningar i området. Projektet har stöd i detaljplanen för Stråvalla-Kärre 2:56 m.fl. samt del av Löftaskog 9:1, vilken vann laga kraft den 7 maj 2025.

Det kommunala dagvattenprojektet utgör ett separat projekt och omfattas inte av denna vägplan. Eventuell samordning mellan projekten hanteras vid behov i samrådshandlingsskedet för vägplanen. Enligt tidplanen var byggstarten planerad till år 2025 (VIVAB, 2026; Varbergs kommun, 2026).

Genomförande av detaljplan för Stocken 2:4 m.fl

Detaljplanen för Stocken 2:4 m.fl. har vunnit laga kraft den 19 december 2024. Planen möjliggör bostadsutbyggnad i området Stocken/Löftaskog. Någon fastställd tidplan för genomförandet av detaljplanen finns ännu inte. I samband med genomförandet ska anslutningen mot väg 845 ses över för att skapa en tryggare trafikmiljö. Detaljplanen omfattar även ett förslag på ordnad passage över väg 845 för gång- och cykeltrafik, med anslutning till planområdets gång- och cykelväg, samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs väg 845 och i vägöglan. Vidare ingår en skolbusshållplats med väderskydd och yta för cykelparkering.

3.2.2 Trafikverkets projekt

Gång- och cykelväg längs väg 845 genom Frillesås

Trafikverket driver parallellt, tillsammans med Kungsbacka kommun, ett projekt för att anlägga en gång- och cykelväg längs väg 845 genom Frillesås. Projektet syftar till att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister samt att skapa ett sammanhängande gång- och

cykelstråk i nord–sydlig riktning. Den planerade gång- och cykelvägen i Stråvalla ska kopplas samman med stråket genom Frillesås, och båda projekten är en del av Region Hallands regionala cykelplan 2020–2029.

3.3 Tid

Vägplanen beräknas lämnas in för fastställelse år 2028. Projektets planerade byggstart är år 2030 och det beräknas pågå till och med år 2031. Bedömningar som görs för åtgärdernas driftskede har en förväntad tidshorisont på 20 år, vilket innebär att effekter och konsekvenser av projektet då kan förväntas ha slagit igenom.

3.4 Buller, vibrationer och luftkvalitet

Trafikverkets riktlinje "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg" (TDOK 2014:1021) är styrande för Trafikverkets arbete med åtgärder mot buller och vibrationer. Den baseras på de riktvärden för buller och vibrationer som riksdagen beslutat om vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur (proposition 1996/97:53). Trafikverkets om- och nybyggnadsprojekt delas in i två åtgärds-kategorier:

- Nybyggnad och väsentlig ombyggnad
- Befintlig infrastruktur

Detta projekt bedöms tillhöra åtgärds-kategorin "Befintlig infrastruktur", enligt TDOK 2014:1021. Bulleråtgärder för denna åtgärds-kategori genomförs i den takt som anges i Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller och i enlighet med nationell transportplan. Inga bulleråtgärder kommer att genomföras inom ramen för detta projekt.

En ny gång- och cykelväg bedöms inte heller medföra ökad biltrafik, buller, vibrationer och utsläpp till luft. Därmed kommer buller, vibrationer och luftkvalitet i driftskedet inte att utredas inom ramen för denna vägplan.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Vägens funktion och standard

Väg 845 genom Stråvalla, mellan Lycketorpsvägen i söder och Löftaån i norr, är en statlig väg med betydelse för både lokaltrafik och genomfartstrafik. Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet med motiveringen ”kompletterande regionalt viktiga vägar”. Den används som omledningsväg vid störningar på E6, vilket innebär krav på god framkomlighet och tydlig trafikmiljö. Sträckan utgör inte en rekommenderad väg för farligt gods (Trafikverket, 2026).

Sträckan saknar idag gång- och cykelväg och oskyddade trafikanter rör sig nära körbanan. Bebyggelse, förskola, camping och strand ligger på båda sidor av vägen, vilket skapar återkommande korsande rörelser. Detta, tillsammans med upplevt höga hastigheter, innebär brister i trafiksäkerhet och trygghet.

Årsdygnstrafiken uppgår till cirka 2 500–3 000 fordon per dygn och hastighetsgränsen är 60 km/h på hela sträckan. Vägbredden är cirka 6,5–8 meter utifrån inmätning utförd av WSP. Det finns flera in- och utfarter längs sträckan.

Hållplatserna Stråvalla och Löftaskog trafikeras av regional busstrafik men har brister i tillgänglighet, sikt och trafiksäkerhet. Deras placering och utformning innebär också att resenärer ofta behöver korsa vägen i plan (Andersson, 2019).

4.1.1 Trafik och användargrupper

Biltrafik

Biltrafiken genom Stråvalla ökar sommartid när besöksstrycket mot strand och camping är som störst. Väg 845 genom Stråvalla används av både lokal trafik och genomfartstrafik och passerar ett område med bebyggelse och målpunkter på båda sidor av vägen. Detta innebär att motorfordonstrafik samverkar med gång- och cykelrörelser i vägområdet, särskilt i anslutning till förskola, busshållplatser, strand och camping.

I dessa lägen förekommer korsande rörelser av oskyddade trafikanter i plan, vilket bidrar till en komplex trafikmiljö och upplevda brister i trafiksäkerhet och trygghet.

Vägen har en relativt rak och öppen sträckning i söder och sikten är relativt god. På grund av tätare vegetation och höjdskillnader är siktförhållandena sämre i den norra delen närmare Löftaskog, vilket även kan påverka förarens hastighetsupplevelse.

Kollektivtrafik

Längs sträckan finns två busshållplatser, Stråvalla och Löftaskog, se Figur 3. Tillgängligheten till hållplatserna är bristfällig och resenärer behöver korsa vägen i plan. Vid båda hållplatserna saknas ytor för gång- och cykeltrafikanter att röra sig säkert på.

Vid hållplats Stråvalla är trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter som behöver ta sig över väg 845 bristfällig. Hållplatsen används i dag delvis som högersvängsfält för trafik som svänger in på väg 853 mot campingen och Stråvalla kyrka, vilket skapar konflikter mellan kollektivtrafik, biltrafik och oskyddade trafikanter.

Hållplatsens placering innebär att både väderskydd, stillastående bussar och fordon som använder hållplatsläget som högersvängsfält kan skymma sikten i korsningen. Sikten söderut från anslutningen till väg 853 är särskilt begränsad.

Vid hållplats Löftaskog är sikten begränsad på grund av höjdskillnader och att vägen svänger, vilket försvårar trafiksituationen för både resenärer och passerande fordon. Fordon som stannar vid hållplatsen kan dessutom skymma sikten ytterligare.

Det saknas cykelparkering vid båda hållplatserna, och det har identifierats behov av att se över deras placering samt att komplettera med säkrare passager och förbättrad tillgänglighet (Andersson, 2019).



Figur 3 Befintliga hållplatser i anslutning till utredningsområdet.

Olyckor

Enligt åtgärdsvalsstudien (Andersson, 2019) visar ett utdrag ur olycksdatabasen STRADA för perioden 2009–2019 att fem trafikolyckor har rapporterats längs den undersökta sträckan av väg 845 genom Stråvalla. Samtliga olyckor har haft lindrig utgång. En enskild utfart mellan anslutningarna för Enets väg har dock identifierats som särskilt utsatt, eftersom två olyckor har inträffat där.

Gång- och cykelvägar, gång- och cykelpassager, oskyddade trafikanter, tillgänglighet och trafiksäkerhet

Det saknas gång- och cykelväg längs hela sträckan genom Stråvalla, vilket innebär att gående och cyklister rör sig nära körbanan. Oskyddade trafikanter har återkommande behov av att korsa vägen, särskilt vid förskolan och hållplats Stråvalla där målpunkter finns på båda sidor. Siktförhållandena vid hållplatserna är begränsade, och vägens utformning gör att hastigheterna upplevs som höga. Det finns varken ordnade passager eller sammanhängande gång- och cykelstråk i direkt anslutning till utredningsområdet, vilket sammantaget skapar en otrygg trafikmiljö.

4.2 Övrig infrastruktur i området

4.2.1 E6

E6 ligger öster om utredningsområdet. Den fungerar som huvudväg för regional och nationell trafik. Vid störningar eller avstängningar på E6 används väg 845 som omledningsväg, vilket innebär att trafikflödet på väg 845 periodvis kan öka markant. Detta ställer krav på framkomlighet och robusthet i det lokala vägnätet.

4.2.2 Väg 853

Väg 853 ansluter på den östra sidan av väg 845 i höjd med busshållplats Stråvalla i den södra delen av utredningsområdet. Hastighetsgränsen är 70 km/h och väg 853 leder från väg 845 till bland annat Stråvalla camping och Stråvalla kyrka.

4.2.3 Järnväg

Västkustbanan passerar väster om utredningsområdet.

4.2.4 Lokalgator

Lokalgatorna inom Stråvalla är få och består främst av enskilda vägar och in- och utfarter som ansluter till väg 845. Dessa vägar används för lokala resor mellan bostäder, förskola och närliggande målpunkter såsom strand och camping. Standard och utformning varierar, och flera av vägarna saknar separata ytor för gående och cyklister. Lokalgatorna utgör i begränsad omfattning alternativa färdvägar, eftersom de huvudsakligen mynnar direkt på väg 845 som är den dominerande förbindelsen genom området.

4.3 Lokalsamhälle

4.3.1 Befolkning, bebyggelse och barriärer

Stråvalla och Löftaskog utgör ett sammanhängande bebyggelseområde med bostäder på båda sidor av väg 845. Bebyggelsen har förtätats under senare år och omfattar både permanent- och fritidsboende. I området finns viktiga målpunkter såsom förskola, camping, strand och busshållplatser, vilket innebär att många boende och besökare rör sig mellan vägens båda sidor.

Landskapet kring vägen präglas av en blandning av bostäder, bergknallar, skogspartier och öppna marker. Stråvalla strand och områdena närmast kusten är särskilt attraktiva för rekreation, vilket bidrar till ett högre rörelsetryck under sommarhalvåret. Boende har uttryckt behov av säkrare möjligheter att röra sig längs och över vägen, särskilt i närheten av förskolan och hållplatserna.

Väg 845 utgör en tydlig barriär i området, då den saknar gång- och cykelväg och det inte finns ordnade passager. Detta påverkar tillgängligheten mellan bostäder, förskola, strand och bussförbindelser. De kuperade partierna, särskilt norrut i anslutning till Enets väg, bidrar till begränsade siktlinjer och förstärker barriäreffekten.

4.3.2 Viktiga målpunkter och rörelsemönster för gång- och cykeltrafik

I Stråvalla finns flera viktiga målpunkter på båda sidor av väg 845, bland annat Stråvalla förskola, busshållplatserna Stråvalla och Löftaskog, bostadsområden, campingen och stranden, se Figur 4. Dessa funktioner genererar rörelser både längs och tvärs vägen, och gående och cyklister behöver korsa väg 845 för att nå service, hållplatser och rekreationsområden. Rörelserna ökar markant under sommaren när antalet besökare till stranden och campingen är som störst.



Figur 4 Målpunkter inom och i anslutning till utredningsområdet.

Rörelsemönstren är särskilt tydliga vid förskolan och hållplats Stråvalla, där föräldrar, barn och resenärer rör sig mellan bebyggelsen öster om vägen och målpunkter västerut mot havet. Även vid Långamossevägen och i anslutning till Stråvalla Strandväg förekommer många spontana korsningar. Avsaknaden av ordnade passager och sammanhängande gång-

och cykelförbindelser gör att oskyddade trafikanter rör sig nära körbanan och ofta väljer kortaste vägen över, oavsett trafiksituation.

Sammantaget innebär målpunkternas placering och dagens rörelsemönster att gång- och cykeltrafikanter exponeras för betydande barriäreffekter, där både siktförhållanden och vägens utformning påverkar möjligheten att röra sig tryggt och förutsägbart genom området.

Frillesås ligger norr om utredningsområdet och är en tätort med arbetsplatser, service och ett aktivt föreningsliv. Frillesås utgör därmed en målpunkt för boende längs sträckan. Detta bidrar till återkommande rörelser i nord–sydlig riktning längs väg 845.

De cyklister som färdas längs Kattegattleden färdas inte längs denna del av väg 845. De leds istället att cykla väster om järnvägen längs med kusten.

4.4 Byggnadstekniska förutsättningar

4.4.1 Berg, jord och grundvatten

Jorden längs sträckan bedöms huvudsakligen utgöras av lera, som inom delar av området överlagras av sand. I den nordligaste delen av området, närmast Löftaån, förekommer även gyttja och silt. Leran är enligt tidigare utförda undersökningar siltig och betecknas som lös till halvfast. Baserat på Sveriges geologiska undersökning (SGU) jorddjupskarta varierar jorddjupet mellan 0 och cirka 20 meter. Störst jorddjup finns i anslutning till Löftaån i norr samt i den södra delen av området. Strax söder om Löftaån går vägen genom ett höjddparti där jorddjupen är små och berg i dagen förekommer i nära anslutning till vägen. Grundvattenytan bedöms generellt ligga cirka 1–2 meter under markytan.

Enligt SGU:s berggrundskarta utgörs berggrunden huvudsakligen av gnejsig tonalit-granodiorit, vilken sträcker sig från Löftaån till den södra delen av utredningsområdet. Söderut övergår berggrunden i ögonförande granit. Berggrunden består av kristallint urberg och bedöms därmed ha generellt god hållfasthet. Uppsprickningsgrad och strukturförhållanden bör utredas och tas med i bedömningen, då dessa styr förutsättningarna för bergschakt. Berg i dagen förekommer i nära anslutning till väg 845 på såväl västra som östra sidan.

4.4.2 Vägteknik

Väg 845 är en äldre väg som genom åren har haft olika typer av beläggningar, från mjuk asfaltbetong till olika varianter av bituminiserat grus och stenmaterial. Äldre beläggningslager kan fortfarande finnas kvar

i vägkonstruktionen och innehålla tjära från tidigare asfaltbeläggningar. Detta innebär risk för förekomst av polycykliska aromatiska kolväten (PAH) och medför behov av provtagning inför framtida åtgärder.

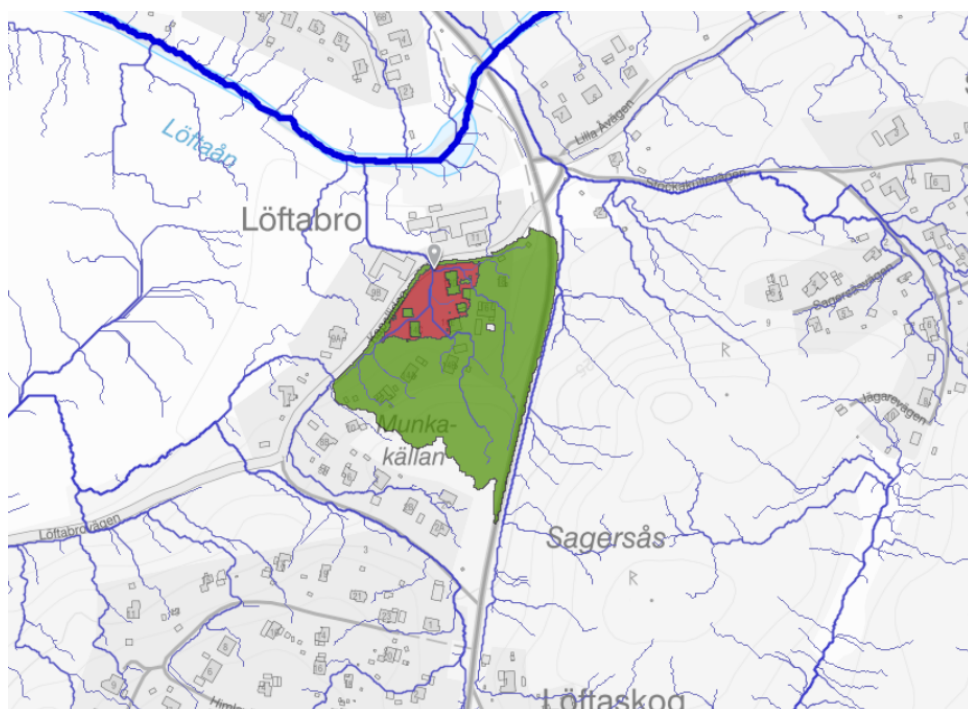
Under 1930-talet anlades vägen med 6,0 meter bred betong. Betongen bedöms fortfarande ligga kvar under den befintliga vägen, med en antagen utbredning på 3,0 meter från den nuvarande mittlinjen på vardera sidan. Även smågatsten kan finnas under vägen från samma år.

4.4.3 Avvattning

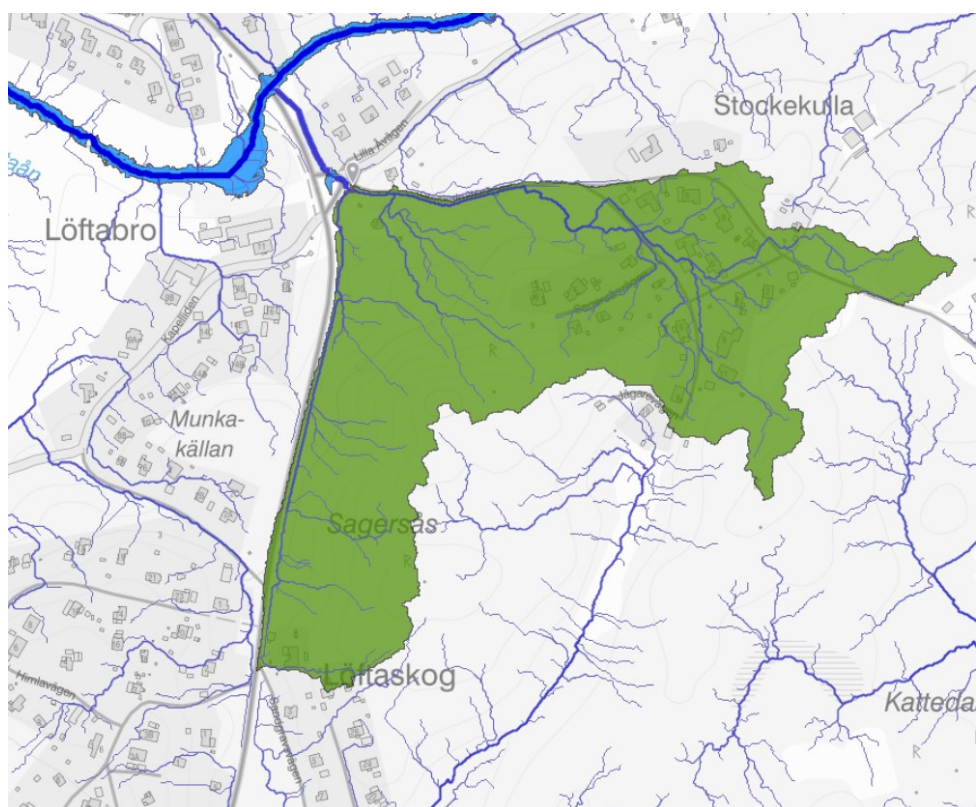
Avvattningen längs väg 845 inom utredningsområdet sker i nuläget huvudsakligen genom ytlig avrinning och öppna diken längs vägområdet. Avrinningsförhållandena skiljer sig längs sträckan beroende på topografi och läge i landskapet.

Enligt SGU:s jordartskarta domineras utredningsområdet av morän i höglänta partier, medan sandiga och grusiga avlagringar förekommer i dalgångar och stråk med lägre topografi. I flackare partier förekommer även finkornigare jordarter såsom lera och silt. Jordartsförhållandena innebär generellt goda möjligheter till infiltration i morän- och sanddominerade områden, medan finkorniga jordarter lokalt kan medföra mer ytlig avrinning och risk för vattenansamling vid kraftigare nederbörd.

I den norra delen av sträckan utgör Löftaån recipient för vägdagvatten. Den västra sidan av vägen avvattnas på en sträcka av cirka 270 meter mot Löftaån, se Figur 5. Den östra sidan av vägen avvattnas på en sträcka av cirka 420 meter mot Löftaån, se Figur 6. Den södra delen av sträckan, cirka 800 meter, avvattnas söderut mot ytliga avrinningsstråk som leder vattnet vidare ut till Vendelsöfjorden.



Figur 5. Avrinningsområde mot Lötåån västra sidan, (källa: Scalgo Live, 20260831).



Figur 6. Avrinningsområde mot Lötåån östra sidan (källa: Scalgo Live, 20260831).

Markavvattningsföretag

I den södra delen av utredningsområdet, på den västra sidan av väg 845, finns ett markavvattningsföretag bildat år 1944. Hänsyn till detta behöver tas vid eventuella förändringar av avvattningen.

4.4.4 Belysning

Inom utredningsområdet saknar väg 845 belysning, förutom två stolpar i den södra delen. Ägarförhållandet för dessa utreds.

I den norra delen av utredningsområdet är en befintlig gång- och cykelväg belyst med Trafikverkets belysningsanläggning, ansluten till en befintlig belysningscentral. Belysningen avser gång- och cykelsträckan från Kapelliden till bron över Löftaån.

4.4.5 Externa ledningar

Inom och i anslutning till utredningsområdet förekommer externa ledningar i mark. Enligt tillgängligt kartunderlag finns ledningar som ägs av exempelvis Skanova, Tele2, Telenor, GlobalConnect samt Ellevio, främst avseende telekommunikation och elförsörjning. Även vatten- och avloppsledningar (VA-ledningar) förekommer inom utredningsområdet.

Exakta ledningslägen och eventuella behov av skyddsåtgärder, omläggningar eller samordning med berörda ledningsägare utreds vidare i ett kommande skede av vägplanen.

Söder om utredningsområdet i höjd med Norvära korsar högspänningsledningar väg 845.

4.5 Sårbarhet för klimatförändringar

Landskapet genom Stråvalla präglas av varierande topografi med både höjder och lågpunkter, vilket påverkar hur ytvatten samlas och rör sig vid kraftig nederbörd. I området närmast Löftaån förekommer finkorniga jordlager såsom gytta och silt, vilket kan medföra att markens dräneringsförmåga lokalt är begränsad. Markavvattningen sker i dag huvudsakligen via öppna diken längs väg 845, och naturliga flödesvägar leder vatten mot Löftaån i norr samt mot ett avrinningsstråk i söder med slutrecipient Vendelsöfjorden.

Terrängen i Stråvalla innebär att vatten kan bli stående i vissa enstaka lågpunkter vid kraftiga regn, medan höjdpartierna avleder vatten snabbare. De kuperade delarna i norr, liksom närheten till vattendrag, utgör områden där naturliga flödesförändringar kan bli tydligare vid

ökade regnmängder. I övrigt består större delen av sträckan av relativt stabil terräng där förändringar i ytavrinning främst följer befintlig topografi.

4.6 Markanvändning, riksintressen, skyddade områden och områden med förbud eller restriktioner

Markanvändningen inom utredningsområdet är bostadsbebyggelse, jordbruk och skogsmark samt vägar, varav samtliga utom väg 853 är mindre lokalgator. I den södra delen finns även en förskola.

Utredningsområdet berör inte något Natura 2000-område eller naturreservat. Det omfattas dock av Kustområdet, vilket är utpekad som både riksintresse för rörligt friluftsliv och riksintresse för högt exploaterad kust.

Utredningsområdet ligger inom det område i Sverige som enligt 4 § Förordning (1998:1388) om vattenverksamhet omfattas av förbud mot markavvattning.

Det finns ett markavvattningsföretag väster om väg 845 i den södra delen av utredningsområdet. Markavvattningsföretaget ligger delvis inom utredningsområdet och sträcker sig ända fram till väg 845 (Länsstyrelserna, 2026).

Den norra delen av utredningsområdet bedöms till liten del ligga inom Löftaåns strandskyddade område.

4.7 Kommunal och regionala planer

4.7.1 Översiktsplan

Översiktsplanen för Varbergs kommun antogs den 15 juni 2010. I kommunens planeringsstrategi för översiktsplaneringen (antagen 2024) bedöms översiktsplanen som delvis inaktuell och i behov av uppdatering inom flera områden, vilket innebär att kommunen bedömer att den inte fullt ut speglar dagens planeringsförutsättningar. Planeringsstrategin innebär dock i sig ingen ändring av gällande översiktsplan.

Varbergs kommun arbetar med en ny kommunövergripande översiktsplan. Kommunfullmäktige beslutade den 29 juni 2026 att anta en ny översiktsplan för Varbergs kommun. Beslutet är överklagat och har inte vunnit laga kraft.

Projektet med ny gång- och cykelväg längs väg 845 genom Stråvalla syftar till att öka trafiksäkerheten och förbättra tillgängligheten för gående och cyklister samt skapa bättre kopplingar till viktiga målpunkter och kollektivtrafik, bland annat busshållplatser och Stråvalla förskola. Projektet bedöms därmed bidra till en utveckling i linje med kommunens inriktning mot ett mer hållbart resande och en tryggare trafikmiljö i kustnära orter.

4.7.2 Strategiska planeringsdokument

Projektet är förenligt med inriktningen i kommunens strategiska planeringsdokument för ett mer hållbart transportsystem, där gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik lyfts som viktiga delar i trafiksystemets utveckling.

I Varbergs kommun finns bland annat Trafikstrategiskt program 2050 (beslutat av kommunfullmäktige den 17 mars 2026) och Trafikstrategi 2050 (antagen av kommunstyrelsen den 23 juni 2026) som anger kommunens inriktning för utvecklingen av trafik- och transportsystemet. Dokumenten syftar till att skapa förutsättningar för ett långsiktigt hållbart, tillgängligt och framkomligt trafiksystem.

Projektet bidrar till dessa intentioner genom att förbättra infrastrukturen för gång- och cykeltrafik längs väg 845 och att stärka tillgängligheten till hållbara resval i Stråvalla/Löftaskog.

4.7.3 Detaljplaner

Inom och i anslutning till utredningsområdet finns flera gällande detaljplaner som kan beröras:

- Detaljplan för Källstorp, Stråvalla-Kärre (VÄ83)
- Detaljplan för Löftaskog, Stråvalla-Kärre och Löftabro (VÄ90)
- Detaljplan för Stocken 2:4 m.fl. (VÄ104), laga kraft 2024-12-19
- Detaljplan för Stråvalla-Kärre 2:56 m.fl. samt del av Löftaskog 9:1 (VÄ106), laga kraft 2025-05-07

4.7.4 Regional cykelplan

Projektet ingår i Region Hallands Regionala cykelplan 2020–2029, som är en del av genomförandet av Regional infrastrukturplan 2018–2029 och där cykel lyfts som en prioritering för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande.

Regional cykelplan 2020–2029 består av en strategisk del och en del för infrastrukturplanering. I den senare delen pekas prioriterade åtgärder på det regionala vägnätet ut för planperioden.

För Varbergs kommun prioriteras sträckan som ingår i denna vägplan ”Löftaån – Lycketorpsvägen längs väg 845”. I cykelplanen beskrivs sträckan som en viktig länk mellan Stråvalla och Frillesås och som en åtgärd kopplad till trafiksäkerhet längs väg 845.

Projektet bedöms därmed bidra till den regionala cykelplanens inriktning att stärka möjligheterna till vardags- och skolpendling samt att skapa ett mer sammanhängande cykelvägnät.

4.8 Landskapsbild

Projektet är lokaliserat längs befintlig väg 845 som sträcker sig i en nord-sydlig riktning. Utredningsområdet ligger i gränsområdet mellan Hallands slättbygd och sprickdalslandskapet i norr. Löftaåns dalgång är en smal dalgång inåt land, men landskapet närmare kusten har, norr om aktuell sträcka i Frillesås och söder om Stråvalla, mer tydlig slättbygdskaraktär.

Generellt har dalgångarna bördigare jord och mer jordbruksmark, men jordtäcket på de mellanliggande höjderna är tunnare. Historiskt har platsens förutsättningar styrt markanvändning och därmed också bland annat bebyggelsens placering och typologi, vilket i stor utsträckning präglar hur landskapet upplevs i dag.

Söder om Löftaån går väg 845 genom en mindre höjdrygg med skogskaraktär. Siktlinjerna och den rumsliga skalan i vägrummet är begränsade, se Figur 7.



Figur 7 Foto från sträckan med mer skogskaraktär och spridda enfamiljshus.

Området vid vägen är delvis bebyggt med spridda enfamiljshus och bland annat en allé på västra sidan vägen, se Figur 8. Se även avsnitt 5.3.4 för mer information kring naturmiljövärden.



Figur 8 Allé på västra sidan om väg 845 som består av tre ekar, två döda och en levande ask samt två lindar.

Söder om Stråvalla får landskapet en mer tydlig slättbygdskaraktär med öppna fält och längre siktlinjer, se Figur 9.



Figur 9 Foto taget mot norr i det öppna landskapsrummet söder om aktuell sträcka.

4.9 Kulturmiljö

Landhöjningen efter istiden har format och förändrat landskapet kring väg 845 under flera tusen år. De högst belägna delarna av den bergiga höjden Löftaskog bröt vattnet som små, steniga kobbar och skär omkring 11 000 f.Kr. (äldre stenålder). Först omkring 3000 f.Kr. (bronsålder) hade de lägst liggande delarna inom utredningsområdet, vid Löftaån, lyfts ur havet. I och i anslutning till utredningsområdet finns fornlämningar med dateringar från stenåldern och framåt (Riksantikvarieämbetet, 2026).

Det komplicerade landhöjningsförloppet med transgressioner, alltså att stranden har flyttats fram och tillbaka under årtusendena, innebär att det finns viss sannolikhet för överlagrade stenåldersboplatser i området. Det betyder att fynd och kulturlager från äldre stenålder kan påträffas en bit ner i marken under lager av naturligt avsatt sand. Söder om Enets väg finns en känd boplatz från äldre stenålder (L1997:5897). Boplatzen, som inte är undersökt torde ha legat vid den dåtida strandkanten längst in i en skyddad vik. Inför anläggande av en dagvattendamm utfördes en arkeologisk förundersökning år 2022 strax norr om stenåldersboplatzen. Denna gav dock inga fynd utöver en sönderplöjd härd, som sannolikt härrör från en senare tid (L2022:2049).

Den postglaciala finsanden som breder ut sig nästan hela vägen längs sydsluttningen av Löftaskogshöjden från Enets väg i norr mot Lycketorpsvägen i söder utgör exempel på de lätta jordar som de första jordbrukarna gärna tog i anspråk. Här finns alltså potential för ej överlagrade boplatser från yngre stenålder och framåt. En indikation utgör den flintdolk (L 1997:6049) som påträffades vid dikesgrävning på 1800-talet 60 meter väster om väg 845. År 2023 genomfördes en arkeologisk utredning inom ett område med postglacial sand beläget omkring 450–500 meter väster om väg 845 (Ångeby, 2023). Vid denna utredning framkom dock inga fynd vare sig överlagrade eller direkt under ploglagret. Från yngre tider finns en vägvisarsten med texten ”Wägen til Stråvala” i höjd med Stråvalla strandväg (L1997:6200).

I norra delen av vägsträckningen, vid Kapelliden finns en naturlig källa (L1997:5581) vid en bergsklack några få meter från vägen på västra sidan. Enligt traditionen ska källan ha hört till ett munkkapell och därav namnet Munkkällan. Ruiner av kapellet ska ha förstörts när landsvägen byggdes. Källan har antikvarisk status som *övrig kulturhistorisk lämning*, men kan tillsammans med traditionen utgöra indikation på lämningar från medeltid i närområdet.

Sammantaget finns potential för forn- och kulturlämningar från flera olika tidsperioder inom det aktuella området. Störst sannolikhet för okända

fornlämningar under marknivå bedöms finnas i sydsluttningen mot Kärre. En stor del av utredningsområdet är dock hårt exploaterad och det är inte säkert att så mycket kan finnas bevarat inom tätbebyggda områden och vägsgränningar. (Trafikverket, Jonas Hennius, 2025; Riksantikvarieämbetet, 2026).

Trafikverket avser att begära en arkeologisk utredning steg 1 inom utredningsområdet.

Vattenanknuten kulturmiljö *Frillesås Löftaån* är ett landskapsavsnitt som bedömts ha ett kulturhistoriskt värde i samband med att Länsstyrelsen Halland år 2013 lät ta fram en kunskapsöversikt inom länsstyrelsens projekt Vattenförvaltning och kulturarv, VaKul. Detta innefattar karakterisering och kartläggning av vattenanknutna kulturmiljövärden. Hela utredningsområdet för väg 845 Stråvalla ingår i det utpekade området *Frillesås Löftaån*. De uttryck för kulturmiljön som återfinns inom utredningsområdet för väg 845 Stråvalla utgörs av Löftaåns dalgång, som beskrivs som ett välbevarat kulturlandskap som förändrats lite sedan det tidiga 1900-talet. I anknytning till detta nämns även stenvalvsbron över Löftaån direkt norr om utredningsområdet (fornlämning L1997:5400) (Länsstyrelsen Hallands län, 2013).

I nära anslutning till utredningsområdet finns tre byggnader som är utpekade som kulturhistoriskt värdefulla. Samtliga omfattas av klass C i kommunens kulturmiljöplan, vilket innebär att byggnaderna har en vardagskaraktär, är av lokalhistoriskt intresse samt bidrar till helhetsmiljön. De kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna utgörs av två bostadshus och en butiksbyggnad.

4.10 Markmiljö

Inom det aktuella utredningsområdet, längs vägen, finns tre potentiellt förorenade områden registrerade i länsstyrelsens databas EBH-stödet. Två drivmedelsanläggningar har legat längst söderut inom utredningsområdet, en på den östra sidan och en på den västra sidan om väg 845. Objektet på den östra sidan av väg 845 (objekt: 108136) är endast identifierad. Där utfördes en miljöteknisk markundersökning år 2001, där inga halter överskred då gällande riktvärden för KM (känslig markanvändning). Objektet på den västra sidan av väg 845 (objekt: 108137) är efterbehandlad för att uppfylla kraven för KM (Sandström, 2002). I den södra delen av den aktuella sträckan har en pälsdjursfarm legat cirka 150 m öster om vägen (objekt: 188671). Pälsdjursfarmen är endast identifierad i länsstyrelsens EBH-stöd.

Inga olyckor med större spill har skett längs sträckan (Räddningstjänsten, 2026). Inga kända platser där släckskum använts finns inom utredningsområdet (Rosengvist, 2020).

I jorden i väg 845:s diken kan föroreningar från slitage av däck, avgaser med mera finnas.

En markmiljöundersökning ska genomföras inom projektet.

4.11 Naturmiljö

Inom området finns inga skyddade naturmiljöer i form av naturreservat, Natura-2000 eller riksintresse för naturvård. Se även avsnitt 4.6.

Löftaån och tillhörande vattendrag är utpekade som särskilt värdefulla vatten för fisk. Här återfinns bland annat arter som havsöring, lax, nejlonöga och ål.

En yta med alsumpskog nordöst om utredningsområdet, kring Löftaån, har av Skogsstyrelsen identifierats som nyckelbiotop.

I Artportalen finns uppgifter om bland annat fladdermöss, igelkott, cirka 40 olika fågelarter, kopparödla, mindre vattensalamander, vanlig padda, vanlig snok, revlumner, blomsterlupin, jättebalsamin, parkslide, spärroxbär, vresros och ett skyddsvärt träd inom utredningsområdet (Artportalen, 2026).

En naturvärdesinventering (NVI) enligt svensk standard har utförts 2026-05-06 inom vägplanens utredningsområde. En groddjursinventering har utförts 2026-04-16 och 2026-05-07. Se resultatet av inventeringarna under avsnitt 5.3.4 i Figur 10-10.

Västra sidan

Inom vägplanens utredningsområde på den västra sidan om väg 845 har följande naturvärden identifierats;

- de rödlistade arterna ask och igelkott

Askens rödlistebedömning är att den är starkt hotad (EN) och igelkottens att den är sårbar (VU). Ask är hotad på grund av sjukdom vilket innebär att främst äldre friska individer har ett särskilt skyddsvärde. Samtliga askar som observerats är vuxna (över 20 cm i diameter) men inte äldre. Inventeringen utfördes innan askens lövsprickning, vilket försvårade bedömningen av vitaliteten, men flera av individerna har en nedsatt vitalitet.

- en allé som går längs med väg 845 och omfattas av det generella biotopskyddet (tre ekar, två döda och en levande ask, två lindar)
- fem grova hålträd av björk, asp, skogslind, klibbal
- och två avgränsade naturvärdesbiotoper med visst naturvärde i den norra delen av utredningsområdet.

De invasiva arterna parkslide, blomsterlupin, spärroxbär och kanadensiskt gullris noterades även inom utredningsområdet.

Östra sidan

Inom vägplanens utredningsområde på den östra sidan om väg 845 har följande naturvärden identifierats;

- en allé (sju hamlade lövträd) som går längs med gränsen till en bostadsfastighet
- tre grova hålträd av vårtbjörk och asp.
- en avgränsad naturvärdesbiotop med högt naturvärde, som utgörs av en damm, i den södra delen av utredningsområdet
- och en avgränsad naturvärdesbiotop med påtagligt naturvärde, som utgörs av en damm och kringliggande sumpskog, i den mellersta delen av utredningsområdet.

De invasiva arterna parkslide, blomsterlupin, spärroxbär och kanadensiskt gullris noterades även inom utredningsområdet.

Dammar

Det finns två dammar på den östra sidan av väg 845. Det har konstaterats att det i båda dammarna finns:

- mindre vattensalamander som är fridlyst i hela landet enligt 6 § Artskyddsförordningen (2007:855), rödlistebedömning livskraftig (LC)
- större vattensalamander som är fridlyst i hela landet enligt 4a § artskyddsförordningen (2007:845), rödlistebedömning livskraftig (LC)
- rana (brungroda), rödlistebedömning livskraftig (LC)

I den norra dammen konstaterades även att det finns:

- vanlig padda som är fridlyst i hela landet enligt 6 § Artskyddsförordningen (2007:855), rödlistebedömning livskraftig (LC)
- åkergroda som är fridlyst i hela landet enligt 4a § artskyddsförordningen (2007:845), rödlistebedömning livskraftig (LC)

I den norra dammen har det konstaterats att åkergroda fortplantar sig. I den södra dammen har det konstaterats att större och mindre vattensalamander fortplantar sig.

4.12 Ytvattenmiljö

Strax norr om utredningsområdet passerar Löftaån under väg 845 och en kilometer nedströms mynnar ån i Vendelsöfjorden i Vendelsöarkipelagen. Löftaån är cirka 20 kilometer lång och avrinningsområdet är 135 km² stort (SMHI, 2025). Markanvändningen består till 59 procent av skogsbruk och 23 procent av jordbruksmark, där enbart 2 procent utgörs av urban yta (SMHI, 2025). Inga rödlistade/skyddade eller värdearter är noterad i Löftaån i närheten av projektområdet (Artportalen, 2026). Löftaån är recipient för vägdagvatten från delar av den aktuella sträckan av väg 845.

Löftaån omfattas av miljökvalitetsnormer som redovisas i Tabell 2.

Tabell 2 Statusklassning och miljökvalitetsnorm för Löftaån (Mynningen-Kullagärdsbäcken). (VISS, 2026)

Statusklassning	Miljökvalitetsnorm
Måttlig ekologisk status	God Ekologisk status 2033
Uppnår ej god kemisk status	God kemisk ytvattenstatus med undantag för bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar

Sammanvägd ekologisk status för Löftaån klassificeras som måttlig. Sammanvägningen är baserad på kiselalger och näringsämnen (fosfor), som indikerar övergödning, samt fisk, som i detta fall indikerar fysisk och hydrologisk påverkan. Jordbruk och enskilda avlopp är bedömda som sektorer som utgör betydande påverkan för övergödning. Det saknas mätdata över föroreningar, men det bedöms heller inte finnas någon lokal påverkansfaktor som utgör risk för särskilt förorenande ämnen eller kemisk status. Den sammanvägda bedömningen av den kemiska statusen grundar sig på en nationell expertbedömning att bromerade flamskyddsmedel och kvicksilver inte uppnår god status i någon av

Sveriges ytvatten på grund av storskalig atmosfärisk deposition (VISS, 2026).

4.13 Grundvatten

Vägplanens utredningsområde ligger inte inom någon grundvattenförekomst (VISS, 2026). Grundvattenytan bedöms i detta skede ligga cirka 1–2 meter under markytan.

4.14 Boendemiljö och hälsa

4.14.1 Dricksvatten- och energibrunnar

Det finns inom utredningsområdet enskilda brunnar för energi, bevattning/jordbruk och dricksvattenuttag enligt SGU:s brunnarsarkiv (SGU, 2026). En brunnsinventering genomförs även inom projektet för att inhämta ytterligare information om enskilda brunnar.

Inom eller i närheten av utredningsområdet finns ingen allmän vattentäkt eller något vattenskyddsområde.

4.14.2 Rekreation och friluftsliv

Stråvalla strand ligger knappt en kilometer väster om väg 845 i den södra delen av den aktuella sträckan.

Väster om väg 845, längs kusten, sträcker sig en etapp av Hallandsleden Kust och Kattegattleden. Kattegattleden är en 390 kilometer lång cykelled som sträcker sig från Helsingborg till Göteborg (Region Halland, 2026). Hallandsleden sträcker sig från södra Göteborg till norr om Ängelholm och är 612 kilometer lång (Region Halland, 2026).

Cirka 300 meter öster om den södra delen av utredningsområdet finns en campingplats.

Norr om utredningsområdet, i Frillesås, finns närmaste idrottsanläggning, ridskola och motionsspår.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1 Lokalisering, omfattning och utformning

Projektet omfattar en ny gång- och cykelväg längs hela sträckan samt följande trafiksäkerhets- och tillgänglighetshöjande åtgärder:

- Ny tätortsport med mittrefug och sidoförskjutningar anläggs i den södra delen av Stråvalla, i höjd med Lycketorpsvägen, i anslutning till hastighetsändring.
- Cykelbana/trottoar på västra sidan av väg 845 mellan Stråvalla Strandväg och Åskärsvägen. Sträckan ansluter till befintlig gång- och cykelbana som fortsätter söderut mot Lycketorpsvägen och norrut mot Frillesås. Befintlig hållplats Stråvalla flyttas till nytt läge vid lämplig plats i anslutning till förskolan/Åskärsvägen. Hastighetssäkrat övergångsställe med refug anläggs i höjd med förskolan, mellan Stråvallas två hållplatslägen på respektive sida av väg 845.
- Passage anläggs till Enets väg, om gång- och cykelvägen placeras på västra sidan av väg 845.
- Hållplats Löftaskog flyttas till nytt läge på lämplig plats i höjd med korsningen vid Himlavägen. Ny passage med refug anläggs för att möjliggöra säker passage mellan hållplatsens lägen på respektive sida av väg 845.
- Anslutning till befintlig gång- och cykelväg vid Löftaån i den norra delen av sträckan.

5.1.1 Ny gång- och cykelväg

Den nya gång- och cykelvägen planeras anläggas mellan Lycketorpsvägen och ansluta till befintlig gång- och cykelväg vid Löftaån.

Inom projektets utredningsområde, se avsnitt 3.1, utreds i detta skede två huvudalternativ för gång- och cykelvägens lokalisering; alternativ västra sidan och alternativ östra sidan av väg 845.

Gång- och cykelvägen avses, om möjligt ligga på samma sida av väg 845 genom hela utredningsområdet för att skapa ett tydligt och lättorienterat stråk.

All utformning av den nya gång- och cykelvägen ska följa Trafikverkets kravdokument TRVINFRA-00396 (Trafikverket, 2024)

Gång- och cykelvägen ska vara separerad från körbanan, det vill säga åtskild med en skiljeremsa, vilket ökar säkerheten och komforten för gående och cyklister. Där utrymme saknas kan gång- och cykelvägen i stället utföras dikt an körbanan och avskiljas med kantsten.

Gång- och cykelvägen dimensioneras utifrån de krav som gäller för den närliggande vägens hastighet och trafikmängd.

Om så bedöms nödvändigt kan en del av körbanan för väg 845 tas i anspråk för den nya gång- och cykelvägen.

5.1.2 Busshållplatser

De planerade åtgärderna för busshållplatser längs sträckan är:

- Hållplats Stråvalla flyttas till ett nytt läge i anslutning till förskolan och Åskärrsvägen. Flytten syftar till att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet för resenärer.
- Hållplats Löftaskog flyttas till nytt läge i höjd med korsningarna vid Himlavägen för att skapa bättre förutsättningar för säkra och tillgängliga hållplatslägen.

5.1.3 Passager över väg 845

Projektet omfattar följande åtgärder för passager över väg 845:

- I höjd med förskolan anläggs ett hastighetssäkrat övergångsställe med refug för att möjliggöra säker passage över väg 845.
- Vid hållplats Löftaskog, i höjd med korsningarna vid Himlavägen, anläggs en passage med refug för att möjliggöra säker passage över väg 845 mellan hållplatsens lägen på respektive sida av vägen.

Om gång- och cykelvägen placeras på västra sidan av väg 845 kan även en passage till Enets väg bli aktuell. Behov och utformning av en sådan passage studeras vidare i samrådshandlingsskedet för vägplanen.

5.1.4 Berg- och geotekniska åtgärder

Geotekniska förstärkningsåtgärder med avseende på stabilitet och sättningar kan komma att bli aktuella för delar av den nya gång- och cykelvägen, exempelvis vid eventuella bankfyllnader på lera eller vid skärningsslänter. Behovet av förstärkningsåtgärder utreds vidare i det fortsatta planarbetet.

Bergtekniska förstärkningsåtgärder kan komma att bli aktuella längs delar av sträckan, exempelvis selektiv bergförstärkning i slänter efter utfört bergschakt. Vidare undersökningar av berg bör utföras i det fortsatta arbetet. Detta för att utreda förutsättningarna och ge underlag till utformning av åtgärder.

5.1.5 Vägteknik

Dimensioneringen av den nya gång- och cykelvägen samt busshållplatser planeras enligt gällande regelverk TRVINFRA-00224 version 4.0 (Trafikverket, 2023), med särskild hänsyn till anslutningar mot väg 845 för att säkerställa likvärdiga tjällyft och sättningar. Handledning för utformning av anslutningar finns i TRV publikation 2022:037 Breddning av väg – handbok.

5.1.6 Avvattning

Avvattningen av den nya gång- och cykelvägen planeras i första hand att lösas med öppna diken längs sträckan och vid behov kompletteras med dränering och ledningar. Utformningen anpassas till befintliga mark- och höjdförhållanden samt samordnas med befintlig avvattning längs väg 845 genom Stråvalla.

Befintliga vägtrummor som korsar väg 845 förlängs eller anpassas vid behov för att säkerställa fungerande avledning av ytvatten.

5.1.7 Belysning

Belysning planeras att ingå som en integrerad del av projektet och utformas för att öka tryggheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister längs den nya gång- och cykelvägen. Belysningen anpassas till platsens förutsättningar och utformning samt Trafikverkets krav enligt TRVINFRA-00396 (Trafikverket, 2024).

5.2 Möjliga effekter och konsekvenser av projektet

5.2.1 Tillgänglighet och trafiksäkerhet

Projektet som helhet bedöms ge förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter i Stråvalla, jämfört med nuläget. Särskilt förväntas trafiksäkerheten förbättras för oskyddade trafikanter längs väg 845 samt vid passager till målpunkter såsom förskola och busshållplatser. Vissa skillnader bedöms finnas mellan västra och östra alternativet.

Bedömning av alternativ

Den västra sidan bedöms ge bättre komfort för längre cykelpendling i och med koppling till befintlig gång- och cykelväg vid Löftaån i norr och vidare mot Frillesås.

Samtidigt innebär en placering på västra sidan att gång- och cykelvägen korsar eller ligger i anslutning till något fler in- och utfarter jämfört med en placering på den östra sidan. Detta kan lokalt påverka trafiksäkerheten och framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter, särskilt där trafik till och från enskilda fastigheter förekommer. Tillgänglighet och trafiksäkerhet blir därför i hög grad beroende av hur anslutningar och utfarter utformas i kommande skede av vägplanen. Vidare kan en placering på västra sidan innebära en fördel, eftersom gång- och cykeltrafikanter som naturligt ansluter via sidovägar på denna sida i större utsträckning kan nå gång- och cykelvägen utan att behöva korsa väg 845. Detta kan minska behovet av korsningar av vägen för dessa trafikanter.

Det är eftersträvarsvärt att gång- och cykelvägen anläggs på samma sida genom hela vägsträckan, men ur trafiksäkerhetssynpunkt bedöms det mest lämpligt att gång- och cykelvägen anläggs på den västra sidan mellan Lycketorpsvägen och det nya hållplatsläget vid Stråvalla förskola och därefter vidare på östra sidan fram till Löftaån.

En viktig orsak är att väg 853 ansluter på den östra sidan av väg 845 i den södra delen av sträckan, i höjd med hållplatsläget Stråvalla. En gång- och cykelväg på östra sidan i denna del skulle därmed behöva hantera att väg 853 behöver korsas, vilket bedöms försämra trafiksäkerheten lokalt.

I anslutning till förskolan planeras ett hastighetssäkrat övergångsställe med refug, mellan hållplatslägen på respektive sida av väg 845. Det ger en tydlig och samlad plats för säker passage över väg 845 vid förskolan och busshållplatserna.

Den östra sidan bedöms vara mer lämplig från Stråvalla förskola och på den resterande delen av sträckan eftersom det innebär färre konflikter med in- och utfarter samt därmed ett mer sammanhållet stråk i fler delavsnitt. Det nya övergångsstället möjliggör ett logiskt sidbyte av gång- och cykeltrafiken.

Samtidigt innebär den östra sidan att ett sammanhängande gång- och cykelstråk för längre resor i nord-sydlig riktning i mindre utsträckning uppnås. Det beror på att väg 845 behöver korsas både vid förskolan och vid anslutning till befintlig gång- och cykelväg vid Löftaån för vidare färd mot Frillesås.

Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är det nödvändigt att en passage anläggs vid anslutningen till den befintliga gång- och cykelvägen vid Löftaån om den nya gång- och cykelvägen anläggs på östra sidan, för att säkerställa en trygg och trafiksäker anslutning.

Oavsett vilken sida som väljs är utformningen av passager över väg 845 samt hanteringen av in- och utfarter avgörande för tillgänglighet och trafiksäkerhet. Med föreslagen fördelning mellan västra och östra sidan bedöms projektet ge en tydlig förbättring jämfört med nuläget och samtidigt minska antalet trafiksäkerhetskritiska konfliktpunkter där de är som mest känsliga.

5.2.2 Vägutformning

Separerad gång- och cykelväg eller gång- och cykelbana i anslutning till väg 845

Den nya gång- och cykelvägen bedöms i första hand kunna utformas som en separerad, friliggande gång- och cykelväg med skiljeremsa mot körbanan längs större delen av sträckan. Där utrymmet är begränsat kan lokala anpassningar bli nödvändiga, exempelvis genom minskad skiljeremsa eller genom att gång- och cykelvägen utformas dikt an körbanan och avskiljs med kantsten.

I nuläget bedöms både den västra och den östra sidan ha förutsättningar för att möjliggöra en separerad gång- och cykelväg, men den västra sidan anses leda till ett större intrång på enskilda fastigheter.

Korsningar med anslutande vägar och utfarter

Om gång- och cykelvägen anläggs på den västra sidan bedöms den i något större utsträckning behöva passera anslutande vägar och utfarter till fastigheter längs sträckan. Detta leder å ena sidan till att fler konflikter

kan uppstå, men å andra sidan innebär det att gång- och cykeltrafikanter som ansluter via sidovägar på denna sida i större utsträckning kan nå gång- och cykelvägen utan att behöva korsa väg 845.

Om gång- och cykelvägen anläggs på den östra sidan bedöms antalet korsningar med anslutande vägar och utfarter vara något färre, vilket kan underlätta utformningen lokalt i vissa delavsnitt.

Passager och busshållplatser

I detta skede bedöms både den västra och den östra sidan ha likvärdiga förutsättningar för planerade passager och åtgärder vid busshållplatser. Utformningen av dessa bedöms vara genomförbar inom befintligt vägområde, men kan i vissa lägen kräva justeringar av vägens utformning.

Bedömning av alternativ

Sammanfattningsvis bedöms båda alternativen vara genomförbara ur ett vägutformningsperspektiv. Vid val av lokalisering på den västra sidan påverkas gång- och cykelvägen i större utsträckning av korsningar, in- och utfarter samt intrång på enskilda fastigheter. Det östra alternativet innebär i stället två tillkommande passager. Val av lösning studeras vidare i samrådshandlingsskedet för vägplanen.

5.2.3 Berg- och geotekniska åtgärder

Om den nya gång- och cykelvägen anläggs på den västra sidan bedöms det att den behöver byggas på en relativt hög bank i den nordligaste delen av sträckan. I mitten av sträckan kommer det troligtvis att krävas schakt i befintliga jordslänter. Ovanstående åtgärder kan komma att kräva geotekniska förstärkningsåtgärder med avseende på släntstabilitet.

Om den nya gång- och cykelvägen anläggs på den östra sidan kan geotekniska förstärkningsåtgärder med avseende på stabilitet och sättningar behövas där den nya vägen anläggs på bank ovan lera. Omfattningen av eventuella geotekniska förstärkningsåtgärder bedöms dock vara mindre än på den västra sidan.

Oberoende av vilken sida gång- och cykelvägen anläggs på, bedöms det vara aktuellt med bergschakt. På östra sidan gäller detta särskilt i områdets norra till den centrala delen och på västra sidan främst den centrala delen. I nuläget bedöms det bli något mer omfattande schakt och därmed mer omfattande förstärkningsåtgärder på östra sidan. Vidare utredning krävs för att kunna fastställa omfattningen av dessa. Åtgärderna kan även komma att medföra tillfälliga effekter på omgivningen. I

samband med detta rekommenderas därför även att omgivningspåverkan utreds, med avseende på buller och vibrationer under byggskedet.

Bedömning av alternativ

Sammanfattningsvis bedöms behovet av eventuella geotekniska förstärkningsåtgärder bli större om gång- och cykelvägen anläggs på den västra sidan jämfört med den östra sidan. De geotekniska förutsättningarna och behovet av geotekniska förstärkningsåtgärder behöver dock utredas vidare i kommande skede av vägplanen. De bergtekniska åtgärderna bedöms i nuläget bli större om gång- och cykelvägen anläggs på östra sidan. Även detta behöver utredas vidare i kommande skede av vägplanen.

5.2.4 Vägteknik

Överbyggnaden i sig beror inte på läget, utan anpassning till väg 845 måste göras om gång- och cykelvägen byggs med kantsten eller tillräckligt nära vägen så att avvattningen av vägen måste göras genom en förlängning av vägens terrass. Detta innebär att schakt och fyll för gång- och cykelvägen blir större ju närmare den befintliga vägen den går.

Om gång- och cykelvägen byggs helt friliggande är det endast de geotekniska förutsättningarna som påverkar överbyggnaden. En gång- och cykelväg byggd på berg kräver en betydligt mindre överbyggnad än en gång- och cykelväg byggd på lera för att uppfylla både bärighets- och tjällyftskrav.

Den västra sidan innebär flera korsningar med befintliga vägar än den östra sidan, vilket betyder att flera anpassningar måste göras för att undvika sprickor mellan ny och befintlig konstruktion.

Bedömning av alternativ

Från ett vägtekniskt perspektiv är valet av sida beroende av de geo- och bergtekniska förhållandena samt tillgängligt markanspråk. Båda sidor bedöms vara likvärdiga.

5.2.5 Avvattning

Maximalt bedöms cirka 4 200 m² hårdgjord yta tillkomma i och med ny gång- och cykelväg. Den östra sidan bedöms, jämfört med den västra sidan, innebära att något mer vägdagvatten från den nya gång- och cykelvägen har Löftaån som recipient, se avsnitt 4.4.3 samt Figur 5 och Figur 6. I den södra delen av sträckan berörs ett markavvattningsföretag oavsett vilken sida den nya gång- och cykelvägen anläggs på.

Utformningen av gång- och cykelvägen och dess avvattning behöver anpassas så att markavvattningsföretagets funktion inte försämras.

Västra sidan

Om den nya gång- och cykelvägen anläggs på den västra sidan bedöms avvattningen i huvudsak kunna lösas genom öppna diken och ytlig avledning i anslutning till anläggningen.

Östra sidan

Om den nya gång- och cykelvägen anläggs på den östra sidan bedöms avvattningen även här huvudsakligen kunna lösas genom öppna diken och ytlig avledning i kombination med trummor så att vattnet kan nå recipienten. Jordarterna utgörs till stor del av morän i höjddpartierna samt sandigare material i lägre områden, vilket generellt ger goda avvattningsförutsättningar. Lokalt förekommer dock enstaka lågpunkter, vilket ställer krav på noggrann höjdsättning för att undvika stående vatten.

Bedömning av alternativ

Båda alternativen bedöms vara genomförbara ur avvattningssynpunkt. Den östra sidan medför krav på höjdsättning och anpassning till lokala topografiska förutsättningar. Skillnaderna mellan alternativen bedöms vara hanterbara och avvattningsfrågan utgör i detta skede ingen avgörande faktor för val av lokalisering. Frågan studeras vidare i samrådshandlingsskedet för vägplanen.

5.2.6 Belysning

Om gång- och cykelvägen utförs separerad från vägbana belyses den med nya belysningsstolpar längs sträckan. Om den i stället utförs utan skiljeremsa mot vägbana belyses både gång- och cykelväg och vägbana med nya belysningsstolpar.

Befintlig vägbana belyses där ny gång- och cykelväg anläggs i direkt anslutning utan skiljeremsa. Övrig vägbana kan förbli obelyst.

Vid Löftaån planeras inga förändringar av den befintliga belysningen eftersom denna sträcka inte ingår i vägplanen.

Bedömning av alternativ

I detta skede bedöms behovet av belysningsåtgärder vara likvärdigt mellan alternativen, oavsett vilken sida gång- och cykelvägen anläggs på. I norra delen av utredningsområdet ansluts den nya belysningsanläggningen till den befintliga anläggningen. Den befintliga anläggningen uppgraderas med belysningsstolpar motsvarande de för den nya anläggningen.

5.2.7 Externa ledningar

Vid anläggande av en ny gång- och cykelväg kan befintliga ledningar komma att beröras, exempelvis vid passager i längd- och sidled. Val av lokalisering kan därmed påverka behovet av anpassning till befintlig ledningsinfrastruktur.

Västra sidan

Om den nya gång- och cykelvägen anläggs på den västra sidan förekommer externa ledningar inom och i anslutning till sträckan. Ledningarna bedöms i huvudsak kunna hanteras genom omläggning, friläggning eller återläggning inom gång- och cykelvägens konstruktion. Anpassning av gång- och cykelvägens linjeföring med hänsyn till enskilda ledningar bedöms i begränsad utsträckning vara möjlig eller ändamålsenlig. Samordning med berörda ledningsägare hanteras i kommande skeden.

Östra sidan

Om den nya gång- och cykelvägen anläggs på den östra sidan förekommer externa ledningar i större omfattning. Detta bedöms medföra ett ökat behov av ledningsomläggningar eller arbeten där befintliga ledningar grävs fram, skyddas och återställs inom gång- och cykelvägens sträckning. Liksom på den västra sidan bedöms möjligheterna att i större omfattning anpassa gång- och cykelvägens läge efter ledningarna vara begränsade.

Bedömning av alternativ

Båda alternativen innebär att externa ledningar kan komma att påverkas och att åtgärder i form av omläggning, friläggning eller återställning av ledningar blir nödvändiga. Den östra sidan bedöms ha något mer komplexa förutsättningar till följd av fler ledningar i området, vilket kan innebära ett större samordningsbehov och potentiellt högre kostnader. Den västra sidan bedöms ur detta perspektiv vara något mer gynnsam. Skillnaderna mellan alternativen bedöms dock vara hanterbara och utgör i detta skede ingen avgörande faktor för val av lokalisering.

5.2.8 Sårbarhet för klimatförändringar

Västra sidan

Om den nya gång- och cykelvägen anläggs på den västra sidan bedöms sårbarheten för klimatförändringar främst vara kopplad till ökad nederbörd och därmed ökad ytavrinning. Den västra sidan ligger delvis i lägre terräng i den södra delen av sträckan, vilket kan medföra risk för tillfälliga vattenansamlingar vid kraftiga regn. Förekomsten av

markavvattningsföretag innebär att befintliga avrinningsförhållanden är betydelsefulla att beakta vid dimensionering och utformning.

Östra sidan

Om den nya gång- och cykelvägen anläggs på den östra sidan bedöms sårbarheten för klimatförändringar huvudsakligen vara kopplad till topografi och lokala lågpunkter. Den mer kuperade terrängen medför behov av noggrann höjdsättning för att hantera ökad nederbörd och minska risken för erosion och stående vatten. Jordarter med god infiltrationsförmåga förekommer, vilket generellt ger förutsättningar att hantera ökade flöden, men lokala variationer behöver beaktas.

Bedömning av alternativ

Båda alternativen bedöms vara sårbara för framtida klimatförändringar i form av ökade nederbördsmängder och mer intensiva regn, men sårbarheten bedöms vara hanterbar genom lämplig utformning och dimensionering. Den västra sidan innebär viss ökad känslighet kopplad till låglänta partier och befintliga avrinningssystem, medan den östra sidan främst kräver anpassning till topografi och lokala lågpunkter. Sammantaget bedöms förutsättningarna ur klimatanpassningsperspektiv vara jämförbara mellan alternativen och utgör i detta skede ingen avgörande faktor för val av lokalisering.

5.2.9 Markanspråk

Västra sidan

Intrånget på den västra sidan bedöms beröra cirka 21 fastigheter. Markslagen består huvudsakligen av intrång i områden med låg bebyggelse, mindre andelar i barr- och blandskog samt mindre intrång i öppen mark. Jordbruksmark bedöms inte påverkas.

Taxeringsenheterna fördelar sig huvudsakligen på två tredjedelar småhusenheter, en tredjedel lantbruksenheter samt en industrienhet.

I hela norra området sker markintrånget på Trafikverkets fastigheter, medan övrigt intrång sker på privata fastigheter.

Östra sidan

Intrånget på den östra sidan bedöms beröra cirka 19 fastigheter. Markslagen består huvudsakligen av intrång i områden med barr- och blandskog, mindre andelar i områden med låg bebyggelse samt mindre intrång i öppen mark. Jordbruksmark bedöms inte påverkas.

Taxeringsenheterna fördelar sig huvudsakligen på tre fjärdedelar småhusenheter, en fjärdedel lantbruksenheter, två industrienheter samt en hyreshusenhet.

I hela norra området sker markintrånget på Trafikverkets fastigheter, och ett mindre område i den mellersta delen utgörs av Varbergs kommuns fastighet. Övrigt intrång sker på privata fastigheter.

Bedömning av alternativ

Intrånget på bostadsfastigheter är större och omfattar fler fastigheter på den västra sidan, då dessa bostadshus med trädgårdar generellt ligger närmare befintlig väg. Större intrång i trädgårdar i bostadsfastigheter uppstår därför på den västra sidan om den väljs, jämfört med den östra.

På den östra sidan förekommer i större utsträckning barr- och blandskog än på den västra sidan. Antalet bostäder med trädgårdar mot vägen är där färre. På den östra sidan berörs dock ett garage i den norra delen av området.

5.2.10 Lokalsamhälle och regionalutveckling

Regionala och kommunala planer

Aktuellt projekt bedöms bidra i linje med inriktningen i Varbergs kommuns gällande översiktsplan, kommunens strategiska dokument och Hallands regionala cykelplan.

I den nya översiktsplanen anges att endast viss utbyggnad kan ske inom befintliga strukturer i kustnära orter såsom Stråvalla/Löftaskog, samtidigt som kustområdet i övrigt ska värnas och ny bebyggelse begränsas.

Gång- och cykelvägen berör flera gällande detaljplaner som reglerar markanvändningen längs sträckan, oavsett vilken sida som väljs. Projektet behöver samordnas med dessa planer för att undvika planstridigheter och anpassas vid behov, exempelvis vid hållplatser och passager.

Bedömning av alternativ

Projektet berör detaljplaner oavsett om gång- och cykelvägen anläggs på den västra eller östra sidan och kommer att behöva samordnas med dessa. Detta innebär att behovet av samordning inte är alternativskiljande, utan bedöms vara likvärdigt för båda alternativen i detta skede.

5.2.11 Angränsande projekt

Planförslaget till ny översiktsplan har reviderats så att ett tidigare utpekat utbyggnadsområde söder om Löftaån i Stråvalla/Löftaskog har utgått.

Samtidigt finns nyligen antagna detaljplaner inom Stråvallaområdet, vilket innebär att planeringsförutsättningarna har förändrats i området, även om några pågående exploateringar inte har identifierats i nuläget.

Trafikverket driver parallellt ett projekt för gång- och cykelväg längs väg 845 genom Frillesås, som detta projekt ska kopplas samman med.

Västra sidan

På västra sidan av väg 845 finns i dagsläget inga större pågående eller planerade detaljplaner eller exploateringsprojekt som direkt påverkar möjligheten att anlägga gång- och cykelväg enligt vägplanen.

Östra sidan

Det finns en gällande detaljplan för Stocken 2:4 m.fl. (VÄ104) som möjliggör bostadsutbyggnad och som bland annat omfattar förslag om ordnad passage över väg 845 samt en skolbusshållplats.

Bedömning av alternativ

Västra och östra sidan bedöms vara likvärdiga med avseende på angränsande projekt.

5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

5.3.1 Landskapsbild

Utifrån landskapsbilden bedöms den aktuella sträckan vara relativt tålig för förändringar. På höjdryggen är rumsligheten i huvudsak begränsad till vägrummet med få utblickar.

En ny gång- och cykelväg längs väg 845 kan, genom en breddning av vägområdet, bidra till att förstärka vägens visuella barriäreffekt. Samtidigt ges gång- och cykeltrafikanter ökade möjligheter att uppleva och vistas i landskapet.

Bedömning av alternativ

En placering av gång- och cykelvägen på västra sidan av väg 845 bedöms kunna medföra en något större påverkan på trädgårdar tillhörande

bostadsfastigheter och alléträd, vilket i sin tur kan innebära en något större påverkan på landskapsbilden jämfört med en placering på den östra sidan.

5.3.2 Kulturmiljö

Ur ett kulturhistoriskt landskapsperspektiv bedöms en ny gång- och cykelväg medföra försumbar effekt. Gång- och cykelvägen kommer att gå längs med den befintliga väg 845 till största delen genom skog och redan bebyggda områden, och påverkar i mycket liten grad de öppna landskapen i norr och söder, vilka har ett högre värde ur kulturmiljösynpunkt. Möjligheten att avläsa det välbevarade och utpekade kulturlandskapet i Löftaåns dalgång består.

Om den nya gång- och cykelvägen anläggs på den västra sidan bedöms följande kända forn- och övriga kulturhistoriska lämningar att påverkas:

- Övrig kulturhistorisk lämning L 1997:5581, källa

Om den nya gång- och cykelvägen anläggs på den östra sidan bedöms följande kända forn- och övriga kulturhistoriska lämningar att påverkas:

- Fornlämning L1997:5897, en boplat

Sammantaget bedöms den planerade gång- och cykelvägens sträckning inte medföra några negativa konsekvenser för byggnader med kulturhistoriska värden oavsett vilken sida den anläggs på.

Bedömning av alternativ

Alternativen bedöms i detta skede medföra likvärdiga effekter för kulturmiljö. Motiveringen till bedömningen är att även om det finns en känd fornlämning på den östra sidan så är boplatslämningen inte avgränsad och det är inte självklart att den är begränsad till den östra sidan. Potentialen för att det finns hittills okända fornlämningar bedöms även vara lika för den västra och östra sidan.

5.3.3 Markmiljö

I detta skede har enbart en skrivbordsstudie genomförts, därför är bedömningar av möjliga miljöeffekter osäkra. Markmiljöundersökningar som omfattar jordprovtagning och analyser på ackrediterat laboratorium kommer att utföras i nästa skede när vägplanens samrådshandling tas fram.

Vid anläggande av ny gång- och cykelväg finns risk för schakt i förorenad jord och det finns en risk för att potentiella föroreningar sprids till yt- och grundvatten under byggtiden. Resultatet från planerade markmiljöundersökningar kommer att utgöra underlag för att planera masshanteringen på ett sätt som motverkar att föroreningar sprids.

Bedömning av alternativ

Det östra alternativet bedöms i detta skede kunna medföra större risk för schakt i förorenad mark, då ett potentiellt förorenat område identifierats på den östra sidan, men ännu inte undersökts och åtgärdats. Schakt i vägdikesmassorna i övrigt bedöms i detta skede kunna medföra likvärdiga miljöeffekter, då det finns likheter i förväntad föroreningssituation längs båda sidor av vägen.

5.3.4 Naturmiljö

I framtagandet av planförslaget för den nya gång- och cykelvägen är målet att undvika påverkan på identifierade naturvärden om så är möjligt och ekonomiskt rimligt. Den bedömning som görs i detta avsnitt utgår från ett schablonmässigt markanspråk, se Figur 10-10. Markanspråk kan i vissa fall begränsas till exempel genom att slänter ersätts av stödmur eller att gång- och cykelvägen läggs dikt an väg 845. Projektering av den nya gång- och cykelvägen är ännu inte utförd och en säker bedömning av påverkan och möjliga effekter går ännu inte att göra.

För båda alternativen gäller att, före eller under byggskedet, ska invasiva arter (parkslide, blomsterlupin, spärroxbär och kanadensiskt gullris) som finns inom arbetsområdet bekämpas och åtgärder vidtas för att motverka att arterna sprids utanför vägområdet.

Identifierade grova hålträd kommer att utredas närmare i kommande skeden av planläggningsprocessen.

Västra sidan

Vid anläggande av ny gång- och cykelväg på den västra sidan bedöms att:

- fyra individer av den rödlistade arten ask behöver tas bort
- fyra särskilt skyddsvärda träd (grova hålträd) behöver tas bort
- en allé bestående av åtta träd behöver tas bort i sin helhet
- att mark behöver tas i anspråk inom delar av naturvärdesbiotoper med visst naturvärde.

Se Figur 12.

De möjliga effekterna på naturmiljö för den västra sidan bedöms bestå av att de värden för biologisk mångfald som de grova hålträden och övriga äldre lövträd hyser försvinner inom vägområdet. Även de värden som naturvärdesbiotoperna bidrar med i form av blommande buskar och träd samt död ved påverkas. Biotoper med ved av förekommen kvalitet och blommande buskar och träd är inte ovanliga i landskapet och kan antas finnas i närområdet. Grova hålträd är i allmänhet en bristvara i landskapet men förekommer mer frekvent i strukturrika landskapsområden med tämligen stora inslag av lövträd såsom detta. Projektets genomförande bedöms leda till vissa negativa effekter sett till områdets värde för biologisk mångfald.

Östra sidan

Vid anläggande av ny gång- och cykelväg på den östra sidan bedöms att:

- delar av en allé som går längs gränsen till en bostadsfastighet behöver tas bort
- tre särskilt skyddsvärda träd (grova hålträd) behöver tas bort

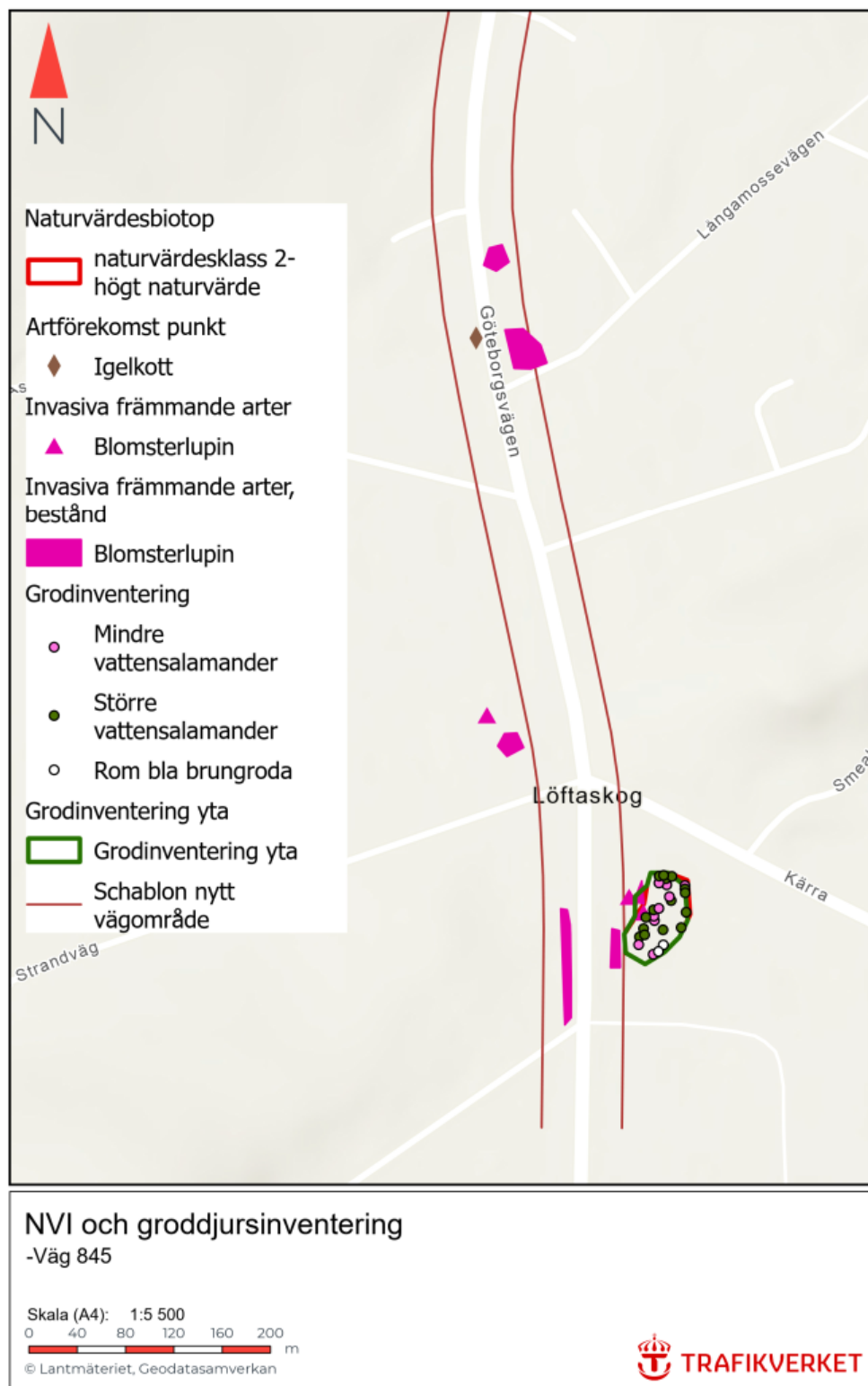
Se Figur 11 och Figur 12.

De möjliga miljöeffekterna för den östra sidan bedöms bestå av att värden för biologisk mångfald som de grova hålträden och övriga äldre, lövträd som är del av allén försvinner inom vägområdet. Grova hålträd, och till viss del även äldre lövträd, är i allmänhet en bristvara i landskapet men förekommer mer frekvent i strukturrika landskapsområden med tämligen stora inslag av lövträd såsom detta. I och med förlusten av dessa träd bedöms projektets genomförande leda till vissa negativa effekter sett till områdets värde för biologisk mångfald.

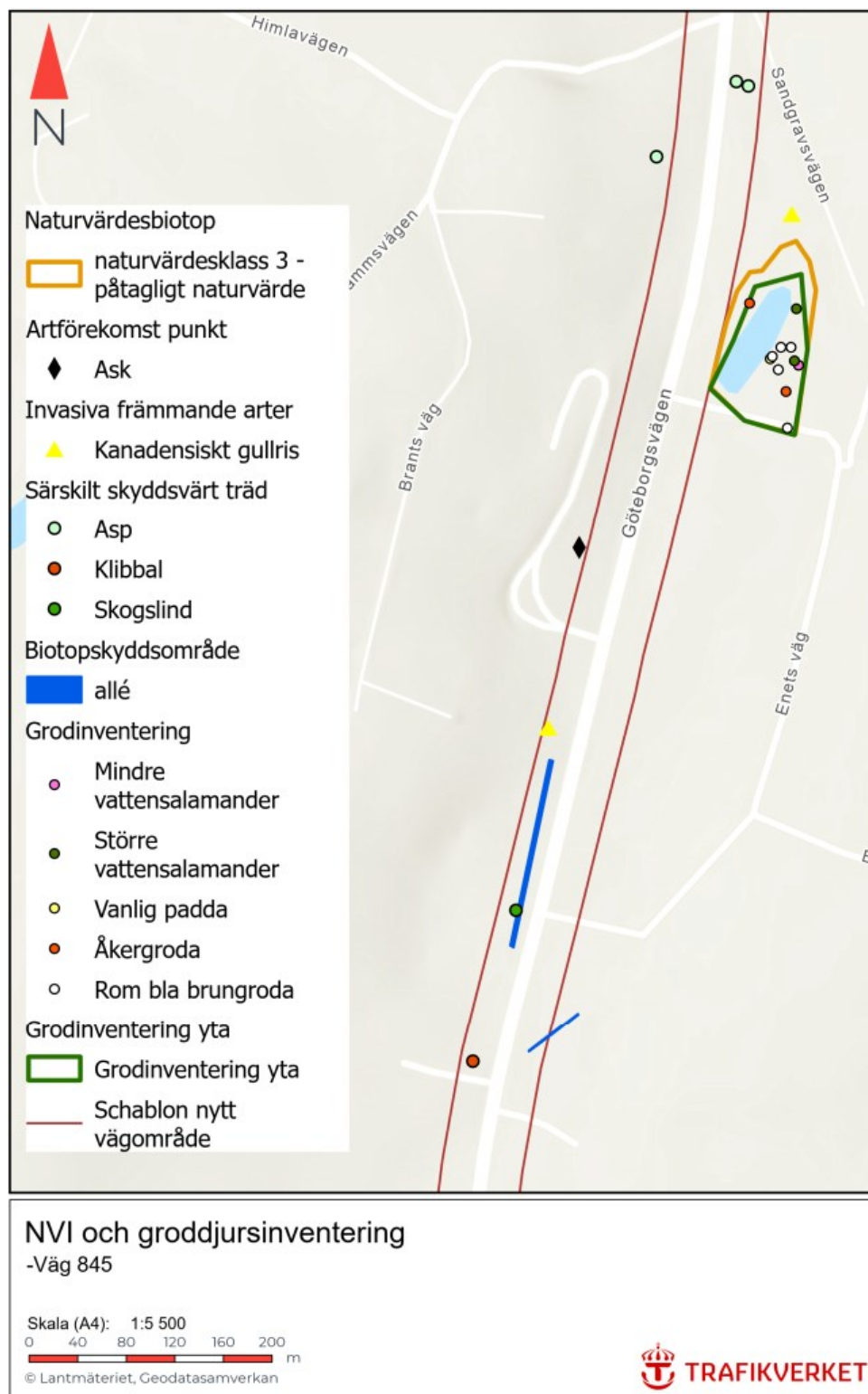
Om den nya gång- och cykelvägen anläggs på den östra sidan är målet att med anpassningar i gång- och cykelvägens utformning, undvika utfyllnad i

dammarna och därmed påverkan på dessa. I detta skede av planläggningsprocessen bedöms det vara möjligt att anlägga gång- och cykelvägen inom befintligt vägområde och utanför trädridån i nivå med dammarna. Möjligheterna att undvika påverkan på dammarna och kringliggande miljöer kommer att utredas vidare. Negativa effekter för naturvärdesbiotoperna som omfattar dammarna och de groddjur som finns i dammarna bedöms i detta skede av planläggningsprocessen kunna undvikas med:

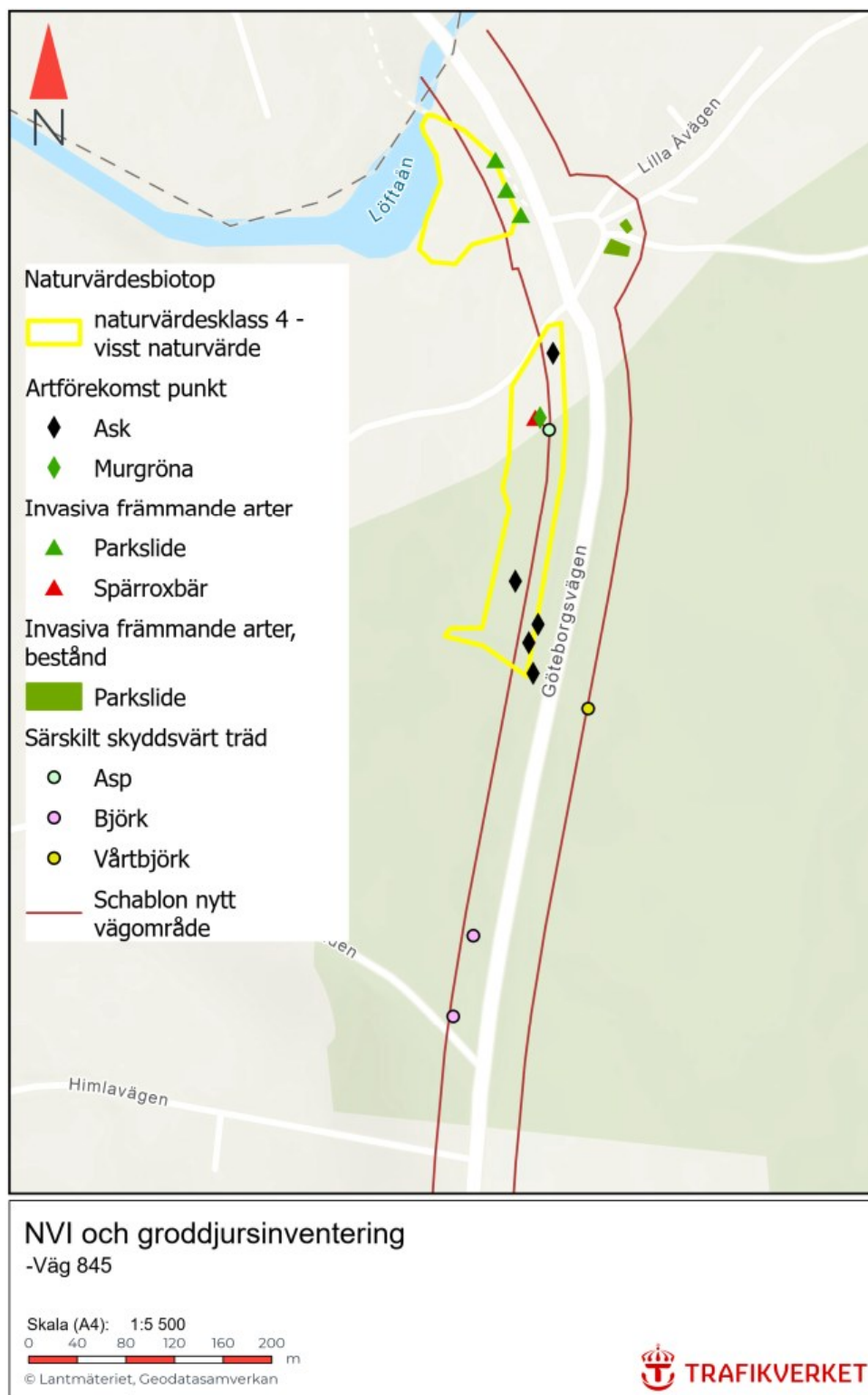
- anpassad utformning av den nya gång- och cykelvägen,
- avspärrning av dammarna så att groddjuren inte kan ta sig in i arbetsområdet
- samt tidsrestriktioner för arbete i närheten av dammarna, för att undvika att störa groddjuren under deras lekperiod.



Figur 10 I figuren syns resultatet från utförd naturvärdesinventering och groddjursinventering samt ett schablonmässigt markanspråk för nytt vägområde.



Figur 11 I figuren syns resultatet från utförd naturvärdesinventering och groddjursinventering samt ett schablonmässigt markanspråk för nytt vägområde.



Figur 12 I figuren syns resultatet från utförd naturvärdesinventering och groddjursinventering samt ett schablonmässigt markanspråk för nytt vägområde.

Löttaåns strandskyddade område

Den nya gång- och cykelvägen bedöms inte negativt påverka de värden som strandskyddet är avsett att skydda. Den planerade gång- och cykelvägen ansluter till en befintlig gång- och cykelväg som går över

Löftaån, och den anläggs bredvid den befintliga väg 845 i ett område som redan är bebyggt inom Löftaåns strandskyddade område.

Bedömning av alternativ

I detta skede bedöms fler identifierade naturvärden beröras för den västra sidan än den östra sidan. De flesta av de identifierade naturvärdena som bedöms beröras på den västra sidan finns från mitten på sträckan och norrut.

5.3.5 Ytvattenmiljö

Maximalt bedöms ca 4 200 m² hårdgjord yta tillkomma i och med en ny gång- och cykelväg som delvis avvattnas i huvudsak norrut mot Löftaån (se avsnitt 5.2.5 Avvattning) medan resterande del avvattnas via ytlig avrinning mot Vendelsöfjorden. I detta kapitel hanteras enbart effekt- och konsekvensbedömning för Löftaån, då Vendelsöfjordens spädningsvolym bedöms tillräckligt stor för att inte behöva utredas.

Påverkan Löftaån

Hela den tillkommande hårdgjorda ytan utgör 0,03 promille av hela Löftaåns avrinningsområde vid utsläppspunkten till Löftaån. Det tillskott av näringsämnen och andra föroreningar som teoretiskt skulle kunna tillföras Löftaån från den nya gång- och cykelvägen bedöms därför inte vara mätbart i Löftaån nedströms utsläppspunkten.

Om det i senare skeden, när planförslaget tagits fram, bedöms finnas risk för grumling i Löftaån under byggtiden, kommer skyddsåtgärder att vidtas för att motverka att mer än en mindre grumling uppstår i Löftaån.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Ingen otillåten försämring eller risk att äventyra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna till målår bedöms finnas, eftersom vägdagvattnet inte bedöms medföra mätbara halteffekter av näringsämnen, särskilda förorenande ämnen eller prioriterade ämnen. Eftersom Löftaån vid projektområdet redan är starkt påverkad av grumling, bedöms heller inte morfologiskt tillstånd påverkas mätbart på grund av sedimenterande material från dagvattnet. Flödespåverkan bedöms inte heller vara mätbar och bedöms inte innebära någon risk för otillåten försämring eller försvåra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna på grund av hydrologisk regim.

Bedömning av alternativ

Alternativen bedöms vara likvärdiga. Ingen väsentlig påverkan bedöms ske på Löftaån.

5.3.6 Grundvatten

Effekter på grundvattens kvantitet bedöms i detta skede inte uppkomma på grund av att omfattningen på schakter bedöms bli begränsad.

Effekter på grundvattnets kvalitet bedöms bli liten då föroreningshalten i vägdagvattnet från en gång- och cykelväg är låga.

Bedömning av alternativ

Alternativen bedöms vara likvärdiga och inte medföra negativa effekter för grundvatten.

5.3.7 Boendemiljö och hälsa

Dricksvatten- och energibrunnar

I driftskedet bedöms ingen påverkan eller effekter för dricksvatten- eller energibrunnar uppkomma på grund av den nya gång- och cykelvägen. Jord- och bergsschakter bedöms inte bli så pass djupa att brunnar påverkas.

Den nya gång- och cykelvägen bedöms inte få effekter på vattenkvaliteten i brunnar på grund av de låga halterna av föroreningar i vägdagvattnet som kan förväntas från en gång- och cykelväg.

Om schakt kommer att ske i förorenad jord kommer masshanteringen att planeras för att spridning av föroreningar till grundvatten och brunnar ska undvikas.

Under byggtiden finns alltid en risk för tillfällig påverkan på grävda dricksvattenbrunnar som finns i närheten av schakter. Det brukar då handla om förändrad lukt eller färg. En brunnsinventering genomförs inom projektet för att ta reda på om det finns brunnar som kan komma att påverkas av anläggandet av den nya gång- och cykelvägen. Om det bedöms finnas brunnar som kan påverkas kommer dessa att inventeras i fält och vattenkvaliteten att kontrolleras före och efter byggtiden.

Bedömning av alternativ

I detta skede bedöms ingen bestående påverkan eller effekt för dricksvatten- och energibrunnar uppkomma för något av alternativen.

Rekreation och friluftsliv

Projektet bedöms medföra positiva effekter för rekreation och friluftsliv, då en ny gång- och cykelväg samt passager över väg 845 ökar möjligheterna för gång och cykling samt ökar tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter till andra målpunkter för rekreation och friluftsliv.

Bedömning av alternativ

I detta skede bedöms de positiva effekterna för rekreation och friluftsliv vara desamma för västra och östra alternativet.

5.4 Påverkan under byggtiden

Under byggtiden kan temporär påverkan på boendemiljö, trafik och miljö uppkomma. Det kan till exempel handla om buller och vibrationer från arbetsplatsens maskiner och fordon samt bergsprängning, damning i luften, tillfällig omledning av trafik och liknande störningar. Markytor kommer att tillfälligt tas i anspråk för till exempel upplag, masshantering och uppställning av maskiner. Ytor för tillfällig nyttjanderätt kommer att återställas i slutet på byggskedet när de inte längre behövs.

Bedömning av alternativ

I detta skede kan ingen väsentlig skillnad mellan västra och östra alternativet identifieras när det gäller påverkan under byggtiden.

5.5 Byggbarhet, påverkan på trafik under byggtiden och byggarbetsmiljö

Västra alternativet

Om gång- och cykelvägen anläggs på den västra sidan bedöms den i något större utsträckning behöva passera anslutande vägar och utfarter till fastigheter längs sträckan. Detta innebär att antalet konfliktpunkter och risken för störningar under byggtiden ökar. Som en följd av detta ökar även risken för att utföraren eller tredje man skadas vid dessa anslutningar.

Östra alternativet

Om gång- och cykelvägen anläggs på den östra sidan bedöms antalet korsningar med anslutande vägar och utfarter vara något färre, vilket kan minska riskerna för utföraren eller tredje man.

Bedömning av alternativ

Generellt för båda alternativen bedöms påverkan på passerande allmän trafik vara betydande under entreprenadtiden, då all byggnation mer eller mindre påverkar närliggande körfält. Under minst halva entreprenadtiden bedöms hela eller etappvis delar av sträckan behöva trafikdirigeras med enkelriktad trafik.

Skillnaden i påverkan på infarter bedöms vara liten, varför valet av alternativ inte bör styras av detta perspektiv.

Bergtekniska åtgärder under byggtid kan komma att medföra tillfälliga effekter på omgivningen oberoende av sidoval. Därför rekommenderas det att omgivningspåverkan, avseende buller och vibrationer under byggskedet, utreds vidare i kommande skede av vägplanen.

5.6 Drift och underhåll

Bedömning av alternativ

Skillnaden bedöms vara liten, varför valet av alternativ inte bör styras av detta perspektiv.

6 Skadeförebyggande åtgärder

Permanent och tillfälligt markanspråk ska om möjligt och rimligt anpassas för att undvika påverkan på naturvärden (inklusive hotade och skyddade arter, generellt biotopskyddade områden etcetera).

Ett miljösäkringsdokument, ”Miljösäkring plan och bygg”, påbörjas under framtagande av vägplanen. Dokumentet uppdateras kontinuerligt för att säkerställa att beslutade miljökrav och skyddsåtgärder genomförs inom projektet.

Exempel på krav eller åtgärder under byggtiden:

- Arbete i närheten av dammarna ska undvikas under groddjurens lekperiod (mars–maj) om den nya gång- och cykelvägen anläggs på den östra sidan av väg 845.
- Biotoperna kring dammarna ska skärmas av så att groddjuren inte kan ta sig in i arbetsområdet under tiden som arbetet pågår i närheten av dammarna, om den nya gång- och cykelvägen anläggs på den östra sidan av väg 845.
- Avverkning av träd och röjning av buskar och sly ska undvikas under den period på året då de flesta fågelarter häckar.
- Störningarna ska begränsas så att de riktvärden som Naturvårdsverket (NFS 2004:15) anger för buller och vibrationer från byggplatser följs i projektet.
- Damning i luft bedöms kunna begränsas genom lämpliga åtgärder som till exempel bevattning eller annat dammbindningsmedel.
- Om det bedöms finnas risk för grumling i Löftaån ska åtgärder för att motverka grumling vidtas.
- Trafikverkets generella miljökrav vid entreprenadupphandling ska följas.
- Information ska ges till närboende och övriga berörda om pågående arbeten, inför särskilt störande moment samt vid en eventuell avstängning av vägen och omledning av trafik.
- Information och samråd med räddningstjänsten innan byggstart samt under byggtiden särskilt beträffande eventuella avstängningar av vägen och omledning av trafik.

- Eventuell schakt i förorenad jord ska utföras på ett sätt som minskar risken för spridning av föroreningar till yt- och grundvatten. Uppschaktad förorenad jord, som bedöms vara så pass förorenad att den inte kan återanvändas, ska köras till godkänd mottagningsanläggning.
- Massor innehållande invasiva arter ska schaktas, hanteras och omhändertas på ett sätt som motverkar spridning av de invasiva arterna.
- Om okända markföroreningar påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och byggledning samt berörda myndigheter kontaktas.
- Grumling i vattendrag ska undvikas eller minimeras genom olika försiktighetsmått eller skyddsåtgärder.
- Förvaring av bränslen och kemikalier ska ske på ett säkert sätt.
- Beredskap för hantering av läckage och utsläpp ska finnas.
- Om det i anläggningsarbetet skulle påträffas något som misstänks vara fornlämning, ska arbetet omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen i Hallands län kontaktas.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

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

- Den nya gång- och cykelvägen anläggs i anslutning till en befintlig väg och leder inte till något större markanspråk. En stor del av sträckan går genom område som redan är bebyggt.
- De negativa effekterna som vägplanen kan medföra på identifierade naturvärden bedöms ligga på en acceptabelt låg nivå. Lämpliga skydds-, försiktighets- eller kompensationsåtgärder ska tas fram i det fortsatta arbetet.
- Inga gräns- eller riktvärden bedöms överskridas som följd av projektet.
- Projektet bedöms utgöra ett väsentligt samhällsintresse och projektet omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter, och bedöms bidra till en god bebyggd miljö i Stråvalla.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan mot bakgrund av ovanstående resonemang.

8 Fortsatt arbete

Vilken sida om väg 845 den nya gång- och cykelvägen ska anläggas på, utreds i samrådsunderlagsskedet och skede planutformning. I detta samrådsunderlag beskrivs översiktligt bedömda effekter och konsekvenser för om den nya gång- och cykelvägen anläggs på den västra respektive östra sidan om väg 845.

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 att drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som **ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan** ska projektet ta fram en miljöbeskrivning, som innehåller uppgifter om projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön. Denna beskrivning ingår då som en del i planbeskrivningen i vägplanen.

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.

Samtliga vägplaner genomgår fastställelseprövning enligt väglagen. Fastställelsebeslutet kan överklagas till regeringen.

8.2 Viktiga frågeställningar

I det fortsatta arbetet bedöms följande frågor vara av vikt inom projektet:

- Utreda om det går att anlägga den nya gång- och cykelvägen på den östra sidan om väg 845 utan att påverka naturvärdesbiotoperna kring dammarna
- Samordning med den kommunala planeringen.

- Samordning/samråd angående busshållplatser med Hallandstrafiken.
- Samordning med ledningsägare angående befintliga och planerade ledningar.
- Eventuella behov av samordning eller vidare prövning vid eventuell påverkan på markavvattningsföretag.
- Behov och utformning av passager för gång- och cykeltrafik.
- En arkeologisk utredning kommer att genomföras för att klargöra förekomst av hittills okända fornlämningar inom områden som inte tidigare är utredda.
- Påverkan på trafik under byggtiden och övrig omgivningspåverkan.
- Att åtgärderna planeras för en så god arbetsmiljö som möjligt för de människor som kommer att arbeta med anläggandet av den nya gång- och cykelvägen.

8.3 Vattenverksamheter

I detta projekt bedöms följande vattenverksamheter komma att genomföras:

- Inga vattenverksamheter bedöms vara erforderliga i detta skede.

9 Referenser

- Andersson, E. (2019). *Åtgärdsvalsstudie Väg 845 Stråvalla/Löftaskog*. Göteborg: Trafikverket .
- Artportalen. (2026). *Artportalen*. Hämtat från Artportalen:
<https://www.artportalen.se/>
- Länsstyrelsen Hallands län. (den 01 01 2013). *VaKul*. Hämtat från LstN
Vattenanknutna kulturmiljöer område: https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/halland_informationskarta/
- Länsstyrelserna. (den 16 03 2026). *Vattenarkivet*. Hämtat från Vattenarkivet:
<https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/vattenarkiv/>
- Region Halland. (den 11 04 2026). *Hallandsleden*. Hämtat från Hallandsleden:
<https://hallandsleden.se/>
- Region Halland. (den 21 04 2026). *Kattegattleden*. Hämtat från Kattegattleden:
<https://kattegattleden.se/>
- Riksantikvarieämbetet. (den 24 April 2026). *Fornsök, Riksantikvarieämbetet*.
Hämtat från Fornsök, Riksantikvarieämbetet:
<https://app.raa.se/open/fornsok/>
- Rosengvist. (2020). Utvärdering av påverkan på grundvatten från platser där släckskum hanterats - Riskbedömning och inventering av data på nationell nivå. Underlag och kunskapsstöd till seminarier 12 och 19 oktober. Sveriges geologiska undersökning och Naturvårdsverket.
- Räddningstjänsten. (2026). E-post.
- Sandström. (den 25 06 2002). Efterbehandling av nedlagd bensinstation.
Stråvalla-Kärre 1:8, Strandvägen 2, Frillesås, Varbergs kommun.
Arbetsnr:5-0936.
- SGU. (den 11 04 2026). *Sveriges geologiska undersökning*. Hämtat från SGU
2025; Kartvisare "Berggrund 1:50 000-1:250 000". SGUs Kartvisare:
<https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/geologiska-data/berggrund-geologiska-data/berggrundsobservationer/>
- SMHI. (03 2025). *Modelldata per område*. Hämtat från Vattenwebb:
<https://vattenwebb.smhi.se/modelarea/>
- Trafikverket. (den 27 03 2023). *TRVINFRA-00224 Krav Version 4.0*. Hämtat från
TRVINFRA-00224 Krav Version 4.0:
<https://puben.trafikverket.se/dpub/visa-dokument/5561b138-1389-4b16-b550-6e341985f6b8>
- Trafikverket. (den 04 11 2024). *TRVINFRA-00396 Krav Version 1.0*. Hämtat från
TRVINFRA-00396 Krav Version 1.0:

<https://puben.trafikverket.se/dpub/visa-dokument/6f24d1e8-81bf-4e7a-948a-200e71c92f66>

Trafikverket. (den 08 04 2026). *NVDB på Karta*. Hämtat från Rekom.väg farligt gods: <https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map>

Trafikverket, Jonas Hennius. (den 15 04 2025). Uppdragsbeskrivning, UB, Konsultuppdrag, För upprättande av vägplan för GC-väg Väg 845 Frillesås i Kungsbacka kommun & Stråvalla i Varbergs kommun.

Varbergs kommun. (den 10 04 2026). *Dagvatten i Stråvalla*. Hämtat från <https://varberg.se/jobb-och-foretagande/mark-och-lokaler/dagvatten-i-stravalla>

VISS. (2026). *Vatteninformationssystem Sverige*. Hämtat från VISS: <https://viss.lansstyrelsen.se/>

VIVAB. (den 10 04 2026). *Dagvatten i Stråvalla*. Hämtat från <https://vivab.se/projekt/dagvatten-i-str%C3%A5valla>

Väst, R. (2026). E-post.

Ängeby, G. (2023). *Stråvalla Kärra – sökschakt inför husbyggen Rapport 2023:30 Arkeologisk utredning Hallands län, Halland, Varbergs kommun, Stråvalla socken, Stråvalla Kärra 1:10*. Halland: Arkeologerna Statens historiska museer Rapport 2023:30.

Trafikverket, Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4

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

trafikverket.se