

Samrådsunderlag

# Väg 1676, väg 27- Kryddvägen, gång- och cykelväg

Tranemo kommun, Västra Götalands län  
2024-09-02



**Trafikverket**

Postadress: Kruthusgatan 17, 405 33 Göteborg

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

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

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG –Väg 1676, väg 27 – Kryddvägen, gång- och cykelväg

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2024-09-02

Uppdragsnummer: 165099

Version: 0.1

Kontaktperson: Malin Norlander, Trafikverket

Foto: AFRY

# Innehåll

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>6</b>
<b>2 Inledning .....</b>	<b>7</b>
2.1 Bakgrund.....	7
2.2 Beskrivning av projektet.....	8
2.3 Ändamål .....	9
2.4 Projektmål .....	9
2.5 Tidigare studier och utredningar .....	9
<b>3 Avgränsningar .....</b>	<b>10</b>
3.1 Utrednings- och influensområde .....	10
3.2 Tid .....	12
3.3 Miljökvalitetsnormer .....	12
3.3.1 Buller .....	12
3.3.2 Luftkvalitet .....	12
<b>4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....</b>	<b>13</b>
4.1 Markanvändning .....	13
4.1.1 Kommunala planer.....	13
4.1.2 Befintlig bebyggelse och verksamheter.....	13
4.2 Väg och trafik .....	14
4.2.1 Vägstandard, trafikflöden och hastighet.....	14
4.2.2 Kollektivtrafik .....	14
4.2.3 Vägbelysning .....	14
4.2.4 Trafiksäkerhet och olycksstatistik.....	15
4.3 Byggnadstekniska förutsättningar .....	15
4.3.1 Geologi och geoteknik .....	15
4.3.2 Avvattning.....	17
4.3.3 Ledningar .....	18
4.4 Landskapet.....	19
4.5 Miljöförhållanden .....	20
4.5.1 Områdesskydd .....	20
4.5.2 Naturmiljö .....	23
4.5.3 Vattenmiljö.....	31

4.6 Friluftsliv och rekreation.....	34
4.7 Kulturmiljö.....	34
4.8 Hälsa och säkerhet.....	36
4.9 Naturresurser .....	36
4.10 Miljö kvalitetsnormer .....	38
4.10.1 Klimat och risker .....	38
4.10.2 Förorenad mark .....	39
4.11 Nationella miljö kvalitetsmål.....	41
<b>5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper .....</b>	<b>42</b>
5.1 Val av sida.....	42
5.2 Val av övergripande utformningsstandard .....	43
5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper .....	45
5.3.1 Markanvändning .....	45
5.3.2 Störningar vid byggnation .....	45
5.3.3 Byggnadstekniska förutsättningar .....	46
5.3.4 Landskap .....	46
5.3.5 Riksintressen .....	46
5.3.6 Naturmiljö .....	46
5.3.7 Vattenmiljö.....	47
5.3.8 Kulturmiljö.....	48
5.3.9 Rekreation och friluftsliv.....	48
5.3.10 Hälsa och säkerhet .....	48
5.3.11 Miljö kvalitetsnormer .....	49
5.3.12 Naturresurser.....	49
5.3.13 Klimat och risker .....	49
5.3.14 Förorenade områden .....	49
5.3.15 Kumulativa effekter .....	49
<b>6 Åtgärder .....</b>	<b>50</b>
<b>7 Bedömning av åtgärdens miljö påverkan .....</b>	<b>51</b>
<b>8 Fortsatt arbete .....</b>	<b>52</b>
8.1 Planläggning.....	52
8.2 Viktiga frågeställningar .....	52

**Källor..... 53**

# 1 Sammanfattning

Denna handling utgör ett samrådsunderlag i planeringsprocessen för en gång- och cykelväg (GC-väg) längs väg 1676, mellan pendelparkeringen vid väg 27 och busshållplatsen, cirka 50 meter norr om korsningen med Kryddvägen, i Länghem, Tranemo kommun, Västra Götalands län.

Trafikverket arbetar med att ta fram en vägplan för anläggandet av ny GC-väg i syfte att trafiksäkra sträckan längs väg 1676 för oskyddade trafikanter. Åtgärden avser byggande av en cirka 2 kilometer lång GC-väg med en bredd på cirka 2,5 meter.

En ökande befolkningstillväxt i Länghem och omkringliggande orter i Tranemo kommun, kommer innebära ett större behov av GC-väg för transport längs med befintlig väg på ett säkert sätt. GC-vägen skulle på så vis utgöra en viktig funktion och bidra till en markant förbättring, vad gäller förflyttningsmöjligheter för oskyddade trafikanter.

Inget riksintresseområde berörs av vägplanen.

Utredningsområdet utgörs huvudsakligen av jordbruksmark med ett antal utpekade naturvärdesobjekt av visst till högt naturvärde. Längs aktuell sträcka finns även objekt som omfattas av det generella biotopskyddet. Enstaka individer av träd och växter kan påverkas, men bedöms inte påverka artens gynnsamma bevarandestatus. Inom utredningsområdet förekommer fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar. Med anledning av fornlämningsbilden kommer därav en steg 2-utredning att utföras, på uppdrag av Trafikverket.

Föreslagen GC-väg innebär att en del jordbruksmark tas i anspråk, vilket motverkar det nationella miljö kvalitetsmålet *Ett rikt odlingslandskap*. GC-vägens anläggande anses dock vara av ett samhällsligt intresse. Oavsett val av sida för aktuell vägplan kommer fastigheter med trädgårdar att beröras. Vid utformning av GC-vägen ska hänsyn tas till dessa fastigheter.

Under byggtiden kommer det att råda störningar men dessa är endast av tillfällig karaktär. Vägen ska hållas öppen för trafik under hela byggtiden. Projektet planerar byggstart under år 2028 och byggnationen förväntas pågå under cirka ett år.

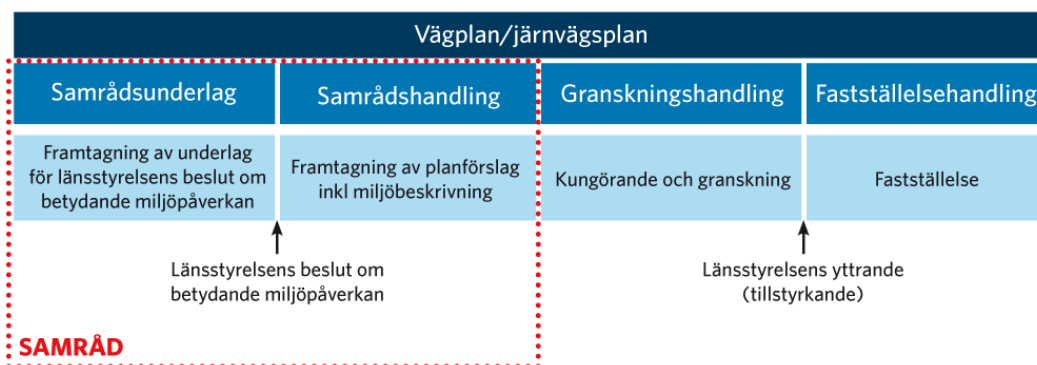
Trafikverket bedömer att projektet inte medför betydande miljöpåverkan då projektet inte leder till några stora markanspråk och ingen sammantagen stor påverkan på identifierade naturmiljövärden förväntas. Resultatet från en framtida steg 2-utredning kommer tydliggöra projektets påverkan på eventuella nyupptäckta fornlämningar.

## 2 Inledning

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en färdig *vägplan*. Planläggningsprocessen illustreras i sin helhet i Figur 1.

Projektet befinner sig nu i skedet Samrådsunderlag som är början av planläggningen. Detta dokument utgör därmed underlag för samråd om vägplan och 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.



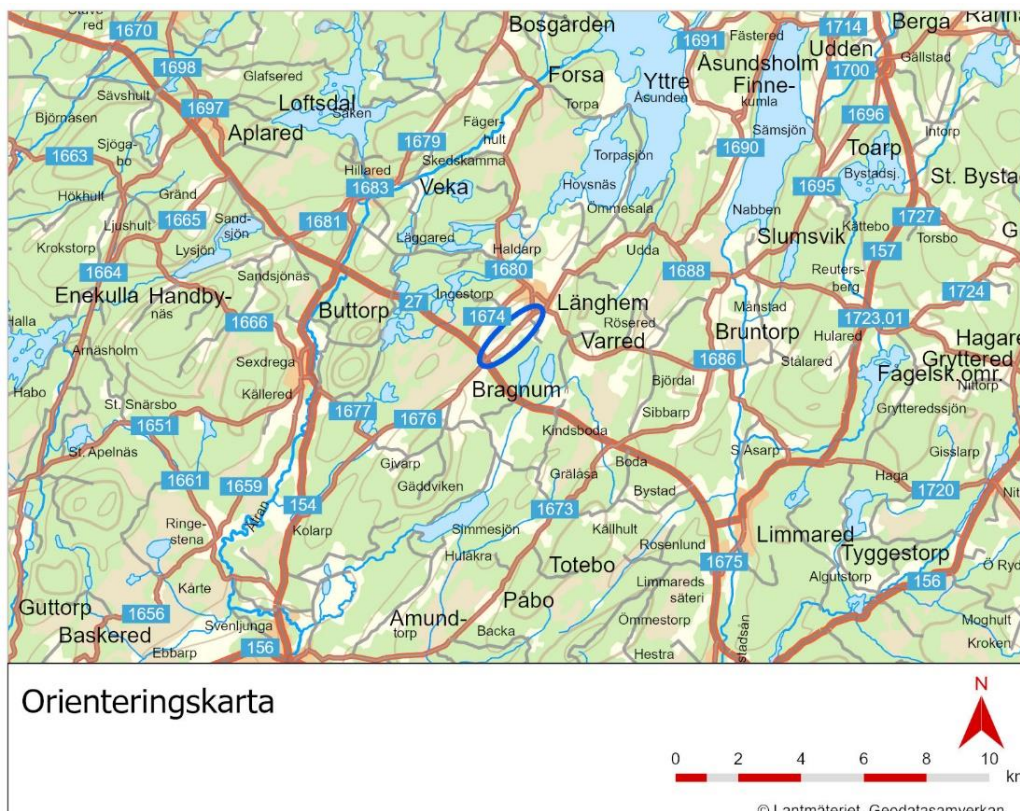
Figur 1. Vägplanprocessen (källa: Trafikverket).

### 2.1 Bakgrund

Långhem är en mindre ort i Tranemo kommuns nordvästra del, beläget cirka tre mil utanför Borås. Långhem ingår i ett område som väntas få ökad befolkningstäthet. Idag saknas en säker transportsträcka för oskyddade trafikanter som förflyttar sig till fots eller med cykel längs väg 1676, som idag är den enda vägen för trafik med motorfordon samt för gång- och cykeltrafikanter mellan Långhem samhälle och Tingarör. Enligt framtagen åtgärdsvalsstudie kommer det prognostiserade trafikflödet längs väg 1676 att öka till cirka 1 600 fordon/dygn varav cirka 150 är tunga fordon utifrån en trafikprognos för år 2040.



Mot bakgrund av ovanstående har Trafikverket beslutat att ta fram en vägplan inför anläggandet av en ny GC-väg längs väg 1676, i syfte att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, som idag rör sig på trafikerade vägar. Projektet startar vid pendelparkeringen i nära anslutning till väg 27 och avslutas vid busshållplatsen, cirka 50 meter norr om korsningen med Kryddvägen. På sikt bidrar projektet till ökad arbetspendling med cykel. Projektet bidrar även till att tillgängliggöra målpunkterna pendelparkering och busshållplats vid väg 27 samt Långhems ridklubb. Lokaliseringen för den planerade GC-vägen visas i Figur 2.



Figur 2. Orienteringskarta med aktuell sträcka inringad med blå markering.

## 2.2 Beskrivning av projektet

Projektet innebär anläggandet av en GC-väg på en cirka 2 kilometer meter lång sträcka, längs väg 1676, med start vid pendelparkeringen i nära anslutning till väg 27 och avslut vid busshållplatsen, cirka 50 meter norr om korsningen med Kryddvägen. Bredden kommer att bli cirka 2,5 meter asfaltsbelagd yta. I avsnitt 5.1.1 redogörs för GC-vägens utformningsstandard på en övergripande nivå.

Under hela byggtiden ska minst ett körfält vara öppet för trafik och trafiken ska, vid behov, regleras med flerfärgssignal eller vakt.



## 2.3 Ändamål

Ändamålet med anläggandet av en GC-väg är att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, som idag rör sig på trafikerade vägar.

## 2.4 Projekt mål

Trafikverket har satt upp följande projekt mål för vägplanen:

- Trafiksäkra GC-väg, som bidrar till ökad arbetspendling och fler barn som går eller cyklar till skolan.
- Binda samman tätorten med busshållplatser och mindre trafikerade vägar; binda samman pendelparkering med busshållplats vid väg 27 och samhället Länghem.
- GC-vägen anläggs på ena sidan av väg 1676.

## 2.5 Tidigare studier och utredningar

Följande utredningar och underlag utgör grund för uppdraget:

- Åtgärdsvalsstudie, Väg 27, korsningarna vid Västergärdet och Tingarör, Tranemo, 2019-09-14
- Naturvärdesinventering Länghem, 2022-01-31
- Arkeologisk rapport 2023:33, Jönköpings läns museum. GC-väg över bortplöjda gravar. Arkeologisk utredning, steg 1, av planerad gång- och cykelväg längs väg 1676 mellan väg 27 och väg 1685.

## 3 Avgränsningar

### 3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet ska täcka in tänkbara lokaliseringar och utformningar. Utredningsområdet omfattar alla områden som förväntas bli påverkade av de konsekvenser som kan uppstå till följd av planerade åtgärder i samband med vägplan för ny GC-väg längs väg 1676. Utredningsområdet är avgränsat till väg 1676, från pendelparkeringen i anslutning till väg 27, till busshållplatsen cirka 50 meter norr om korsningen med Kryddvägen, se Figur 3. Inom utredningsområdet bedöms, förutom själva vägområdet, även de områden för tillfällig nyttjanderätt som krävs under byggtiden rymmas. Utredningsområdet sträcker sig 20 meter utanför körbanans väggkant på båda sidor om väg 1676.

Influensområde är området utanför buffertzonen, från väg 1676 mätt, och som eventuellt kan påverkas av en utbyggnad av vägnätet. Influensområdet omfattar områden där miljöeffekter som exempelvis hydrologisk eller landskapsmässig påverkan, kan uppstå. Eventuella kumulativa effekter från projektet tillsammans med andra verksamheter som bedrivs i närområdet eller som har tillstånd att påbörjas beaktas. Kunskap om dessa verksamheter behöver därför inhämtas i avgränsningen av influensområdet. För projektet kan det exempelvis röra sig om avledning av vägdagvatten till vattendag som kan medföra en påverkan inom ett större influensområde. Projektets konsekvenser inom influensområdet behandlas endast på en översiktlig nivå, varför influensområdet utgörs av en abstrakt gräns och inte presenteras i någon karta.



Figur 3. Kartan visar vägplanens utredningsområde.

## 3.2 Tid

Vägplanen beräknas kunna lämnas in för fastställande under 2026. När planen är fastställd tas bygghandling fram och upphandling av entreprenör kan påbörjas. Byggnationen av projektet beräknas kunna påbörjas under våren 2028 och byggtiden beräknas pågå under cirka ett år.

## 3.3 Miljökvalitetsnormer

### 3.3.1 Buller

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 nybyggd eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur (proposition 1996/97:53).

Trafikverkets anläggningar delas in i två åtgärds-kategorier:

- Nybyggnad och väsentlig ombyggnad
- Befintlig infrastruktur

Utbyggnad med enbart delar som i driftskedet inte alstrar nämnvärt buller, till exempel gång- och cykelvägar, är en åtgärd som enligt Trafikverkets riktlinjer ska klassas som befintlig infrastruktur. Detta då bedömningen gjorts att det är uppenbart att en GC-väg inte kommer att medföra något tillkommande vägtrafikbuller.

Vid en eventuell sidoflyttning av vägbanan kan bullerbilden påverkas och en bullerberäkning bör göras för ljudnivå före och efter i aktuell sektion (där det ligger tomter på båda sidorna). En första bedömning visar på en obetydlig förändring.

### 3.3.2 Luftkvalitet

Trafikflödena längs sträckan är begränsade och luftomblandningen god, varför MKN för luftkvalitet inte bedöms vara aktuell för vägplanen och kommer därmed inte beskrivas ytterligare.

# 4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

## 4.1 Markanvändning

### 4.1.1 Kommunala planer

#### 4.1.1.1 Översiktsplaner

Tranemo kommuns gällande översiktsplan antogs under år 2010 (Tranemo kommun, 2009). I planen identifieras behovet av en GC-väg mellan samhället och riksväg 27. Detta för att öka säkerheten till bussanknytningarna vid väg 27, med syftet att öka möjligheten till arbetspendling inom kommunen.

#### 4.1.1.2 Detaljplaner

I enlighet med väglagen (1971:948) får en väg inte byggas om det strider mot detaljplanens bestämmelser. Om syftet med detaljplanen inte motverkas får dock mindre avvikelser göras.

Inom utredningsområdet finns en byggnadsplan som kommer påverkas av vägplanen:

- Byggnadsplan för Långhem, Stakagården 3:16 m-fl.

### 4.1.2 Befintlig bebyggelse och verksamheter

Tätorten Långhem ligger intill väg 1676, cirka 15 kilometer nordost om Tranemo, utefter järnvägen Kust-till-kustbanan. Närheten till området Torpa-Hofsnäs gör Långhem attraktivt för besökare. Pendlingsavståndet till större orter och städer, som Ulricehamn, Borås och Göteborg, gör samhället till en attraktiv boendeort. Längs väg 1676 förekommer mindre gårdar och bostadshus utspridda på ömse sidor om vägen. Ett större kluster av bebyggelse ligger i nära anslutning till befintlig väg i den östra delen av sträckan, strax innan Långhem samhälle.

Några hundra meter från en avtagsväg, i sydlig riktning från väg 1676, ligger ett ridhus. Strax innan korsning väg 1676 – väg 27 ligger en bensinstation.

## 4.2 Väg och trafik

### 4.2.1 Vägstandard, trafikflöden och hastighet

Väg 1676 är den enda vägen för trafik med motorfordon såväl som för gång- och cykeltrafikanter mellan Länghem och Tingarör. På den aktuella sträckan av väg 1676 är vägbredden cirka 6,3 meter och hastighetsbegränsningen 70 km/tim, förutom cirka 230 meter innan korsningen med väg 1685 där den övergår till 50 km/tim.

Årsmedeldygnstrafiken längs sträckan är uppmätt till cirka 1500 fordon/dygn, varav cirka 60 fordon/dygn utgörs av tunga fordon, vid mätår 2021. Några mätetal med avseende på gångtrafikanter, cyklister och mopeder finns inte tillgängligt, men på grund av sträckans närhet till bebyggelse kan väg 1676 antas trafikeras av oskyddade trafikanter som i nuläget hänvisas till befintlig väg.

Längs sträckan finns vägmarkeringar, vägvisare och gatunamnsskyltar som kan komma att påverkas av vägplanen.

### 4.2.2 Kollektivtrafik

Det finns tre busshållplatser på sträckan som trafikeras av Västtrafik (busslinjer 301, 303 och 351):

- Tingarör
- Kronogården
- Stakagården

I Tingarör finns en busshållplats med pendelparkering och cykelparkering där trafikanter kan åka med kollektivtrafik till närliggande orter.

Tingarör och Stakagården bedöms inte påverkas av vägplanen. Vad gäller Kronogården, som endast utgörs av en stolpe, kan placeringen komma att justeras.

### 4.2.3 Vägbelysning

Kommunalägd vägbelysning förekommer längs med större delen av aktuell sträcka. Belysning, som berörs av ny GC-väg, ska rivas. Kommunen har inte meddelat några krav på att belysa någon övergång eller annat.

## 4.2.4 Trafiksäkerhet och olycksstatistik

Oskyddade trafikanter måste i dagsläget gå eller cykla i blandtrafik längs väg 1676 för att ta sig till olika målpunkter. I Långhem samhälle ligger grundskolan Långhemsskolan, som har cirka 150 elever i årskurs F-6. Övriga elever i årskurs 7-9 samt gymnasieelever hänvisas till att ta sig till skolan via skolbuss och måste därmed ta sig till busshållplatserna via väg 1676, som idag inte utgör en säker sträcka ur trafiksäkerhetssynpunkt. Ridskolan, som ligger i anslutning till den östra delen av utredningsområdet, är även en viktig målpunkt som genererar att oskyddade trafikanter rör sig längs sträckan.

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har det mellan åren 2014–2024 inträffat tre olyckor på den aktuella sträckan längs väg 1676. En av olyckorna inträffade år 2018 och gällde en singelolycka med en cyklist vid korsningen väg 1676 – väg 27. Olyckan klassificerades som måttlig.

Olycksdatabasen STRADA bygger på rapporterade fall från polisen och sjukvården. Vid analys ska tas i beaktande att alla trafikolyckor inte rapporteras i STRADA, varför det kan ha inträffat olyckor som inte syns i statistiken.

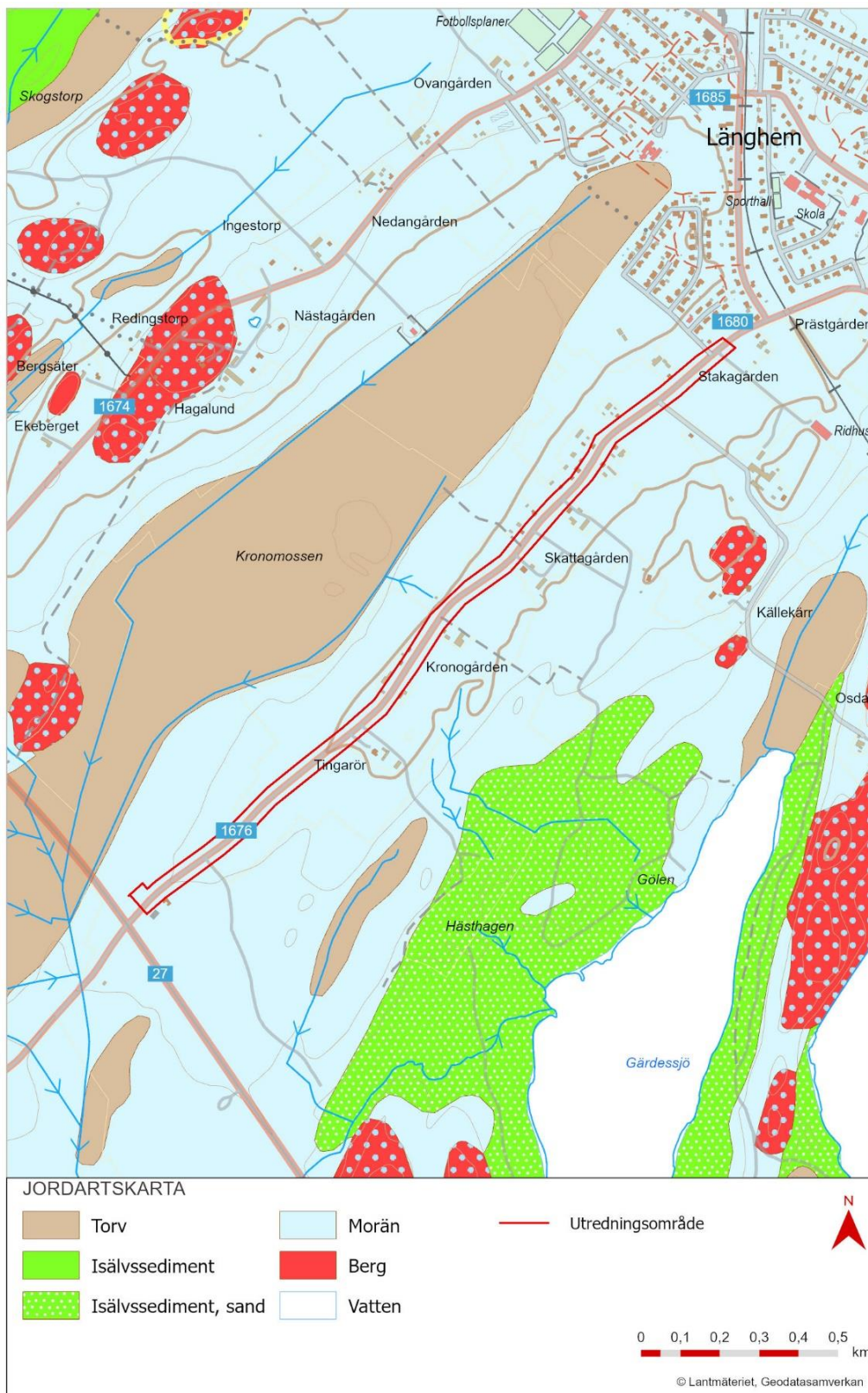
## 4.3 Byggnadstekniska förutsättningar

### 4.3.1 Geologi och geoteknik

Utmed den aktuella sträckningen för GC-vägen är marken plan och utgörs enligt SGU:s jordartskarta på ömse sidor om befintlig väg av morän, se Figur 4. Notera att jordartskartan endast redovisar jordarter ner till ett djup av 0,5 meter. Jordmäktigheten utmed sträckningen har av SGU uppskattats till cirka 5-10 meter i sydväst och ökande åt nordöst till 20-30 meter.

Morän är oftast ett stabilt och fast lagrat jordmaterial med varierande blandningar av block, sten, grus, sand och silt. Det bedöms därmed inte krävas några geotekniska utredningar för att kunna projektera den nya GC-vägen.

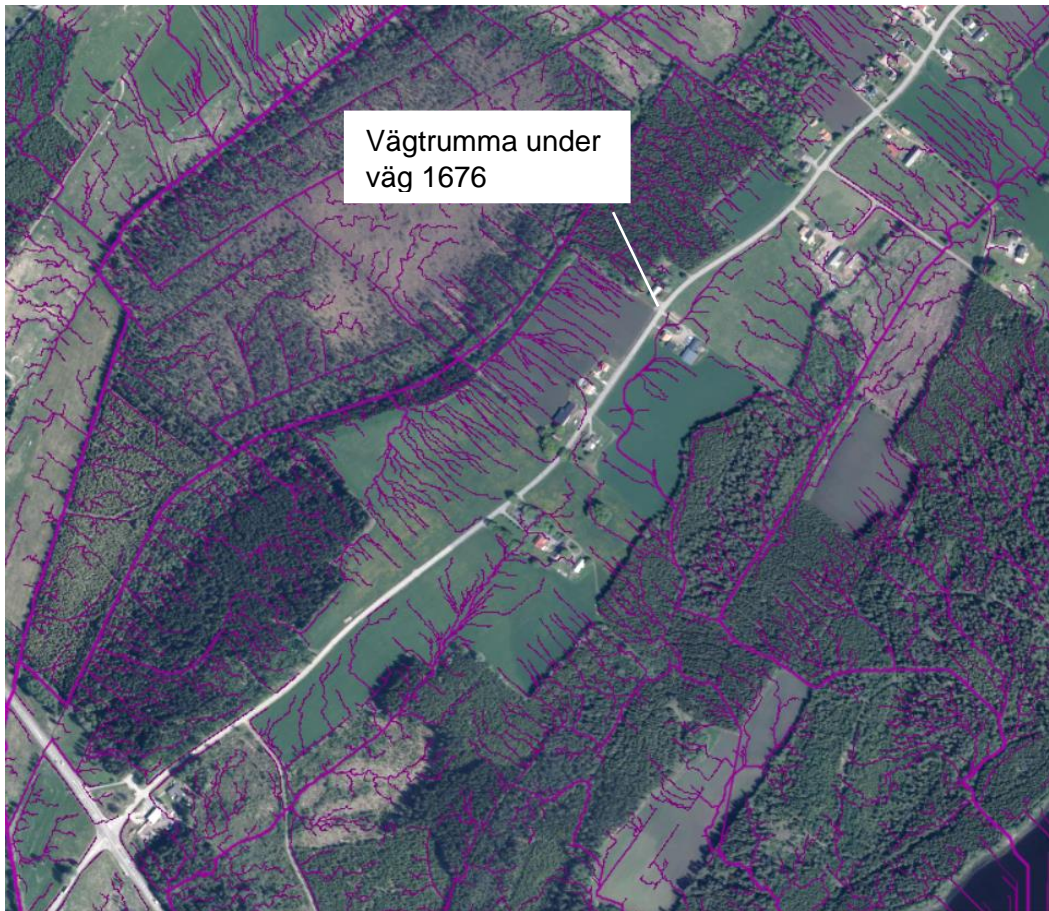




Figur 4. Jordartskarta över utredningsområdet och dess influensområde.

### 4.3.2 Avvattning

Föreslagen sträckning av väg 1676 avvattnas idag från vägen ut på kringliggande mark. Längs med korta sträckor avleds dagvatten via diken innan det tar sig vidare bort från utredningsområdet. Under väg 1676, i närheten av fastigheten Tranemo Långhem 4:11, finns en trumma som leder dagvatten i nordvästlig riktning, se Figur 5 och Bild 1.



Figur 5. Flödesvägar längs föreslagen sträckning (källa: underlag från Scalgo Live).





Bild 1. Bilden visar aktuell vägtrumma (källa: AFRY).

### 4.3.3 Ledningar

På aktuell sträcka finns både längsgående och korsande kablar som kan komma i konflikt vid genomförandet av vägplanen. Detta kommer att utredas mer i den fortsatta processen. Kommunen önskar att Trafikverket lägger tomrör för framtida ledningar.

- Låg- och högspänningsledningar tillhörande Vattenfall
- Tele/optokablar tillhörande Skanova
- Ledningar för belysningsstolpar söder sträckningen tillhörande Tranemo kommun
- Fiber söder om sträckningen tillhörande Långhem Landsbygd Fiber
- Åkerdräneringar är inte identifierade och kommer utredas i kommande skede.

## 4.4 Landskapet

Den berörda vägsträckan är en del av ett äldre vägstråk som knöt Långhem till kommunikationsstråket längs Ätradalen. Idag förbinder vägen Långhem till väg 27, som är ett av de större öst-västliga vägstråken i trakten.

Landskapet kring väg 1676 karaktäriseras av ett relativt flackt odlingslandskap omsluten av skogbeklädda partier. Området ligger i en del av ett sjörikt sprickdalslandskap, som i den här delen även kännetecknas av åsbildningar av morän. På dessa åsar, som är vattendelare, ligger ofta de äldre vägarna med åtföljande bebyggelse. Aktuell sträcka är ett typiskt exempel på detta och ligger på en åsbildning med bostadshus och gårdar på ömse sidor tätt inpå vägen, se Bild 2.

I det omgivande odlingslandskapet förekommer äldre ekar och lövträd i kluster i anslutning till gårdsmiljöerna. Flertalet gårdar längs sträckan utgörs av hästgårdar med tillhörande hagar som öppnar upp landskapet. Utmed vägen finns alléer som utgör ytterligare karaktärselement i landskapet, se Bild 3. Kring alléerna sluter sig landskapet och trädstammarna skymmer utsikten från vissa vinklar. En stenmur återfinns i den östra delen av sträckan och utgör ett kulturelement som berättar om samhällets utveckling, samt är ett vackert inslag i landskapet. Långhem kyrka, öster om vägsträckan, utgör ett tydligt riktmärke.

Strax norr om korsning väg 27 – väg 1676, motsatt bensinmacken vid Tingarör, finns en pendelparkering. Parkeringen utgörs av en asfalterad yta med sex parkeringsplatser samt cykelparkering under tak.



Bild 2. Bilden visar ett odlingslandskap med skogbeklädda partier och gårdsmiljöer (källa: AFRY).





Bild 3. Lövallé i anslutning till aktuell sträcka (källa: AFRY).

## 4.5 Miljöförhållanden

### 4.5.1 Områdesskydd

#### 4.5.1.1 Riksintressen

Områden som är av nationell betydelse för olika samhällsintressen kan klassificeras som riksintresse enligt 3 kap. och 4 kap. miljöbalken. Inom ett riksintresseområde får åtgärder inte vidtas som väsentligt kan skada områdets identifierade värden eller försvåra områdets nyttjande.

Utredningsområdet överlappar inte med något utpekade riksintresseområde.

Strax sydväst om utredningsområdet, cirka 150 meter motsatt väg 27, ligger *Vassgårdenområdet*, vilket är ett utpekade riksintresse för naturvård enligt 3 kap. 6§ miljöbalken, se Figur 6. Riksintresseområdet omfattar en yta på 1486 hektar och är ett för västsvenska förhållanden sällsynt stort och väl utvecklat åsnätområde med mellanliggande dödisgröpar. Riksintresset anses vara ett nyckelområde för tolkningen av isavsmältningens förlopp och mekanism.

Två utpekade riksintressen för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ligger i närheten till utredningsområdet, se Figur 6. Ett utav de utpekade riksintressena utgörs av *Väg 27* i anslutning till den västra änden av väg 1676. Det andra utgörs av *Kust till kustbanan, Göteborg-Kalmar* som löper i nord-sydlig riktning öster om utredningsområdet.

#### **4.5.1.2 Landskapsbildskydd**

Landskapsbildskydd finns till för att skydda värdet av framförallt den visuella upplevelsen av ett landskap och reglerar bland annat bebyggelse och vägar. För att utföra åtgärder som kan medföra negativ påverkan på landskapsbilden i dessa områden krävs tillstånd från länsstyrelsen. I nordvästlig riktning, cirka 1,7 kilometer från utredningsområdet, ligger det landskapsbildsskyddade området, *Vassagården*, se Figur 6.

#### **4.5.1.3 Strandskydd**

Utredningsområdet berör inget område som omfattas av strandskyddsbestämmelserna.

#### **4.5.1.4 Vattenskyddsområde**

Utredningsområdet överlappar inte med något vattenskyddsområde. Närmaste vattenskyddsområdet utgörs av Långhem, cirka 900 meter i nordvästlig riktning från utredningsområdet, se Figur 6.



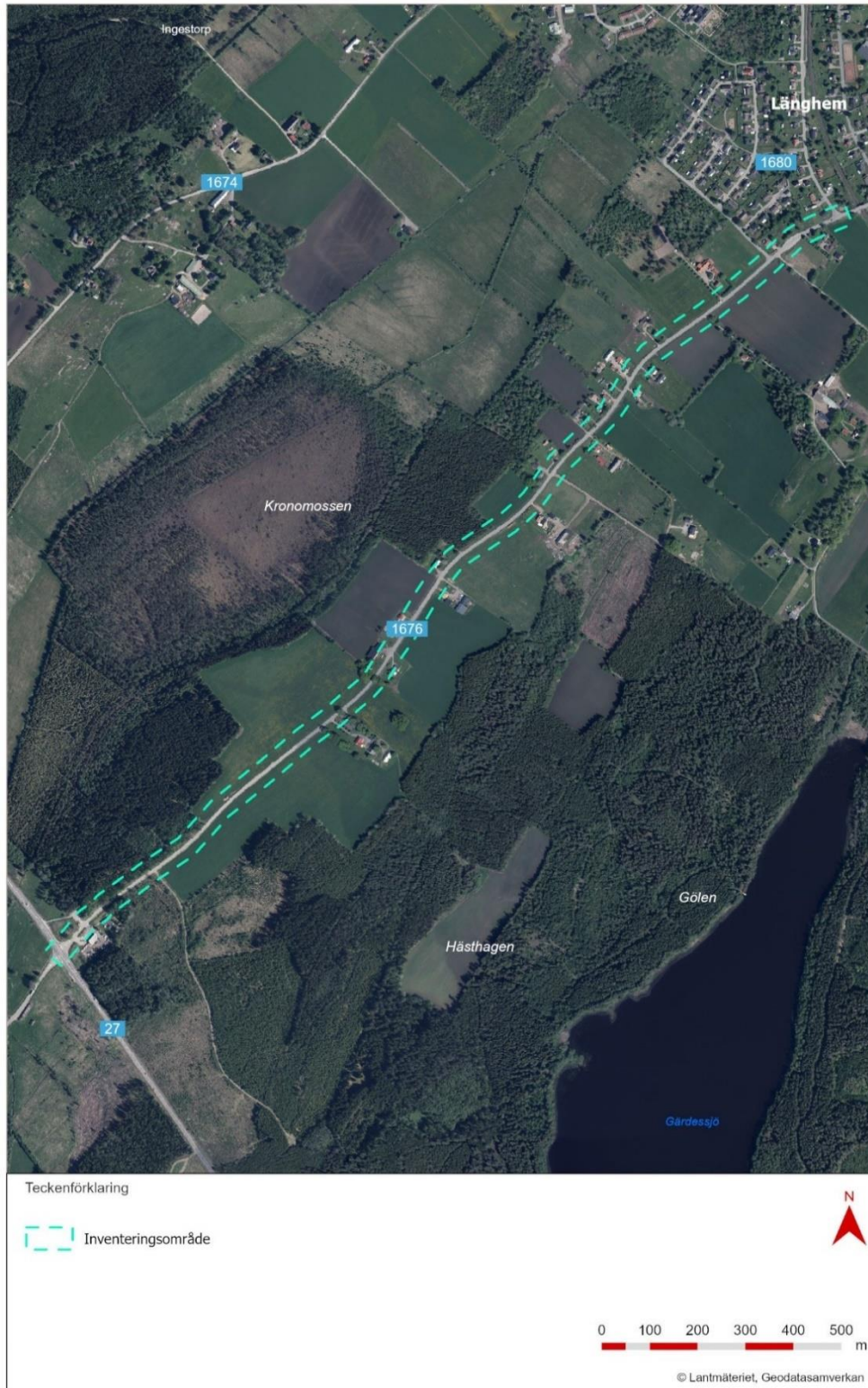


Figur 6. Riksintressen, landskapsbildsskyddsområde och vattenskyddsområde i närheten till utredningsområdet.



## 4.5.2 Naturmiljö

Under 2022 genomfördes en naturvärdesinventering på uppdrag av Trafikverket, med avseende på biologisk mångfald. Naturvärdesinventeringen omfattar hela utredningsområdet för vägplanen, se området som inventerades i Figur 7.



Figur 7. Kartan visar inventeringsområdet vid naturvärdesinventeringen.

Naturvärdesinventeringen har utförts på fältnivå med detaljeringsgrad detalj, med tilläggen *naturvärdesklass 4, generella biotopskydd, värdeelement – särskilt skyddsvärda träd, detaljerad redovisning av artförekomst och fördjupad artinventering – invasiva arter*.

Sammantaget identifierades 14 naturvärdesobjekt inom inventeringsområdet, se Figur 8. Två objekt hyser ett högt naturvärde (klass 2), fem objekt hyser ett påtagligt naturvärde (klass 3) och sju objekt hyser ett visst naturvärde (klass 4).

Nedan redogörs för de naturvärdesobjekt som tilldelats högt naturvärde och påtagligt naturvärde.

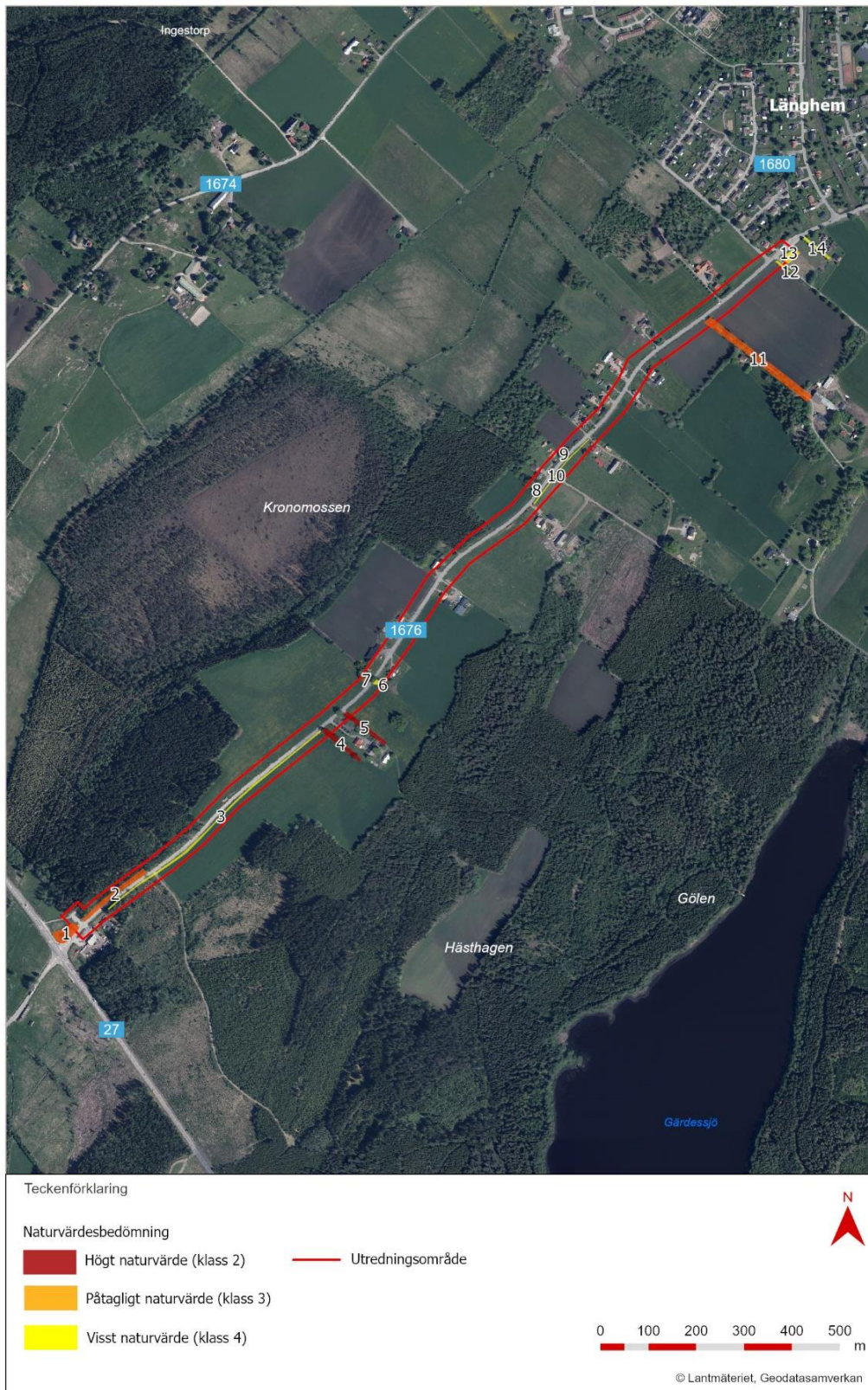
I höjd med Tingarör ligger två utpekade naturvärdesobjekt 4 och 5, se Figur 8, som tilldelats naturvärdesklass 2, högt naturvärde. Naturvärdesobjekten utgörs av lövträdsalléer och omfattas även av det generella biotopskyddet. Vad gäller objekt 4 består allén av 12 träd, en ask med askskottssjuka och övriga 11 träd är lönn. Naturvärdesobjekt 5 består av totalt 11 träd varav tre är alm, tre är ask och övriga är lönn. Inom inventeringsområdet står en grov alm och en grövre ask. Strax utanför inventeringsgränsen står ett jätteträd av alm.

I utredningsområdets västra del, intill och strax efter korsningen vid väg 27, ligger två utpekade naturvärdesobjekt 1 och 2, som tilldelats påtagligt naturvärde. Den först nämnda består av en friskäng i igenväxningsskede med enstaka äldre träd av ek och asp, samt flertal unga ekar och aspsly. Objekt 2 utgörs av ett lövbryn utmed väg 1676 med grövre asp, sälj och yngre ek, med inslag av björk, tall och gran, se Bild 4. Området är inhägnat och innanför de äldre lövträden övergår området till unglövskog med främst björk. Inom naturvärdesobjektet noterades den rödlistade arten svinrot (*Scorzonera humilis*; NT), se vidare avsnitt 4.5.2.2.

Ytterligare två naturvärdesobjekt som tilldelats påtagligt naturvärde återfinns längs föreslagen sträcka. Strax innan Kronogården, längs den norra sidan av väg 1676, ligger naturvärdesobjekt 7. Objektet består av en äldre grov ek omgiven av yngre lönn, rönn och ett fältskikt med liljekonvalj. Vid ekens bas ligger spridda stenar, till stor grad i jorden, som skapar skrymslen. På träden, främst eken, växer epifyter som bitterlav, cypressfläta, blågrå mjöllav, slånlav och kantlavar. Objekt 11 utgörs av en dubbelsidig lövträdsallé utmed en mindre asfalterad väg. Hela allén består av cirka 50 träd med björk, ek, rönn, ask (yngre), oxel och fågelbär, se Bild 5.

Naturvärdesobjekt 3, som är belägen längs med den nordöstra kanten av utredningsområdet, har tilldelats en preliminär bedömning (påtagligt naturvärde) med anledning av att objektet kan inneha värden som inte kunnat bedömas vid inventeringstillfället.





Figur 8. Kartan visar identifierade naturvärdesobjekt vid naturvärdesinventeringen.





Bild 4. Naturvärdesobjekt 2. Aspdominerat lövbryn, svinrot inom vägdiket (källa: AFRY).



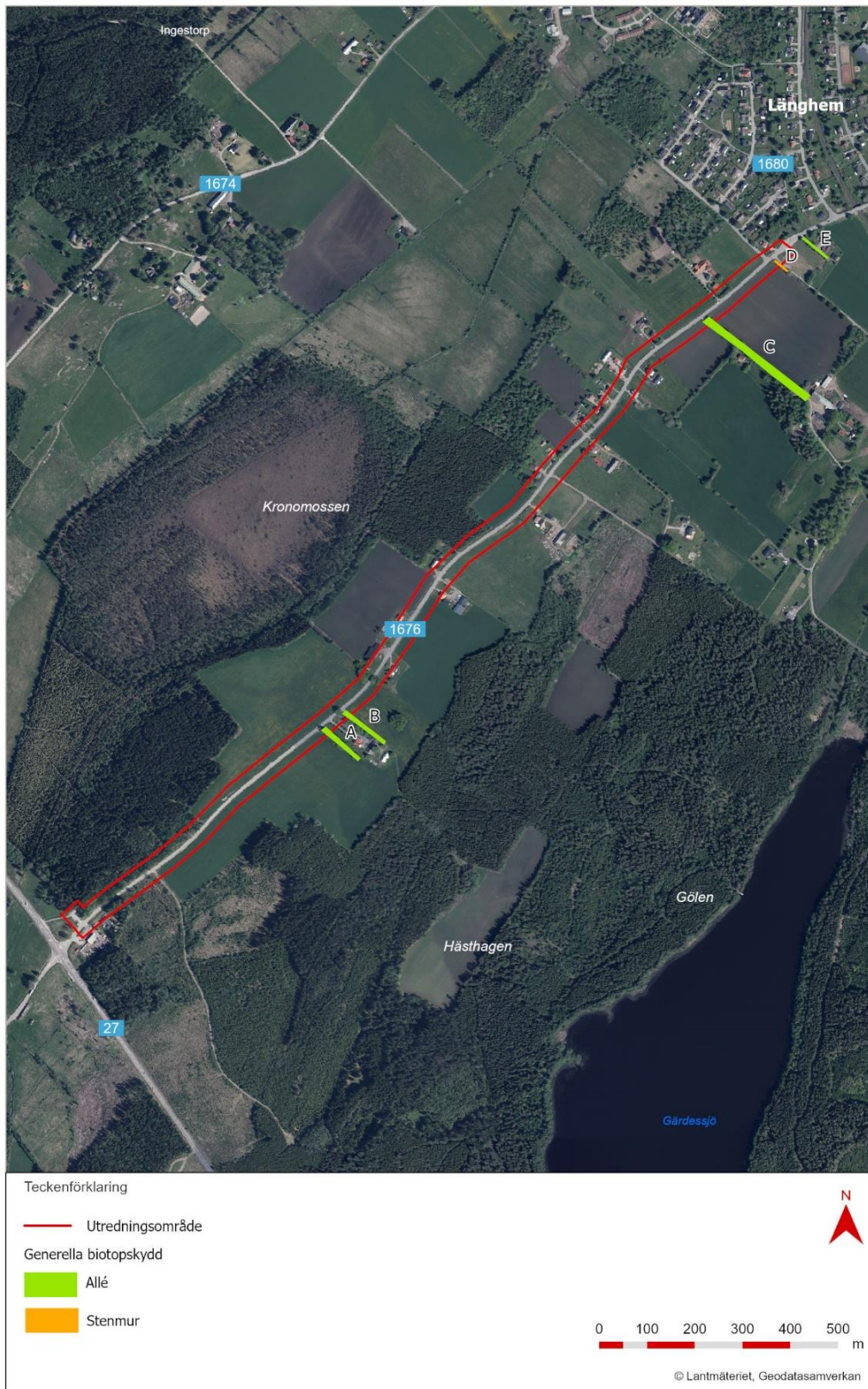
Bild 5. Naturvärdesobjekt 11. Dubbelsidig lövskogsallé (källa: AFRY).

#### **4.5.2.1 Generella biotopskydd**

Inom inventeringsområdet identifierades fem generella biotopskydd; fyra alléer och en stenmur, se Figur 9. Samtliga biotopskyddsobjekt utgörs även av utpekade naturvärdesobjekt, varav två objekt tilldelats naturvärdesklass 2, högt naturvärde, se vidare avsnitt 4.5.2 och Bild 5.

Identifierade biotoper utgör biotopskyddsområden enligt 7 kap 11 § miljöbalken. Inom ett biotopskyddsområde får inte verksamheter bedrivas eller åtgärder vidtas som kan skada naturmiljön. Om det finns särskilda skäl, får dispens från förbudet ges i det enskilda fallet.





Figur 9. Kartan visar identifierade objekt som omfattas av det generella biotopskyddet.

#### 4.5.2.2 Skyddade arter

Inom inventeringsområdet noterades inga skyddsvärda arter (fridlysta).

Däremot observerades tre rödlistade arter och dessa är alm (*Ulmus glabra*; CR), ask (*Fraxinus excelsior*; EN) och svinrot (*Scorzonera humilis*; NT), se Figur 10.

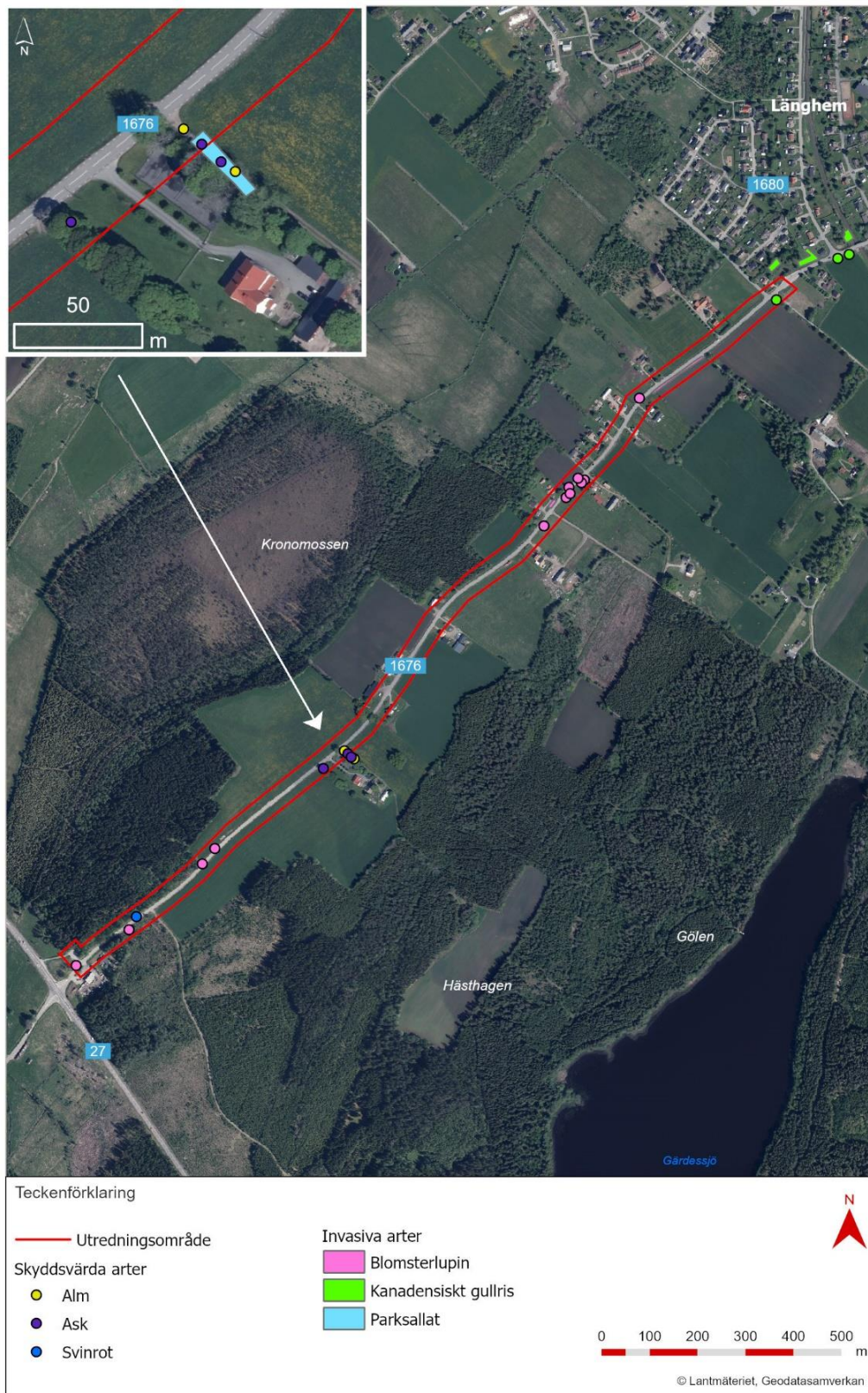
I övrigt konstateras att det inte finns några inrapporterade rödlistade eller skyddade arter via Artportalen inom inventeringsområdet.

#### 4.5.2.3 Invasiva arter

Under naturvärdesinventeringen har förekomster av de invasiva arterna blomsterlupin (tolv platser), kanadensiskt gullris (tre platser) och parksallat (en plats) uppmärksammas, se Figur 10. Kanadensiskt gullris förekommer i inventeringsområdets östra del, i nära anknytning till bostadsområdet och samhället Länghem. Blomsterlupin är lite mer fläckvis utspridd över hela området, men med en större ansamling nära mitten av området. Parksallat har påträffats inom naturvärdesobjekt 5.

I Artportalen har även den invasiva arten jätteloka (*Heracleum mantegazzianum*) rapporterats strax söder om inventeringsområdet.





Figur 10. Kartan visar identifierade skyddade arter och invasiva arter.

## 4.5.3 Vattenmiljö

### 4.5.3.1 Grundvatten

Utredningsområdet överlappar inte med någon grundvattenförekomst. Närmaste grundvattenförekomst, *Långhem*, ligger cirka 1,6 kilometer från utredningsområdet och bedöms inte påverkas av vägplanen, (VISS, 2024a).

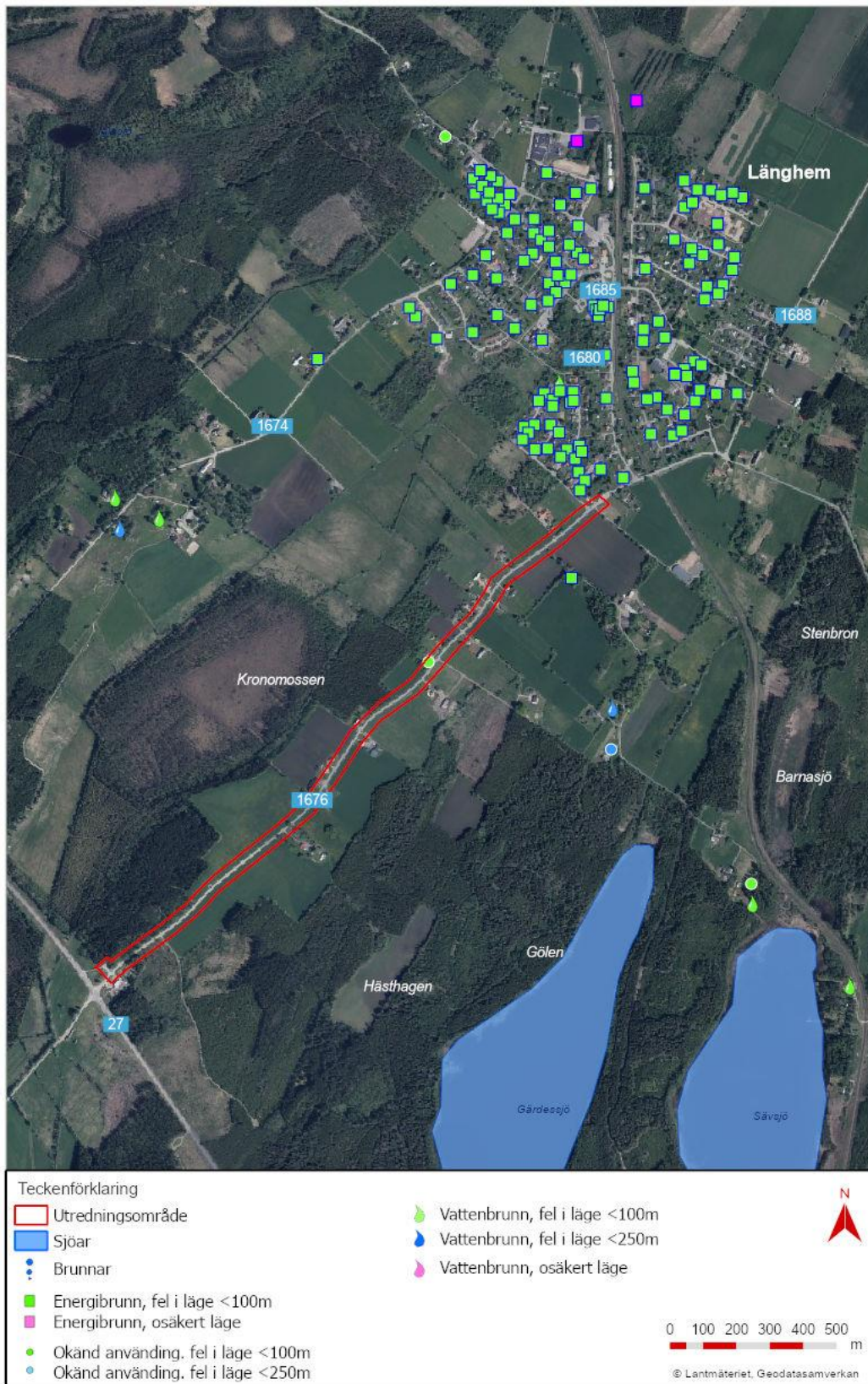
### 4.5.3.2 Övrigt vatten

Söder om utredningsområdet ligger sjöarna Gårdessjö (WA49592340) och Sävsjö (WA40304880) (VISS, 2024b; VISS, 2024c), med huvudavrinningsområde Ätran (SE103000). Sjöarna är oklassade och omfattas därav inte av miljökvalitetsnormer (MKN), se Figur 11. Sjöarna avvattnas i östlig riktning mot ytvattenförekomsten Lillån som omfattas av MKN.

### 4.5.3.3 Brunnar

Enligt SGUs brunnsarkiv förekommer ingen bergborrad vattenbrunn inom utredningsområdet. Däremot tangerar utredningsområdet med en brunn av okänd användning i höjd med bebyggelsekluster på den norra sidan om utredningsområdet, se Figur 11. I övrigt förkommer det energibrunnar i anslutning till samhället norr om utredningsområdet.





Figur 11. Kartan visar ytvattenförekomster och brunnar i närheten till utredningsområdet.



#### 4.5.3.4 Markavvattning

Två markavvattningsföretag förekommer i närheten av utredningsområdet, *Långhems Mader 1858* och *Simmesjön mfl. sjöar SF 1865*, se Figur 12. Markavvattningsföretagen bedöms inte påverkas av vägplanen.



Figur 12. Kartan visar markavvattningsföretag i närheten till utredningsområdet.

## 4.6 Friluftsliv och rekreation

Marken som planeras att tas i anspråk för vägplanen anses idag inte utgöra ett område för rekreation eller friluftsliv då det ligger tätt intill väg 1676. Den rekreation som eventuellt kan utföras inom utredningsområdet är promenader, löpning och ridning. Dock finns det målpunkter i anslutning till aktuell sträcka som kan vara av intresse för friluftsliv och rekreation, som bland annat Långhems Prästgård, Långhems Ridklubb, sjöarna Gärdessjö och Sävsjö söder om utredningsområdet samt riksintresseområdet för naturvård, Vassgårdenområdet. Norr om Långhem ligger även Torps stenhus, som är ett medeltida slott öppet för allmänheten samt Hoffsnäs Herrgård. Väg 1676 leder från väg 27, förbi Långhem och vidare upp mot dessa målpunkter.

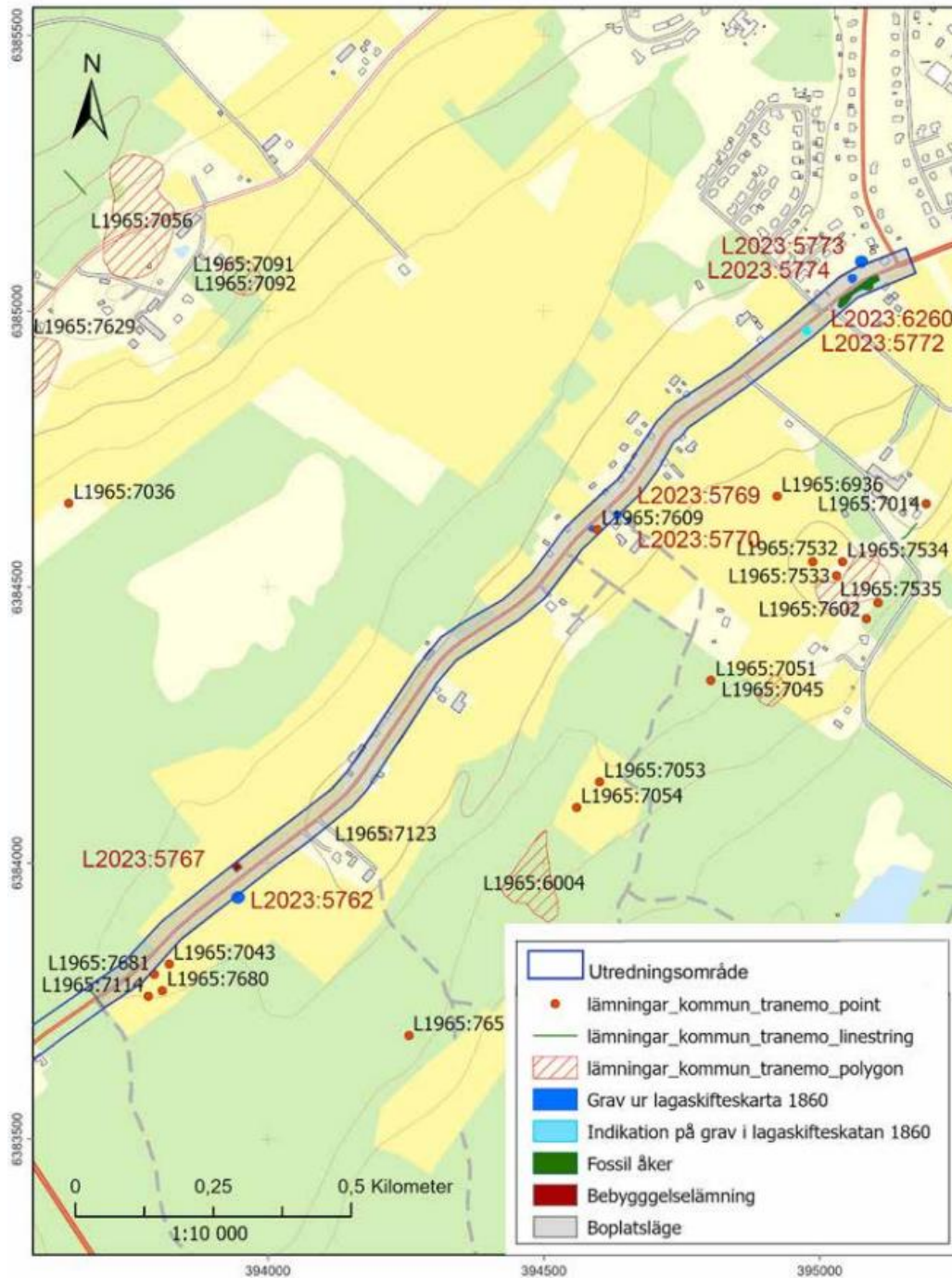
## 4.7 Kulturmiljö

Fornlämningsbilden uppvisar en bygd med återkommande eller kontinuerlig bosättning från neolitikum (yngre stenålder) och fram till mellersta järnålder. I anslutning till väg 1676, som sannolikt har mycket gamla anor, finns ett flertal gravar registrerade i form av stensättningar samt enstaka rösen. Lite längre bort finns torpgrunder, by- och gårdstomter samt områden med fossil åkermark från historisk tid. På båda sidor av väg 1676, i åkerlandskapet, finns även en del lösfynd av neolitisk karaktär. Inga arkeologiska undersökningar har tidigare gjorts i närområdet till väg 1676.

Hösten 2023 genomfördes, på Trafikverkets begäran, en arkeologisk utredning steg 1 längs aktuell sträcka. Resultatet från denna visade på ett flertal gravindikationer samt tidigare förekomst av röjningsrösen, se Figur 13. Lagaskifteskartan från år 1860 spelade en stor roll i utredningen. Enligt den arkeologiska utredningen var det när man planerade nyodling inom det aktuella området, vid 1800-talets mitt, som lantmätaren ritade ut befintliga gravar i området. Efter år 1860 kom dessa att plockas bort och plöjas ut, men kan fortsatt ha markeringar kvar under matjorden. Bortsett från de första 300 metrarna av utredningsområdets sydvästra del bedömdes därav hela den övriga delen av sträckan utgöra ett steg 2-område, där boplatslägen och överplöjda gravar kan förväntas förekomma. Med anledning av fornlämningsbilden kommer, på uppdrag av Trafikverket, en steg 2-utredning att utföras i augusti 2024.

Utmed väg 1676 ligger även ett antal gårdar såsom Tingarör, Kronogården, Skattagården och Stakagården. Ett tidigare missionshus som är upptaget i bebyggelseregistret är beläget i direkt anslutning till vägen, vilket är byggt år 1913. Byggnaden är numera i privat ägo.





Figur 13. Tidigare kända och nyupptäckta fornlämningar, möjliga fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar inom och i anslutning till utredningsområdet (Jönköpings Läns Museum, 2023).

## 4.8 Hälsa och säkerhet

Gång- och cykelnätet utmed väg 1676 är begränsat och hastighetsbegränsningen är 70 km/tim längs större delen av sträckan. Till busshållplatser och pendelparkering vid vägen saknas gång- och cykelpassage varvid oskyddade trafikanter förvisas till väg 1676 för att ta sig till målpunkter längs sträckan. Detta gäller även för de elever som går i årskurs 7-9 samt gymnasieelever eftersom den skola som finns i Långhem samhälle endast tar emot elever upp till årskurs 6.

Det bedöms inte föreligga några problem med luftföroreningar inom utredningsområdet.

## 4.9 Naturresurser

Vägplanen kommer att innebära att jordbruksmark tas i anspråk, både permanent och tillfälligt under byggtiden, se Figur 14. Med avseende på det permanenta anspråket, till följd av projektet, kommer befintlig jordbruksmark påverkas negativt eftersom marken ersätts av hårdgjord yta.

Jordbruksmark omfattas av 3 kap. 4 § miljöbalken. Ianspråktagande av jordbruksmark får tas för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga intressen, samt att behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Vägplanen innebär en trafiksäkerhetshöjande åtgärd på väg där oskyddade trafikanter dagligen färdas. Åtgärden bedöms följaktligen utgöra ett väsentligt samhällsintresse.





Figur 14. Kartan visar åker- och skogsmark i det omgivande landskapet.

## 4.10 Miljökvalitetsnormer

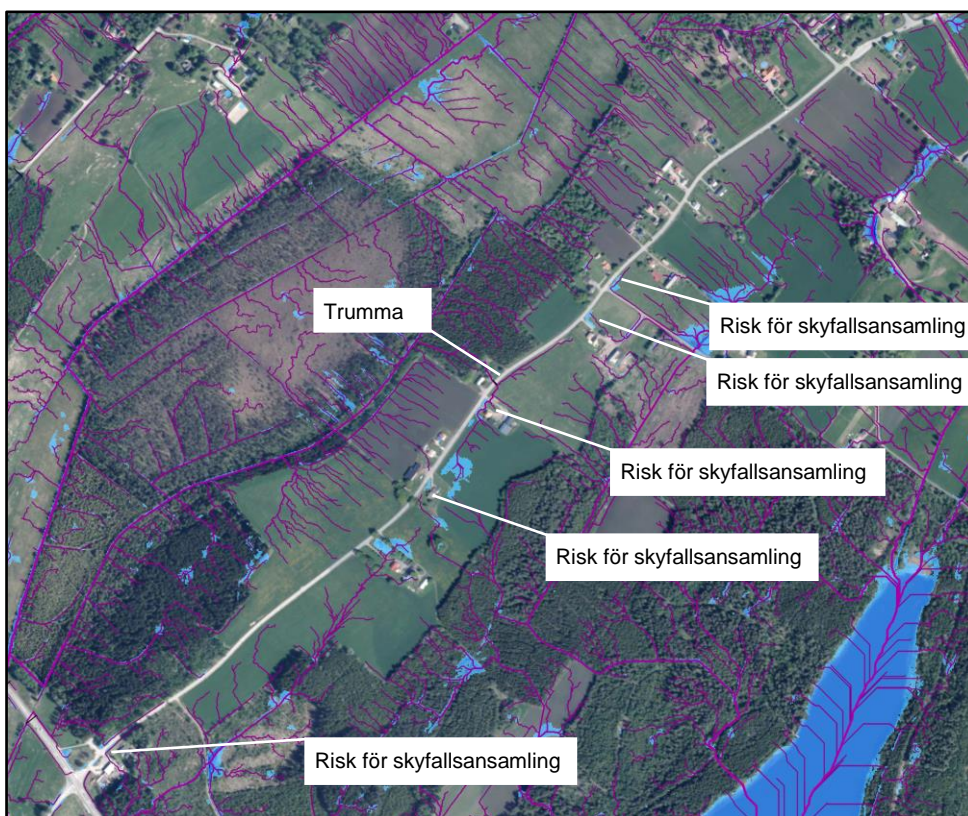
Miljökvalitetsnormer (MKN) finns för utomhusluft, vattenförekomster, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller och galler i hela landet.

Miljökvalitetsnormerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt säkerställa att kraven genom vårt medlemskap i EU uppfylls.

Projektet bedöms inte omfattas av MKN.

### 4.10.1 Klimat och risker

Programmet Scalgo Live har använts för att analysera flödesvägar samt ansamlingar av skyfallsvolymen vid 50 mm regn (SMHIs definition av skyfall). Vid stora flöden finns det risk för skyfallsansamlingar intill vägen, se Figur 15. Genom korrekt höjdsättning kan flödena ledas vidare.



Figur 15. Flödesvägar och skyfallsansamlingar vid 50 mm regn (källa: underlag från Scalgo live).

## 4.10.2 Förorenad mark

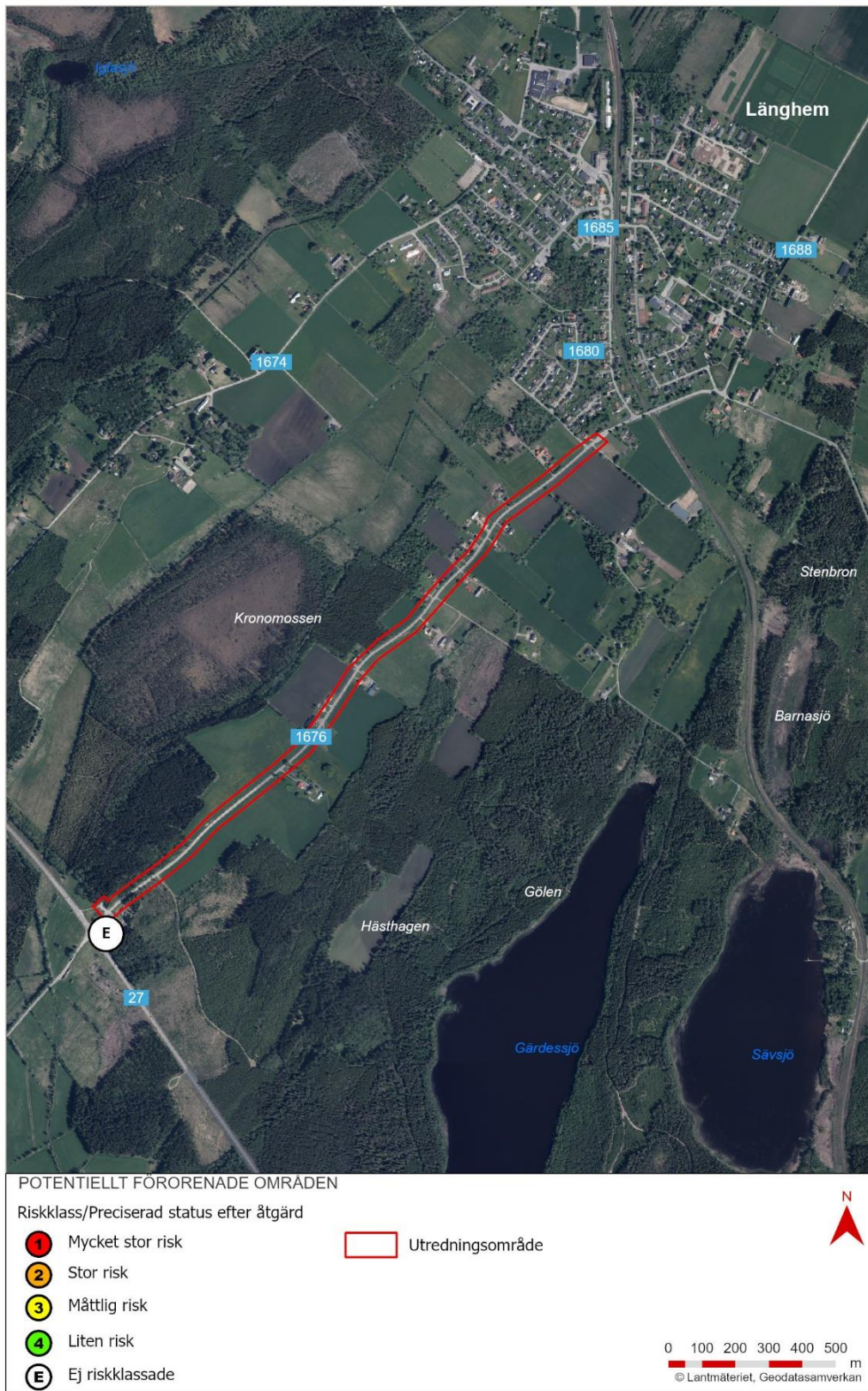
Vägtrafik är en källa till spridning av förorening genom avgasutsläpp, däcknötning, nedslitning och korrosion av framför allt rörliga delar i motorer och transmission och läckage av petroleumprodukter vilket hamnar i omkringliggande områden så som bland annat vägdiken och vattendrag.

Enligt länsstyrelsens EBH-databas finns ett potentiellt förorenat område i anslutning till utredningsområdet, vid korsningen väg 1676 - väg 27, se Tabell 1 och Figur 16. EBH-databasen är en databas där information om konstaterat eller potentiellt förorenade platser i Sverige lagras.

**Tabell 1. Lista över potentiellt förorenade områden inom och i anslutning till utredningsområdet.**

<b>Id-EBH-stödet</b>	<b>Riskklass</b>	<b>Status</b>	<b>Primär bransch</b>	<b>Sekundär bransch</b>
156684	Ej klassad	Identifiering	Drivmedels-hantering	Bilvårdsanläggning, bilverkstad och åkeri





Figur 16. Potentiellt förorenad mark i närheten till utredningsområdet.

## 4.11 Nationella miljö kvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och 24 etappmål. Det övergripande generationsmålet innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället.

De miljö kvalitetsmål som bedöms aktuella för vägplanen är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv.

# 5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

Projektet innebär anläggande av en GC-väg på en cirka 2 kilometer meter lång sträcka. Projektet startar vid pendelparkeringen, i anslutning till väg 27, och avslutas vid busshållplatsen, cirka 50 meter norr om korsningen med Kryddvägen, i Långhem, Tranemos kommun. Se Figur 2 för projektets lokalisering.

## 5.1 Val av sida

GC-vägens lokalisering är given i och med att den ska dras längs med väg 1676. I vidare arbete med utformningsförslag ingår val av sida, där en första bedömning gjorts utifrån tillgänglig information. Informationen kommer att kompletteras med kommentarer från samrådssynpunkter och utgöra grund för utformning i kommande skede. Projektets ändamål, att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, som idag rör sig på trafikerade bilvägar samt uppsatta projektmål förväntas uppnås oavsett val av sida.

Enligt en första bedömning kommer anläggandet av en ny GC-väg längs den norra sidan av vägen bidra till att färre personer kommer att behöva korsa väg 1676 för att ta sig till och från målpunkterna, vilket avsevärt ökar trafiksäkerheten längs sträckan. Detta med anledning av att större delen av bostadsbebyggelsen i Långhem samhälle och Långhemskolan ligger på den norra sidan av väg 1676 samt målpunkterna pendelparkering och busshållplats. Placering av GC-vägen på södra sidan medför byte av sida till målpunkterna på norra sidan vilket är negativt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Med avseende på befintliga ledningar inom utredningsområdet ligger merparten av dessa utmed den södra sidan av väg 1676, varför färre ledningar kommer att beröras av åtgärden om GC-vägen anläggs längs den norra sidan. Vidare ligger samtliga objekt som omfattas av det generella biotopskyddet och majoriteten av identifierade naturvärdesobjekt längs med den södra sidan av väg 1676. En GC-väg utmed den norra sidan innebär därmed att intrång i utpekade objekt som omfattas av det generella biotopskyddet kan undvikas samt merparten av utpekade naturvärdesobjekt.

Oavsett val av sida för aktuell vägplan kommer fastigheter med trädgårdar att beröras. Om GC-vägen anläggs längs den norra sidan kan en sidoförflyttning av vägen bli aktuell för att minimera intrång i ett antal trädgårdar, vilket innebär att mark även behöver tas i anspråk på södra sidan av vägen.

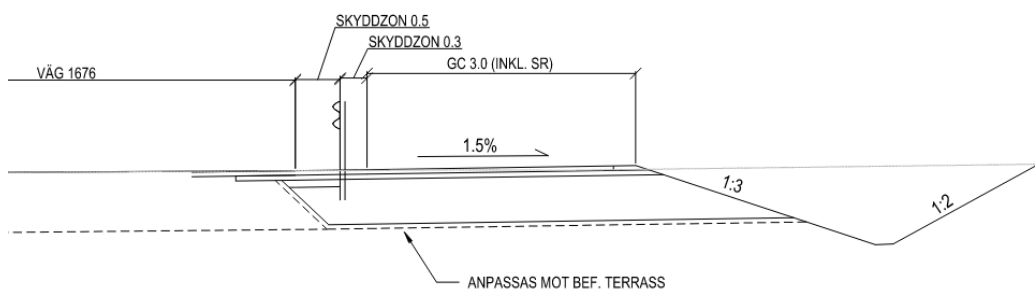
Vad gäller kulturmiljö har stora delar av sträckan, vid en utredning steg 1, bedömts kunna hysa idag okända fornlämningar och indikationer finns på förekomst av idag överodlade gravar. Gravarna kunde inte identifieras vid platsbesök men resultatet från en framtida arkeologisk utredning steg-2 kan påvisa annat. Större delen av gravindikationerna är belägna längs den södra sidan av väg 1676.

## 5.2 Val av övergripande utformningsstandard

GC-vägen avses anläggas längs befintlig sträckning av väg 1676. I detta tidiga skede är det inte möjligt att exakt beskriva hur utformningen kommer att bli, men i detta avsnitt beskrivs utformningsstandarden på en övergripande nivå. En mer utförlig projektering kommer presenteras i senare skede.

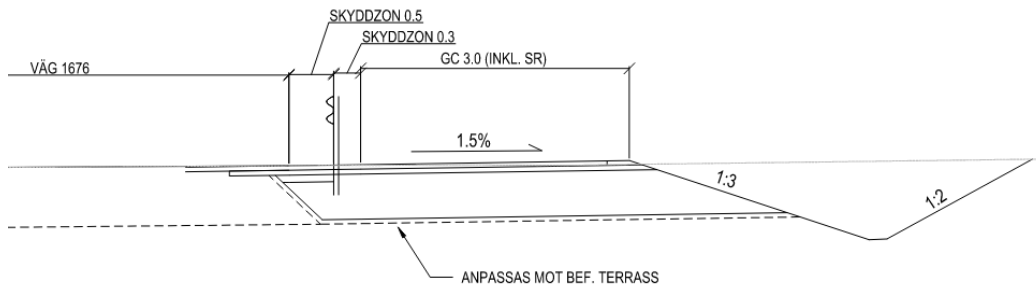
Höjdskillnaden mellan väg 1676 och omgivande mark är liten på större delen av sträckan, cirka 0,5-1 m. På de sista 100 meterna i norra delen varierar dock höjdskillnaden mellan 2-8 meter. Detta innebär att det krävs schaktning på större delen av sträckan för anläggning av GC-vägen.

Bredden på planerad GC-väg uppgår till cirka 2,5 meter med en stödresa på 25 centimeter på vardera sida. På större delen av sträckan kan GC-vägen separeras från väg 1676 med ett dike, se Figur 17. Vid trånga sektioner kan GC-vägen anläggas intill vägen och separeras med räcke, se Figur 18. Vid vissa delsträckor ligger bostadsfastigheter i nära anslutning till redan befintlig väg. För att minimera intrång på tomtmark kan stödmur bli aktuellt istället för slänt, se Figur 19.

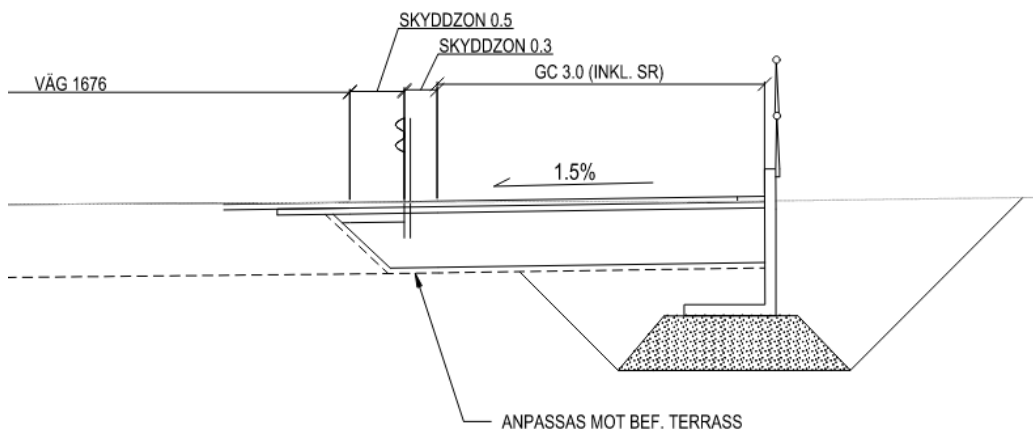


Figur 17. Förslag på utformning av GC-väg som separeras från väg 1676 med dike.





Figur 18. Förslag på utformning av GC-väg som separeras från väg 1676 med räcke.



Figur 19. Förslag på utformning av GC-väg med stödmur.

Oavsett val av sida kommer det behövas en passage för att tillgängliggöra busshållplatsen norr om Kryddvägen.

Vid enskilda anslutningar, till väg 1676, kommer öppningar göras mellan GC-vägen och väg 1676 för att göra GC-vägen tillgänglig för GC-trafikanter.

## **5.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper**

### **5.3.1 Markanvändning**

#### **5.3.1.1 Kommunala planer**

En byggnadsplan kan komma i konflikt med vägplanen, se vidare i avsnitt 4.1.1. Byggnadsplanen berörs i den östra delen av utredningsområdet. På södra och norra sidan berörs ett område som är utpekad som allmän plats, vägmark. På norra sidan kan även ett område för bostadsändamål, med mark som inte får bebyggas, beröras beroende på utformning av GC-vägen. Intrång i mark som inte får bebyggas strider mot den berörda planens syfte men avvikelsen kan komma att godkännas av kommunen då det tillgodoser ett allmänt intresse.

#### **5.3.1.2 Befintlig bebyggelse och verksamheter**

Oavsett val av sida för aktuell vägplan kommer fastigheter med trädgårdar att beröras. Längs den norra sidan berörs arton fastigheter, varav elva har trädgårdar nära vägen, femton enskilda infarter och fem åkeranslutningar. Ett antal bostäder längs den norra sidan, strax efter Stakagården i östlig riktning, ligger inom ett avstånd på cirka 10 meter från befintlig väg. På södra sidan berörs fjorton fastigheter varav åtta har trädgårdar nära vägen, femton enskilda anslutningar samt tre åkeranslutningar. Vid utformning av GC-vägen ska hänsyn tas till berörda fastigheter. Markintrångets omfattning kommer att utredas i det fortsatta arbetet samt begränsas i den mån det är möjligt i avvägning mot allmänna och enskilda intressen.

### **5.3.2 Störningar vid byggnation**

Under byggtiden kan mark utöver vägområdet behöva nyttjas tillfälligt. Åtgärden förväntas inte innebära att väg 1676 behöver stängas av under byggnation. Under hela byggtiden ska minst ett körfält vara öppet för trafik och trafiken ska regleras vid behov (om ett körfält är stängt).

Störningar som buller, vibrationer och damning kan uppstå vid byggnation. Detta kan drabba de boende och trafikanter i området. Byggnation sker dock endast under en begränsad tidsperiod och bedöms inte medföra bestående konsekvenser. Åtgärder ska vidtas för att minimera störningar under anläggningsarbeten.

### **5.3.3 Byggnadstekniska förutsättningar**

#### **5.3.3.1 Geologi och geoteknik**

Utmed den aktuella sträckningen för GC-vägen är marken plan och utgörs på båda sidor av befintlig väg av morän som oftast är ett stabilt och fast lagrat jordmaterial med varierande blandningar av block, sten, grus, sand och silt. Stabilitetsförhållandena inom utredningsområdet är gynnsamma och inget behov av kompletterande geotekniska undersökningar bedöms föreligga.

#### **5.3.3.2 Avvattning**

Vägen fungerar som vattendelare. Om dräneringen av fastigheterna inte fungerar i dag kan det bli ett problem vid anläggandet av GC-vägen. Åkerdränering är känslig och lätt att köra sönder.

### **5.3.4 Landskap**

Vägplanen och anläggandet av en GC-väg längs med sträckan bedöms endast påverka landskapets värden i begränsad omfattning eftersom GC-vägen planeras att anläggas utmed redan befintlig väg. En ny GC-väg längs väg 1676 innebär ett intrång i det karaktäristiska odlingslandskapet och beroende på val av sida blir ingreppet mer eller mindre påtagligt. I den västra delen, där landskapet är trängre, kan skogspartiet komma att förändras på ett negativt sätt av att mark tas i anspråk.

Trafikverket avser att utföra åtgärden på sådant sätt att de flertalet alléer som utgör karaktärselement i landskapet samt den stenvägg som identifierats i den östra delen av utredningsområdet i största möjliga mån inte tar skada. Anläggs GC-vägen utmed norra sidan av befintlig väg undviks intrång i identifierade karaktärselement.

### **5.3.5 Riksintressen**

Inga riksintresseområden berörs av vägplanen och bedöms därmed inte påverkas av vägplanen.

### **5.3.6 Naturmiljö**

Påverkan på identifierade naturmiljövärden och arter inom utredningsområdet beror i stor utsträckning på val av sida samt åtgärdens utformning. Sammanlagt identifierades 14 naturvärdesobjekt inom inventeringsområdet varav två objekt är av högt naturvärde, fem objekt tilldelats ett påtagligt naturvärde och sju ett visst naturvärde. Naturvärdesobjekten är huvudsakligen belägna längs sträckans södra sida och flertalet objekt är belägna precis intill väglinjen.



Om GC-vägen anläggs längs den norra sidan av väg 1676 kan därmed påverkan på merparten av naturvärdesobjekten undvikas.

Vägplanen kommer, utifrån ett lokalt perspektiv, innebära påverkan på och i vissa fall förlust av mindre områden av naturvärde. I det fortsatta arbetet kommer det att utredas vidare hur intrång i naturvärden kan undvikas. De negativa effekterna som vägplanen medför bedöms kunna begränsas till en låg nivå, i samband med att lämpliga skydds-och försiktighetsåtgärder tas fram i det fortsatta arbetet.

#### Generellt biotopskydd

Längs den södra sidan av sträckan finns fem utpekade objekt varav fyra alléer och en stenmur, som omfattas av det generella biotopskyddet vilka kan komma att beröras av föreslagen åtgärd beroende på val av sida. Om GC-vägen anläggs längs den norra sidan av väg 1676 kommer påverkan på samtliga biotopskyddsobjekt att undvikas.

Två alléer i höjd med Tingarör, längs sträckans södra sida, utgörs av naturvärdesobjekt som tilldelats ett högt naturvärde och bör därmed hanteras med försiktighet. Hänsyn och skadeförebyggande åtgärder ska inarbetas och redovisas i vägplanen under det fortsatta arbetet.

#### Skyddade arter

Inga fridlysta arter noterades under fältbesöken, däremot observerades tre rödlistade arter och dessa är alm, ask och svinrot. Skadeförebyggande åtgärder och hänsynstaganden ska inarbetas och redovisas i vägplanen under det fortsatta arbetet.

#### Invasiva arter

Inom utredningsområdet återfinns invasiva arter vid flertalet platser. Spridning av invasiva arter i miljön är ett hot mot den biologiska mångfalden och kan medföra skador på ekosystem. Risken för spridning kan minimeras genom kontroll och korrekt hantering av massor. I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket utreda behovet av åtgärder för att begränsa spridning av invasiva arter i samband med anläggningsarbeten.

### 5.3.7 Vattenmiljö

Ytvatten- och grundvattenförekomster bedöms ligga på ett sådant avstånd att de inte förväntas påverkas av föreslagen åtgärd. Vägplanens eventuella påverkan på den brunn av okänd användning, som tangerar utredningsområdet strax efter avtagsväg till Skattagåden, kommer att vidare utredas i det fortsatta arbetet.

### **5.3.8 Kulturmiljö**

Den planerade GC-vägen berör inget riksintresse för kulturmiljövård eller kommunala bevarandeområden. Den visuella påverkan på kulturlandskapet bedöms bli begränsad med anledning av att GC-vägen anläggs i direkt anslutning till väg 1676.

Inom utredningsområdet förekommer fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar och sannolikt kommer vissa av dessa att beröras av vägplanen. I dagsläget är graden av påverkan svår att bedöma. Fornlämningar är skyddade enligt 2 kap. Kulturmiljölagen (KML) och får inte flyttas, täckas över eller på annat sätt skadas utan tillstånd från berörd länsstyrelse. Övriga kulturhistoriska lämningar är inte skyddade av KML, men kan ha ett stort kulturhistoriskt värde för till exempel förståelsen av landskapsutnyttjandet i ett område och bör i möjligaste mån bevaras och skyddas. Med anledning av fornlämningsbilden kommer därav en steg 2-utredning att genomföras på uppdrag av Trafikverket i augusti 2024.

Resultatet från en framtida steg 2-utredning kommer tydliggöra projektets påverkan på eventuellt nyupptäckta fornlämningar. Utredningen kommer även avgöra omfattningen av ytterligare arkeologiska insatser samt behovet av skyddsåtgärder i kommande plan- och projekteringsarbete.

### **5.3.9 Rekreation och friluftsliv**

Den rekreation som bedöms kunna utföras inom utredningsområdet består av promenader, löpning och ridning. Dessa friluftaktiviteter bedöms påverkas positivt av projektet då det skapas säkrare och mer tillgängliga ytor för dessa aktiviteter. Tillgängligheten till målpunkter för rekreation och friluftsliv i det omgivande landskapet förväntas öka till följd av vägplanen.

### **5.3.10 Hälsa och säkerhet**

Mängden luftföroreningar i området bedöms bli oförändrad eller minska då vägplanen kan antas bidra till mindre vägtrafik längs väg 1676. Vad gäller olyckor längs aktuell vägsträcka har det totalt rapporterats tre trafikolyckor mellan åren 2014-2024, varav en singelolycka med en cyklist. Vägplanen och planerad GC-väg kommer att förbättra möjligheten för oskyddade trafikanter att på ett säkert sätt röra sig längs befintlig sträcka samt även tänkas vara gynnsam för ortens boende i form av ökad rörelsefrihet längs sträckans målpunkter. Anläggandet av en ny GC-väg bedöms även positivt utifrån ett barnperspektiv då elever som ska ta sig till skolor i omkringliggande områden kan förflytta sig på ett säkert sätt till hållplatslägen för skolbuss.

### **5.3.11 Miljökvalitetsnormer**

Aktuell åtgärd bedöms inte påverka uppfyllandet av miljökvalitetsnormer.

### **5.3.12 Naturresurser**

Vägplanen kommer innebära att jordbruksmark tas i anspråk, både permanent och tillfälligt under byggtiden. Vad avser det permanenta anspråket kommer detta orsaka negativ effekt eftersom befintlig jordbruksmark ersätts av hårdgjord yta. Vid utformning av GC-vägen ska hänsyn tas för att inte försvåra brukningsmöjligheterna för kvarvarande mark.

Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Planerad åtgärd omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärd på väg där oskyddade trafikanter dagligen färdas. Åtgärden bedöms således utgöra ett väsentligt samhällsintresse.

### **5.3.13 Klimat och risker**

Vid val av sida för GC-vägen kommer hänsyn tas till områden som kan drabbas av översvämningar vid höga flöden och skyfall. Trafikverket avser att vidare utreda översvämningens risker vid en framtida byggnation för att undvika att dagvatten som tidigare ansamlats intill vägen inte leds vidare mot befintliga fastigheter. På så vis riskeras inte eventuella översvämningssituationer att förvärras.

### **5.3.14 Förorenade områden**

Generellt bedöms vägområden vara behäftade med föroreningar från vägtrafiken. Ett potentiellt förorenat område ligger i nära anslutning till vägplanens östra del och det föreligger risk att förorening från denna kan ha spridits till vägområdet. Under den fortsatta projekteringen kommer omfattning av potentiella föroreningar och projektets påverkan på dessa utredas vidare.

### **5.3.15 Kumulativa effekter**

Åtgärden syftar till att skapa goda förutsättningar för att skydda oskyddade trafikanter längs med aktuell sträcka. Vägplanen förväntas i första hand leda till en ökad arbetspendling via gång eller cykel samt ökad trafiksäkerhet för boende i Långhem samhälle och dess närområde. Efter vägplanens färdigställande förväntas aktuell vägsträcka kunna upprätthålla en god funktionalitet under en längre tid och ytterligare åtgärder förväntas inte behövas.

Sammantaget ses inga kumulativa effekter av vägplanen



## 6 Åtgärder

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

- Massbalans ska eftersträvas under hela projekteringstiden, varför schaktmassor används inom projektet där det är möjligt.
- Återanvändning av massor sker på ett sådant sätt att spridningsrisken för eventuella föroreningar och invasiva arter minimeras.
- Kompletterande naturvärdesinventeringar utförs vid behov.
- Den kunskapsinhämtning som resultatet från arkeologisk utredning steg 2 och avgränsande förundersökning ger, bidrar till att motverka negativa miljöeffekter, om hänsyn till dessa tas i projekteringen.
- I det fall arbeten planeras i närheten av de potentiellt förorenade områdena kan markundersökning komma att krävas. Markundersökning kan även krävas om det blir aktuellt med schaktning under grundvattennivån.

## 7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

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

Trafikverket bedömer att åtgärden inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan mot bakgrund av att projektet är begränsat i utbredning och omfattning samt att inga värdefulla områden bedöms påverkas av åtgärden. De negativa effekterna som vägplanen medför på naturvärden bedöms kunna begränsas till en låg nivå, i samband med att lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder tas fram i det fortsatta arbetet. Resultatet från en framtida steg 2-utredning kommer tydliggöra projektets påverkan på eventuellt nyupptäckta fornlämningar. Utredningen kommer även avgöra omfattningen av ytterligare arkeologiska insatser samt behovet av skyddsåtgärder i kommande plan- och projekteringsarbete.

Vägplanen medför att jordbruksmark tas i anspråk. Den permanenta hårdgjorda yta som skapas till följd av planerad åtgärd ger en negativ effekt på befintlig jordbruksmark. Vägplanen bedöms utgöra ett väsentligt samhällsintresse samtidigt som hänsyn tas till kvarvarande mark för att inte försämra brukningsmöjligheterna.

Vägplanen medför, oavsett val av sida, att fastigheter med trädgårdar berörs. Vid utformning av GC-vägen ska hänsyn tas till dessa fastigheter. Markintrangets omfattning kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet samt begränsas i den mån det är möjligt i avvägning mot allmänna och enskilda intressen.

Åtgärden omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter, varför vägplanen minskar risken för trafikolyckor utmed aktuell sträcka.

# 8 Fortsatt arbete

## 8.1 Planläggning

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

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

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

## 8.2 Viktiga frågeställningar

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

- Vilka störningar som förekommer under byggtiden och i vilken omfattning.
- Hur ser planering av framkomlighet ut längs vägar för trafikanter under själva byggtiden/anläggningsfasen.
- Läge och utformning av eventuella passager för gående och cyklister. Vid anläggandet av GC-vägen längs den norra sidan av vägen är passager för gående och cyklister inte aktuellt.
- Behovet av dispens för arbeten inom biotopskyddsobjekt.
- Behovet av åtgärder för att minska risken för spridning av invasiva arter.
- Behovet av åtgärder för att minska spridningsrisken från potentiellt förorenade området.
- Behovet av en barnkonsekvensanalys.
- Utredda förekomst av fornlämningar samt utreda behovet av åtgärder för att undvika eller begränsa påverkan på fornlämningar och kulturvärden.

# Källor

Enviroplaning. (2022). *NVI - Gång- och cykelvägar i Väst Naturvärdesinventering Länghem*.

Jönköpings Läns Museum. (2023). *GC-väg över bortplöjda gravar. Arkeologisk utredning, steg 1, av planerad gång- och cykelväg längs väg 1676 mellan väg 27 och väg 1685, Länghems socken i Tranemo kommun, Västra Götalands län. Arkeologisk rapport 2023:33*.

Ledningskollen. (den 10 05 2024). Hämtat från <https://www.ledningskollen.se/>

Länsstyrelsen Västra Götalands län. (den 22 05 2024). *Informationskartan Västra Götaland*.

Naturvårdsverket. (den 12 05 2024). *Skyddad natur*. Hämtat från <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Scalgo. (den 05 06 2024). Hämtat från <https://scalgo.com/sv/>

Trafikverket. (2024). *Tittskåp riksintressen*. Hämtat från <https://riksintressenkartor.trafikverket.se/>

Tranemo kommun . (2022). *Länghem 2035. Fördjupad översiktsplan*.

Tranemo kommun. (2009). *Översiktsplan 2009*.

Vatteninformationssystem Sverige. (den 10 05 2024). *Vattenkartan*. Hämtat från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399>

VISS. (2024a). *Länghem*. Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA43476006>

VISS. (2024b). *Gärdessjö*. Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA49592340>

VISS. (2024c). *Sävsjö*. Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA40304880>



Trafikverket, 411 04 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4

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

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