

RAPPORT

Samrådsunderlag

Gång- och cykelväg, väg 180

Alingsås kommun, Västra Götalands län
2025-04-15



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: [Konfidentialitetsnivå]

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Gång- och cykelväg, väg 180

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2025-05-13

Ärendenummer: TRV 2024/100624

Åtgärdsnummer: 22477

Uppdragsnummer: 183020

Version: 0.1

Kontaktperson: Lorenzo Letic, Trafikverket

Sandra Schlee, AFRY

Foto/illustrationer: AFRY, om inte annat anges

Innehåll

1 Sammanfattning.....	1
2 Inledning	2
2.1 Planläggningsprocessen.....	2
2.2 Bakgrund	2
2.3 Ändamål och projektmål	3
2.4 Transportpolitiska mål.....	3
2.5 Arkitekturpolitiska mål.....	4
2.6 Miljökvalitetsmål	4
3 Avgränsningar	6
3.1 Utrednings- och influensområde	6
3.2 Tid	6
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet	7
4.1 Beskrivning av befintlig anläggning.....	7
4.1.1 Geoteknik	7
4.1.2 Ledningar	8
4.2 Avvattning.....	8
4.3 Områdesbeskrivning landskapsbild	11
4.4 Riksintressen	11
4.5 Befolkning och hälsa.....	11
4.6 Rekreation och friluftsliv.....	12
4.7 Naturmiljö	12
4.8 Miljökvalitetsnormer	16
4.9 Kulturmiljö.....	16
4.10 Vattenmiljö.....	19
4.11 Förorenade områden	20
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	21
5.1 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	21
5.1.1 Landskapsbild.....	21
5.1.2 Riksintressen	22
5.1.3 Befolkning och hälsa.....	22

5.1.4 Rekreation och friluftsliv.....	22
5.1.5 Naturmiljö	22
5.1.6 Kulturmiljö.....	23
5.1.7 Vattenmiljö.....	24
5.1.8 Förorenade områden	24
5.1.9 Miljöeffekter under byggskedet	24
5.1.10 Kumulativa effekter	25
6 Skyddsåtgärder.....	26
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	27
8 Fortsatt arbete.....	28
8.1 Planläggning.....	28
8.2 Viktiga frågeställningar	28
9 Källor	29

1 Sammanfattning

Detta projekt avser en ny gång- och cykelväg vid Björkekärr, Alingsås kommun. Projektet sträcker sig längs med väg 180, mellan Vikarydsvägen och Simmenäsvägen, härnäst kallad väg 180.

Projektet för väg 180 innefattar en 1,5 kilometer lång och 2,5 meter bred gång- och cykelväg, även benämnd som GC-väg, mellan Vikarydsvägen och Simmenäsvägen. Denna ska sedan ansluta till befintlig GC-väg vid Simmenäsvägen. GC-vägen planeras vara separerad från vägbanan med en skiljeremsa samt placeras antingen söder eller norr om väg 180 för att undvika passage av vägbanan. Val av sida kommer att utredas vidare i kommande skede. Alla busshållplatser längs sträckan ska tillgänglighetsanpassas, och hållplatserna vid Simmenäsvägen och Björkekärns fogdegård ska slås samman.

Projektets ändamål är att öka säkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter längs väg 180.

Målpunkter vid sträckan är Natura 2000 området Vikaryd, busshållplatser och Fjällsjön.

I närheten av projektet finns ett antal skyddade naturområden, såsom ett riksintresse för naturvård; Anten – Mjörn och Natura 2000-området Vikaryd. En naturvärdesinventering har genomförts längs aktuell sträcka. Totalt noterades 42 naturvårdsintressanta arter, inklusive rödlistade och fridlysta arter. Flera biotopskyddsområden och invasiva arter har också identifierats.

En fördjupad kulturarvsanalys har genomförts. Genom kulturarvsanalysen har det framkommit spår från flera historiska perioder i närheten av den planerade GC-vägen. Två särskilt skyddsvärda miljöer är *Vikaryd* med stenålderslämningar och 1700-talsbebyggelse samt *Björkekärr* med jordbruksbebyggelse från 1800- och tidigt 1900-tal.

Trafikverket bedömer att åtgärden inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan mot bakgrund av att projektet är begränsat i utbredning och omfattning. Påverkan på identifierade natur- och kulturmiljövärden inom utredningsområdet bedöms vara begränsade i och med åtgärdens begränsade omfattning och karaktär.

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 2.1-1.

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

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

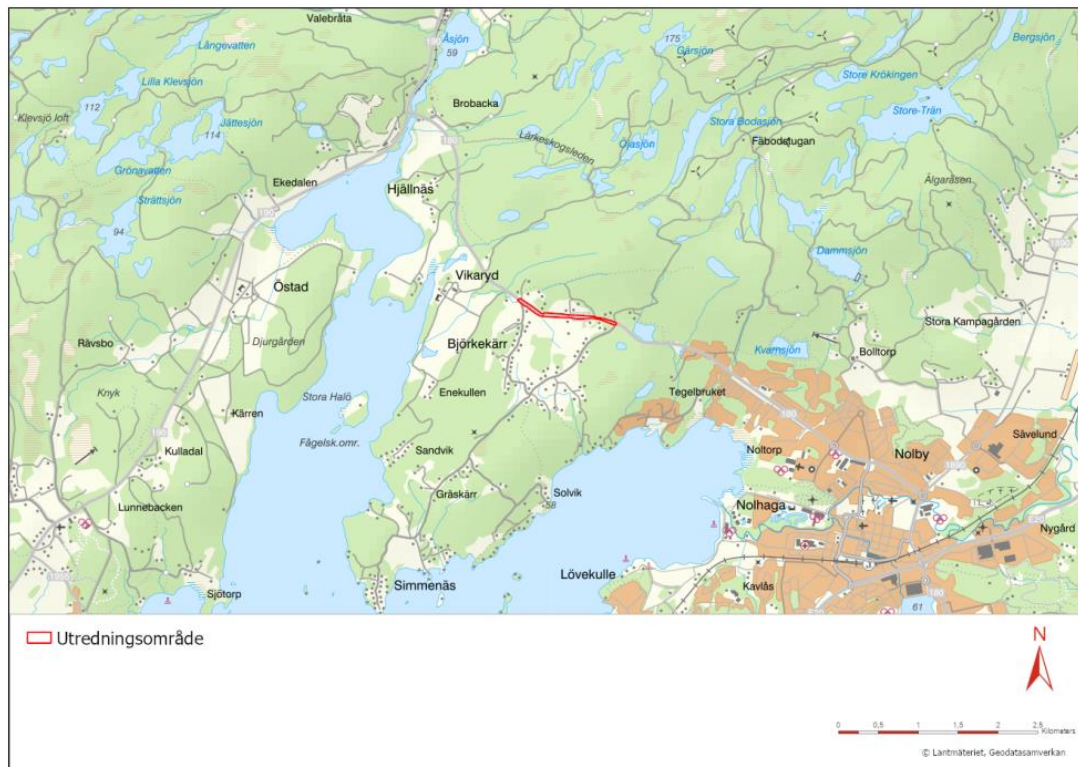


Figur 2.1-1. Planläggningsprocessen

2.2 Bakgrund

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 180 är bristande. Den aktuella sträckan som projektet avser mellan Vikarydsvägen och Simmenäsvägen har en tillåten hastighet på 70 km/h och oskyddade trafikanter upplever denna som otrygg och trafikfarlig då det saknas en gång- och cykelväg.

Målpunkter vid sträckan är Natura 2000 området Vikaryd, busshållplatser och Fjällsjön. Från Simmenäsvägen och söderut finns en befintlig statlig gång- och cykelväg som ska sammankopplas med detta objekt.



Figur 2.2-1. Översiktsbild för projektet

2.3 Ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att skapa en trygg gång- och cykelväg längs väg 180 vid korsning Simmenäsvägen fram till korsningen vid Vikarydsvägen, en sträcka om cirka 1,5 kilometer. Projektet ska öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter som färdas längs aktuell sträcka.

2.4 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. Under det övergripande målet har regeringen också satt funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Trafikverkets verksamhet syftar till att uppnå de transportpolitiska målen. Målet ska genomsyra hela planläggningsprocessen inklusive samråd och åtgärdsval. Trafikverkets uppgift är att erbjuda så bra tillgänglighet som möjligt inom ramen för ett hållbart samhälle, där trafiksäkerhet, miljö och hälsa sätter gränser för hur god tillgängligheten kan vara.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. 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. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet behandlar säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller allvarligt skadas i trafiken. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

2.5 Arkitekturpolitiska mål

Propositionen "Politik för gestaltad livsmiljö" (Prop. 2017/18:110) presenterades i februari 2018 och utgör en samlad nationell arkitekturpolicy. Denna politik tar ett helhetsgrepp om arbetet med den gestaltade livsmiljön och syftar till att skapa ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt utformade livsmiljöer. Målet är att alla ska ha goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.

För att uppnå detta ska:

- Hållbarhet och kvalitet inte underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden.
- Kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och spridas.
- Det offentliga agera förebildligt.
- Estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas.
- Miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla.
- Samarbete och samverkan utvecklas, både inom landet och internationellt.

2.6 Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål och tjugofyra etappmål. Det övergripande generationsmålet innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken, och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Målet är att Sverige ska ha uppnått dessa mål till 2030.

De sexton miljökvalitetsmålen anges i tabell 2.7-1 och de gröna bedöms som berörda av detta projekt.

Tabell 2.7-1 Miljökvalitetsmålen som berörs av projektet

1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
Giftfri miljö	12. Levande skogar
Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

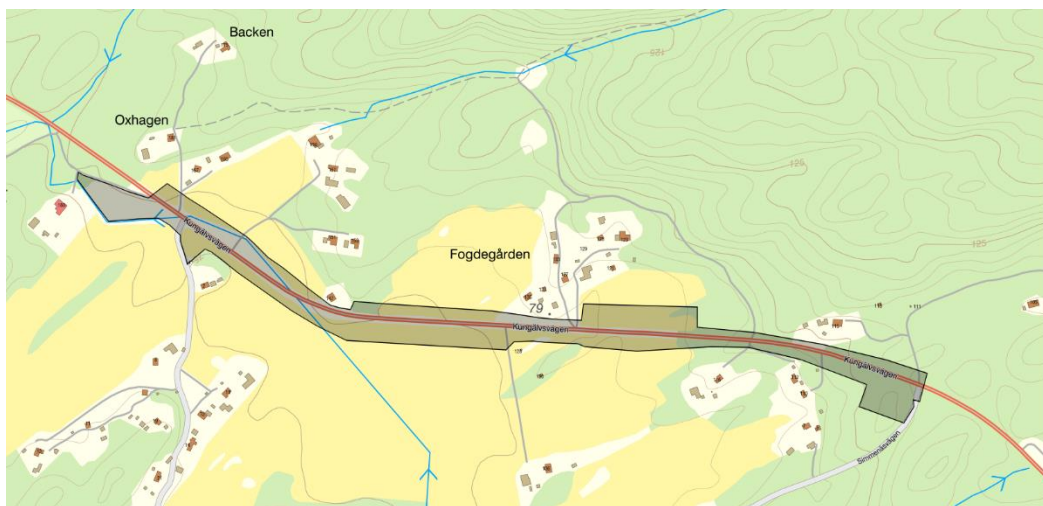
3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet för vägplanen framgår av figur 3.1-1. Avgränsningen av miljöaspekter avser utredningsområdet och influensområdet i nutid och fram till prognosåret 2045. Med utredningsområdet avses det område där vägnära åtgärder kan bli aktuella och där effekter kan uppstå.

I utredningsområdet ingår det som direkt kan beröras av projektet och innebära markanspråk. Även eventuella tillfälliga arbetsområden för upplag- och etableringsytor ingår i utredningsområdet. Storleken på utredningsområdet kommer att justeras och utredas vidare i kommande skede.

Jordbruksmark och skogsmark kan komma att tas i anspråk, men omfattning är i nuläget oklart och kommer att redovisas tydligare i kommande skede.



Figur 3.1-1. Utredningsområde för vägplanen

Förutom utredningsområde används begreppet influensområde vilket syftar på det geografiska område som kan komma att påverkas av föreslagna åtgärder. Ofta är influensområdet större än vägplanen. För buller är influensområdet större.

Influensområde används vid bedömning av miljöeffekter och konsekvenser. Influensområdets storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras.

3.2 Tid

Arbetet med vägplanen beräknas pågå fram till år 2027 när den planeras bli fastställd. Prognos för byggtiden är cirka 1 år. Prognosår är som nämnt ovan 2045.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

I följande kapitel beskrivs förutsättningar i utrednings- och influensområdet.

4.1 Beskrivning av befintlig anläggning

Detta projekt sträcker sig längs med väg 180, gång- och cykelväg mellan Vikarydsvägen och Simmenäsvägen, härnäst kallad väg 180. Den aktuella sträckan för projektet har en tillåten hastighet på 70 km/tim och årsdygnstrafik (ÅDT) på cirka 5 500 (år 2021).

Från Simmenäsvägen och söderut finns en befintlig statlig gång- och cykelväg som den nya GC-vägen ska anslutas till.

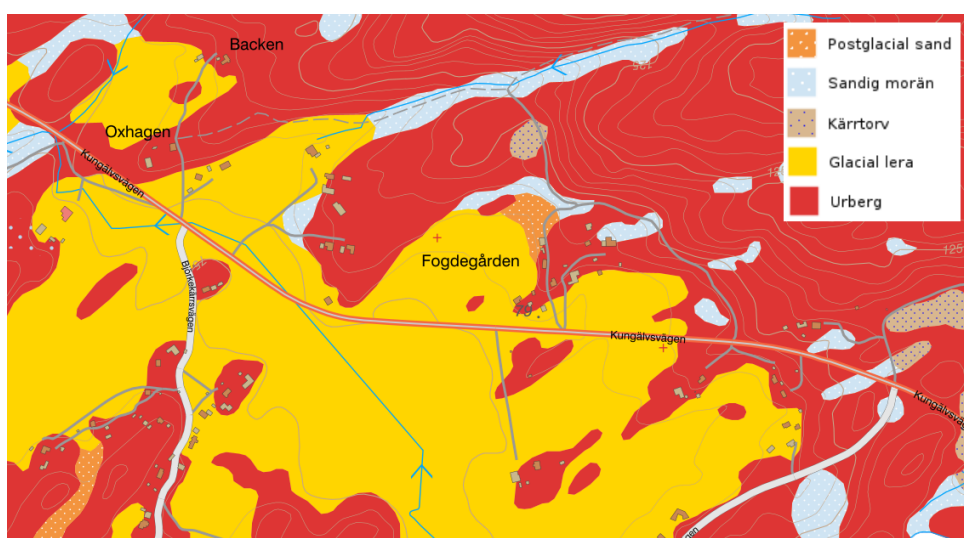
Den befintliga sträckan har en vägbredd på 7,5 meter med smal vägren. Tre räcken finns på södra sidan av vägen – två som är mot vattendrag och trumma samt ett mot en brant slänt.

Utmed sträckan finns korsningar och utfarter både på den norra och södra sidan som bör beaktas.

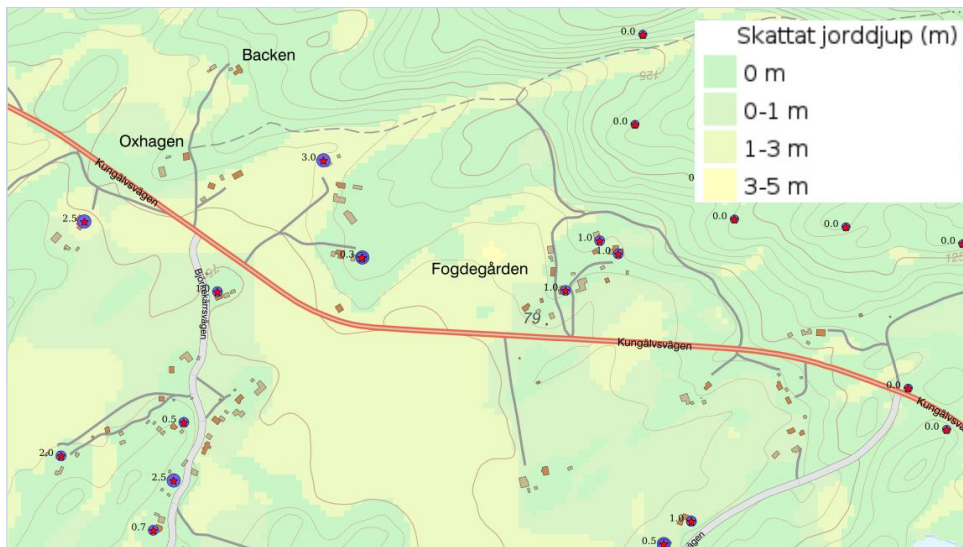
4.1.1 Geoteknik

Alingsås kommun och Trafikverket har inget relevant geotekniskt arkivmaterial längs med sträckan.

Enligt SGU:s jordartskarta består jordlagren i området huvudsakligen av glacial lera mellan partier av urberg, se figur 4.1-1. Postglacial sand, sandig morän och kärrtorv förekommer ställvis i anslutning till områden med urberg. Enligt SGU:s jorddjupskarta varierar jorddjupet i området mellan ca 0-5 meter, se figur 4.1-1.



Figur 4.1-1 Utdrag från SGU:s jordartskarta.



Figur 4.1-2. Utdrag från SGU:s jorddjupskarta.

4.1.2 Ledningar

Inom utredningsområdet finns det ledningar vilka behöver beaktas i det fortsatta arbetet. De ledningar och tekniska anläggningar som finns ägs av:

- Trafikverket: Trummor
- Alingsås energi: Opto/tele, el
- Skanova: Opto/tele

En fullständig ledningskoll har gjorts och samråd med ledningsägare kommer att ske i senare skede.

4.2 Avvattning

Den befintliga avvattningen för väg 180 sker via diken och slänter till omgivningen, främst väster ut. Sex trummor korsar väg 180 på den aktuella sträckan, se figur 4.2-1. Avrinningsvägar och lågpunkter redovisas i figur 4.2-2.



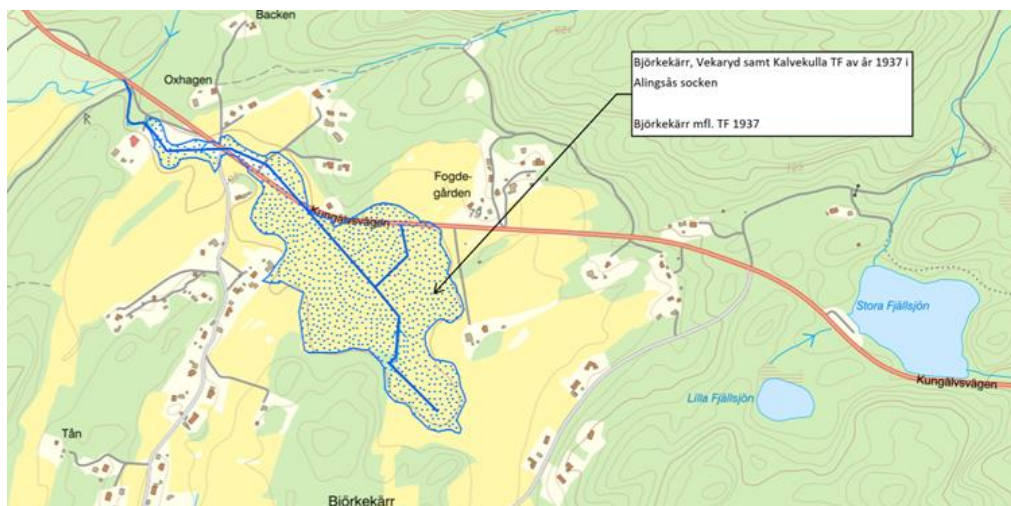
Figur 4.2-1 Befintliga trummor vid väg 180 (Scalgo Live, 2025).



Figur 4.2-2 Avrinningsvägar och lågpunkter för väg 180, (Scalgo Live, 2025).

Markavvattningsföretag

Det finns ett markavvattningsföretag i nära anslutning till väg 180, se figur 4.2-3 samt tabell 4.2-3. Vattenarkivet innehåller material från 1880 till 1998, vilket innebär att fler företag för markavvattning kan förekomma.



Figur 4.2-3. Markavvattningsföretag inom projektområdet (Länsstyrelsen, Vattenarkiv, 2025).

Tabell 4.2-3 Markavvattningsföretag i anslutning till utredningsområde

Nr	Markavvattningsföretag
1	Björkekärr, Vekaryd Kalvekulla TF av år 1937 i Alingsås socken och Björkekärr mfl. TF 1937

Vattenskyddsområden

Det förekommer inga vattenskyddsområden i eller i närheten av utredningsområdet.

Brunnar

Enligt SGU:s brunnarsarkiv finns tre vattenbrunnar norr respektive söder om utredningsområdet.

Enligt VA-avdelningen hos Samhällsbyggnadsförvaltningen i Alingsås kommun finns inget kommunalt avlopp eller vatten i aktuellt område. Sannolikt har bostadshus i området enskilt avlopp och vatten.

4.3 Områdesbeskrivning landskapsbild

Den berörda vägsträckan ligger i anslutning till Alingsås norr om Simmenäs vid sjön Mjörn. Området består av ett sprickdalslandskap med jordbruksmark i dalgångarna och löv- och blandskog på fastmarkspartierna.

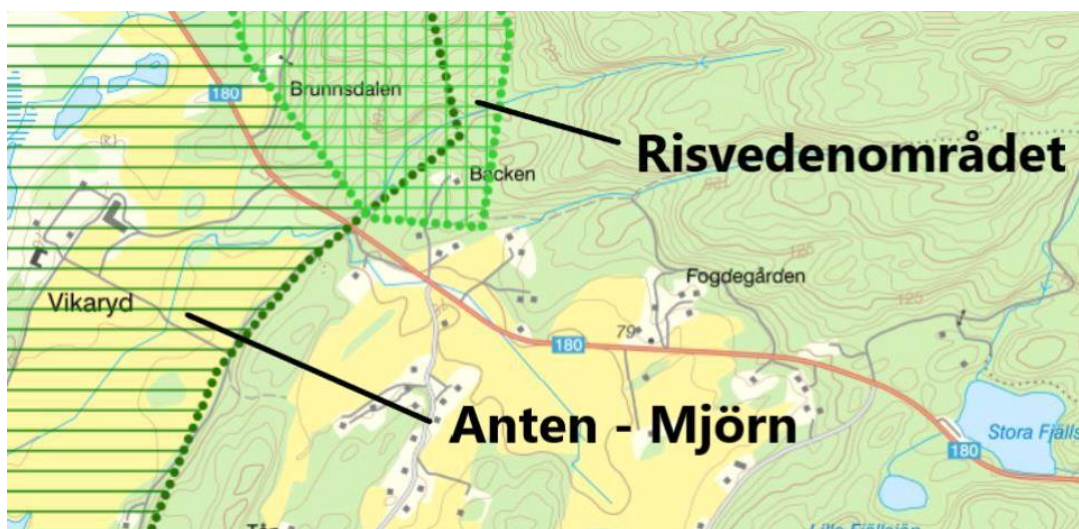
Målpunkter i området, från väst till öst, är Natura 2000 området Vikaryd, busshållplatser och Fjällsjön.

4.4 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.

Inom utredningsområdet finns inte några riksintressen. Dock finns Natura 2000-området Vikaryd 20 meter sydväst om utredningsområdet.

I närheten av utredningsområdet finns ett riksintresse för friluftsliv utpekad, Risvedenområdet. Vidare finns ett riksintresse för naturvård utpekad, Anten-Mjörn. Se figur 4.4-1 nedan.



Figur 4.4-1. Riksintressen som berör eller ligger nära utredningsområdet (NVI 2023)

4.5 Befolkning och hälsa

Lokalsamhälle

Längs den planerade sträckan för gång- och cykelvägen finns bostadshus. Idag upplever oskyddade trafikanter vägen som otrygg och trafikfarlig.

Buller och vibrationer

I dagsläget finns ingen information om att störande buller eller vibrationer förefaller längs med aktuell vägsträcka.

4.6 Rekreation och friluftsliv

Den rekreation som bedöms kunna utföras inom utredningsområdet består av promenader, löpning, cykling och ridning. I närområdet finns platser för rekreation och friluftsliv, bland annat natura 2000 området Vikaryd och Fjällsjön.

4.7 Naturmiljö

Under 2023 genomfördes en naturvärdesinventering (SIS Svenska Institutet för Standarder, 2014) på uppdrag av Trafikverket, med avseende på biologisk mångfald (Amalina Natur och Miljökonsult, 2023). Naturvärdesinventeringen omfattar hela utredningsområdet för vägplanen. Inventeringsområdet utgör en 25 meter bred zon på vardera sida om väg 180.

Naturvärdesinventeringen har utförts på fältnivå med detaljeringsgrad detalj, med tilläggen naturvärdesklass 4, generella biotopskydd samt detaljerad redovisning av artförekomst.

Naturvärdesobjekt

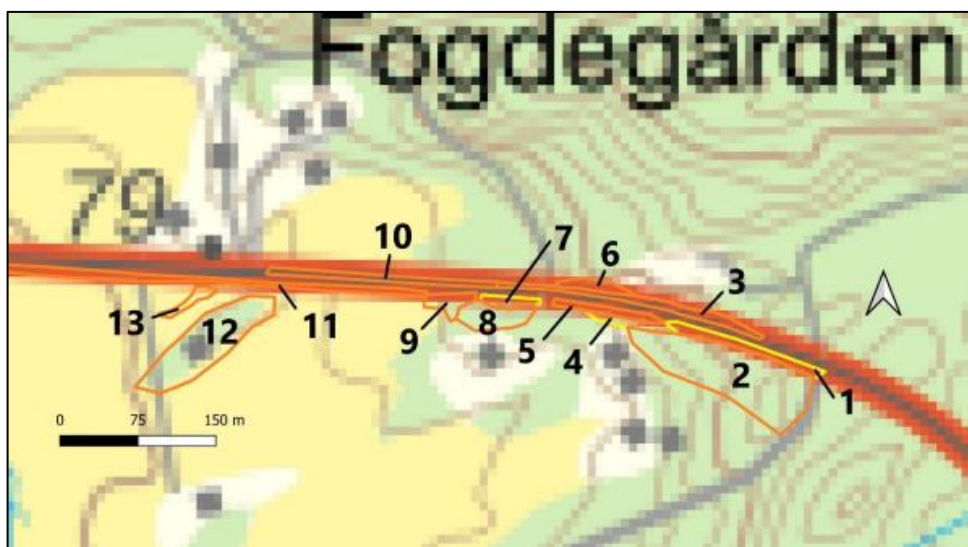
De naturvärdesobjekt som är belägna inom utredningsområdet och tilldelats högsta, högt och påtagligt naturvärde presenteras i Tabell 4.7-1 nedan. Se figur 4.7-1 och figur 4.7-2 för geografisk placering. Utöver dessa naturvärdesbiotoper har ytterligare sex objekt klassats till visst naturvärde. Dessa består av vägkanter, ung ädellövskog, rätad bäck och lövskogsbryn. Flera av objekten har endast tilldelats en preliminär bedömning då antalet naturvårdsarter potentiellt är högre än vad som kunde påvisas vid inventeringstillfället.

Tabell 4.7-1. Naturvärdesobjekt som tilldelats högsta, högt och påtagligt naturvärde. Utöver dessa har sex objekt tilldelats visst naturvärde.

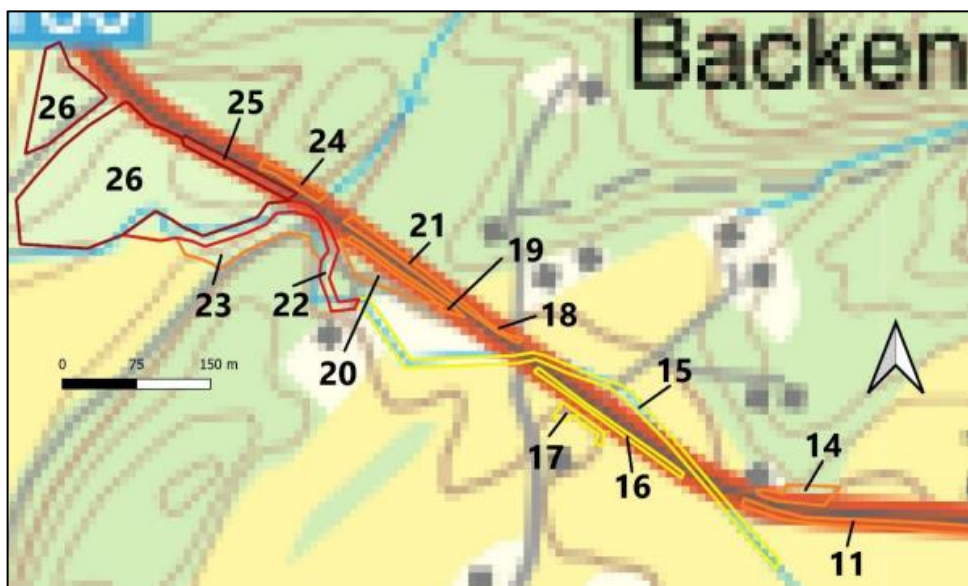
Objekt	Värdering	Motivering
Naturvärdesobjekt 2	Påtagligt naturvärde	Består av en medelålders barrblandskog med inslag av hällar och fuktdråg.
Naturvärdesobjekt 3	Påtagligt naturvärde	Består av en vägkant med exponerad mineraljord och rikblommigt fältskikt.
Naturvärdesobjekt 5	Påtagligt naturvärde	Består av en sluttande vägkant med gräsdominerad flora med stort inslag av arter så som kärleksört, bergsyra och gråfibbla.

Objekt	Värdering	Motivering
Naturvärdesobjekt 6	Preliminärt påtagligt naturvärde	Består av en väggkant av sprängsten och ett inslag av ask, kärleksört och gråfibbla.
Naturvärdesobjekt 8	Påtagligt naturvärde	Består av en lövdominerad blandskog med inslag av lind. Skogen är något olikåldrad men saknar tillgång på död ved.
Naturvärdesobjekt 9	Påtagligt naturvärde	Består av en ung ädellövskog. Ek och lind präglar området där gökärt förekommer i fältskiktet.
Naturvärdesobjekt 10	Påtagligt naturvärde	Består av en solexponerad väggkant med ett rikt inslag av vanligare örter.
Naturvärdesobjekt 11	Påtagligt naturvärde	Består av en solexponerad väggkant med ett rikt inslag av vanligare örter.
Naturvärdesobjekt 12	Preliminärt påtagligt naturvärde	Består av en större trädbärande åkerholme med ett artrikt trädskikt. Hällar och stenmurar bidrar till objektets naturvärde.
Naturvärdesobjekt 13	Påtagligt naturvärde	Består av en mindre trädbevuxen åkerholme med inslag av arter som ask (EN, starkt hotad), kärleksört och bergsyra.
Naturvärdesobjekt 14	Påtagligt naturvärde	Består av ett bryn med inslag av ek, lind och björk. Tre av träden utmärker sig som särskilt värdefulla.
Naturvärdesobjekt 18	Påtagligt naturvärde	Består av en väggkant med en variabel flora, från fuktgynnade arter som gökblomster till gråfibbla som växer torrt.
Naturvärdesobjekt 19	Påtagligt naturvärde	Består av en väggkant med exponerade bergskärningar. Intill bergskärningarna finns en något rikare flora.
Naturvärdesobjekt 20	Påtagligt naturvärde	Består av tallskog. Flera äldre träd och torrakor förekommer i området vilket höjer dess naturvärde.
Naturvärdesobjekt 21	Påtagligt naturvärde	Består av en heterogen väggkant med bergskärningar.
Naturvärdesobjekt 22	Preliminärt högt naturvärde	Består av en bäck. Bäckens rinner genom en betesmark och kantas av lummig vegetation av ormbunkar och mossor. Inga naturvårdsarter noterades i objektet. Området ingår delvis i Vikaryds Natura 2000-område och biotopskyddsområdet Vekaryd 1:11.

Objekt	Värdering	Motivering
Naturvärdesobjekt 23	Preliminärt påtagligt naturvärde	Består av en trädbevuxen gräsmark. Fältskiktet består av triviala arter som smalbladiga gräsarter och blåbär. Ett trädskikt av medelålders ek, lind och bok klär gräsmarken. Inga naturvårdsarter noterades i objektet. Området ingår delvis i Vikaryds Natura 2000-område och biotopskyddsområdet Vekaryd 1:11.



Figur 4.7-1 Naturvärdesobjekt i utredningsområdets östra del



Figur 4.7-2 Naturvärdesobjekt i utredningsområdets västra del (OBS, naturvärdesobjekt 24-26 ligger utanför utredningsområdet) (NVI 2023)

Skyddad natur

20 meter väster om utredningsområdet finns området Anten – Mjörn beläget, ett utpekat riksintresse för naturvård. Området är cirka 105 kvadratkilometer stort och är utpekat för värden kopplade till odlingslandskap, sjöar och lövskog, samt för områdets geovetenskap.

20 meter sydväst om utredningsområdet finns Natura 2000-området Vikaryd beläget. Området hyser mycket höga naturvärden och är även utpekat som skoglig nyckelbiotop och värdefull ängs- och betesmark. Området är 4,9 hektar stort och är utpekat för naturtypen trädklädd betesmark och arterna ekoxe och läderbagge. Det består av välbetade ekhagar med grova ekar samt ett visst inslag av grov alm och lind.

Området hyser en värdefull rikedom av hotade och sällsynta arter bundna till de gamla träden. Särskilt de fridlysta vedskalbaggarna läderbagge (VU, sårbar) och ekoxe, samt lavar som lunglav (NT, nära hotad) och almlav (VU, sårbar).

Generella biotopskyddsområden

I utredningsområdet har fyra biotopskyddsområden identifierats, vilka utgörs av två åkerholmar, en stenmur samt en längre bokallé. Samtliga biotopskyddsområden ingår i naturvärdesbiotoper och hyser naturvärden.



Figur 4.7-3. Vikaryds bokallé som börjar inom utredningsområdet och fortsätter långt utanför (NVI 2023)

Artförekomster

I utredningsområdet har totalt 42 naturvårdsintressanta arter noterats. Av dessa är majoriteten triviala arter som inte kräver någon specifik hänsyn som i Trafikverkets inventering av artrika vägkanter tilldelas indikatorklass 2 och 3. Dessa är till exempel arter som kärleksört, skogsklöver, ärenpris och teveronika.

Rödlistade arter som observerats i området är ask (EN), gulsparv (NT), skogsalm (CR, starkt hotad), åkerrödtoppa (NT). Naturvärdesinventeringen karterade ej förekomsterna av dessa arter, men ask och gulsparv beskrivs förekomma främst söder om väg 180.

För fridlysta arter är en enklare artskyddsanalys genomförd. Arter eller artgrupper som är fridlysta och kan förekomma i området är främst groddjur och kräldjur. Groddjur bör främst förekomma vid naturvärdesobjekt 15 och 22 och kräldjur främst vid naturvärdesobjekt 16. Inga kräldjur eller reptiler observerades däremot vid naturvärdesinventeringen.

Invasiva främmande arter

Tre förekomster av vresros noterades i utredningsområdet.

4.8 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt säkerställa att kraven genom vårt medlemskap i EU uppfylls. Det finns inga utpekade vattenförekomster i utredningsområdet. Trafikflödena är begränsade i området samtidigt som luftomblandningen närmast vägen är god och därmed bedöms det inte finnas risk för överskridande av miljökvalitetsnormer avseende utomhusluft. Projektet bedöms inte ha någon betydelse för gällande miljökvalitetsnormer.

4.9 Kulturmiljö

För projektet har en fördjupad kulturarvsanalys genomförts.

Området ligger över högsta kustlinjen och blev isfritt för omkring 13 000 år sedan. Från denna tidpunkt, början av jägarstenåldern, har människor sannolikt kontinuerligt vistats i området. Men det är egentligen först mot slutet av jägarstenåldern för cirka 6 000 till 8 000 år sedan som det finns konkreta spår i form av boplatser i anslutning till sjöarna Mjörn och Anten. Därefter följde bondestenåldern vilken innebar att människorna, med start ungefär 4000 före Kristus blev mer bofasta än tidigare, började hålla sig med husdjur och odla grödor. Boplatserna hamnade nu i nära anslutning till den odlade marken i dalgångarna. Den vanligaste gravformen från denna tid kallas för hällkistor och enligt kulturmiljöregistret finns det åtta kända sådana i Alingsåstrakten.

Häromåret gjordes i Alingsåstrakten ett av de största depåfynden någonsin i Skandinavien från bronsåldern.

Därpå inföll järnåldern (500 f.Kr. – 1000 e.Kr.). Spåren från denna tid består främst av boplatser och gravar. Nyligen har flera stora järnåldersboplatser undersökts i

Alingsåstrakten med anledning av E20:s utbyggnad. Vid samma tid uppfördes områdets första kyrkor, ofta i anslutning till de samtida storgårdarna.

En av dessa vikingatida storgårdar som senare under medeltiden kom att bli ett av Kullings härads 24 sockencentra var Alingsås. Den nuvarande landskyrkan i Alingsås har delvis medeltida murar i långhuset och omtalas första gången i ett diplom 1357. Den senmedeltida kyrkbyn var ganska stor och bestod av ett tjugotal hemman. Ett par kilometer nordöst om kyrkbyn låg vid slutet av 1300- och början av 1400-talen en medeltida borg, Stynaborg.

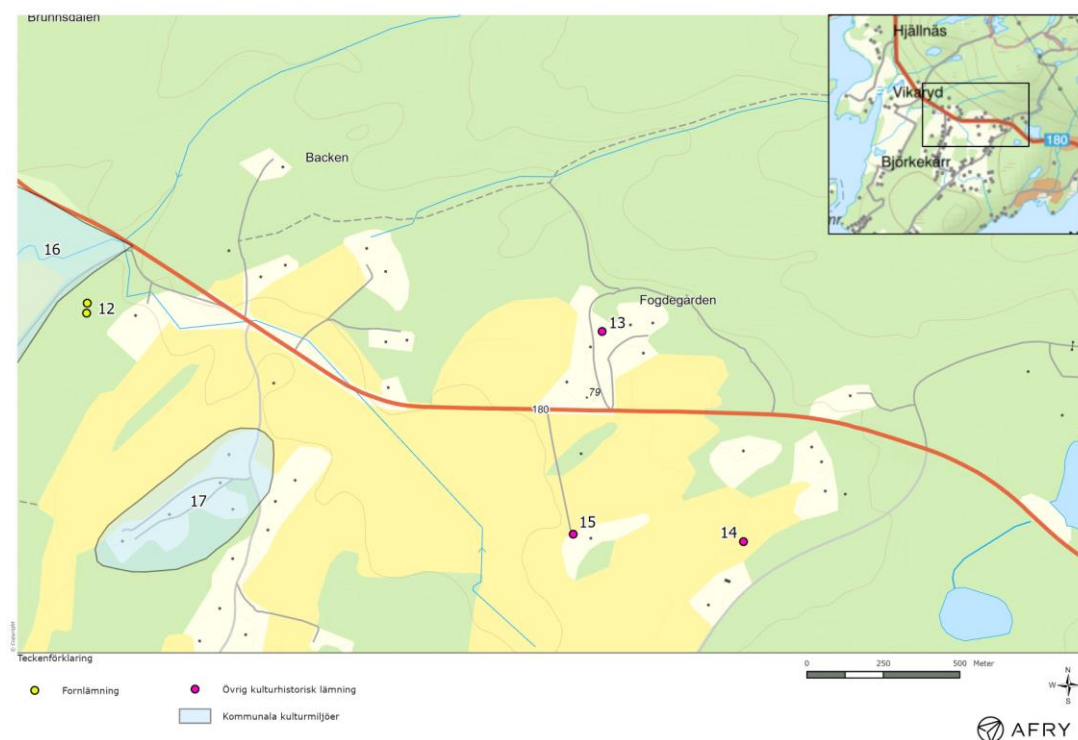
Alingsås stad grundades 1619 och från mitten av detta århundrade stammar stadens kyrka. På 1700-talet blev Alingsås en av landets ledande industriorter med textilindustri som främsta näring. Idag är centrala Alingsås en av landets bäst bevarade småstadsmiljöer med lägre trästadsbebyggelse anpassad efter den från 16- till 1800-talen framvuxna stadsplanen.

Vägplanen kommer att beröra två områden som i Alingsås kommuns kulturmiljöprogram pekats ut som två särskilt skyddsvärda miljöer med höga kulturhistoriska och landskapsmässiga värden. Det handlar dels om Vikaryd med en fornlämningsmiljö av stenålderskaraktär och bebyggelsemiljö från 1700-talet, dels om Björkekärr med en tät liggande och välbevarad jordbruksbebyggelse från 1800- och det tidiga 1900-talen.

Det har i modern tid inte gjorts några arkeologiska åtgärder i direkt anslutning till sträckan. I nära anslutning till den planerade GC-vägen finns dock några få kända lämningar registrerade, se figur 4.9-1. För beskrivning av de enskilda objekten och de två kommunalt utpekade kulturmiljöerna (12-17), se tabell 4.9-1.

- Ett par stensättningar
- Ett förhållandevis stort antal fyndplatser för stenföremål
- En väghållningssten

Lämningarna visar på minst två möjliga tidshorisonter i området. Dels kan arbetsföretaget komma att påverka ett område kopplat till järnåldersgravarna med tillhörande samtida boplats, dels finns det sannolikt en eller flera stenåldersboplatser på platsen med en idag okänd begränsning.



Figur 4.9-1. Kända lämningar i nära anslutning till den planerade GC-vägen

Tabell 4.9-1 Kulturmiljöobjekt i anslutning till den planerade GC-vägen

Objekt	Lämningsnummer	Lämningsstatus	Lämningstyp	Beskrivning
12	L1966:1507 och L1966:2079	Fornlämning	Stensättning	Två stensättningar. 1) rund 5,5 m diam och 0,4 m h. 2) rund, 4 m diam och 0,2 m h
13	L1966:1576	ÖKL	Fyndplats	Fyndplats för ämne till stenysa
14	L1966:1008	ÖKL	Fyndplats	I Björkekärr ska ett större antal stenysor mm påträffats, osäker fyndplats.
15	L2019:697	ÖKL	Vägmärke	Väghållningssten, gjuten, 0,60 m h, 0,26 m br och 0,10 m tj. Inskription: No 101 BJÖRKEKÄRR FOGDEGÅRD
16	Alingsås 33 Vikaryd	Kommunal kulturmiljö	Bebyggelse	Området kännetecknas dels

Objekt	Lämningsnummer	Lämningens status	Lämningstyp	Beskrivning
				av en fornlämningsmiljö av stenålderskaraktär, dels av en bebyggelsemiljö från 1700-talet med odlingsmarker, ekhagar och trädalléer med ett högt kulturhistoriskt och landskapsmässigt värde.
17	Alingsås 32 Björkekärr	Kommunal kulturmiljö	Bebyggelse	En miljö bestående av tätt liggande och välbevarade jordbruksfastigheter med bebyggelse från 1800- och tidigt 1900-tal med ett högt kulturhistoriskt och landskapsmässigt värde.

4.10 Vattenmiljö

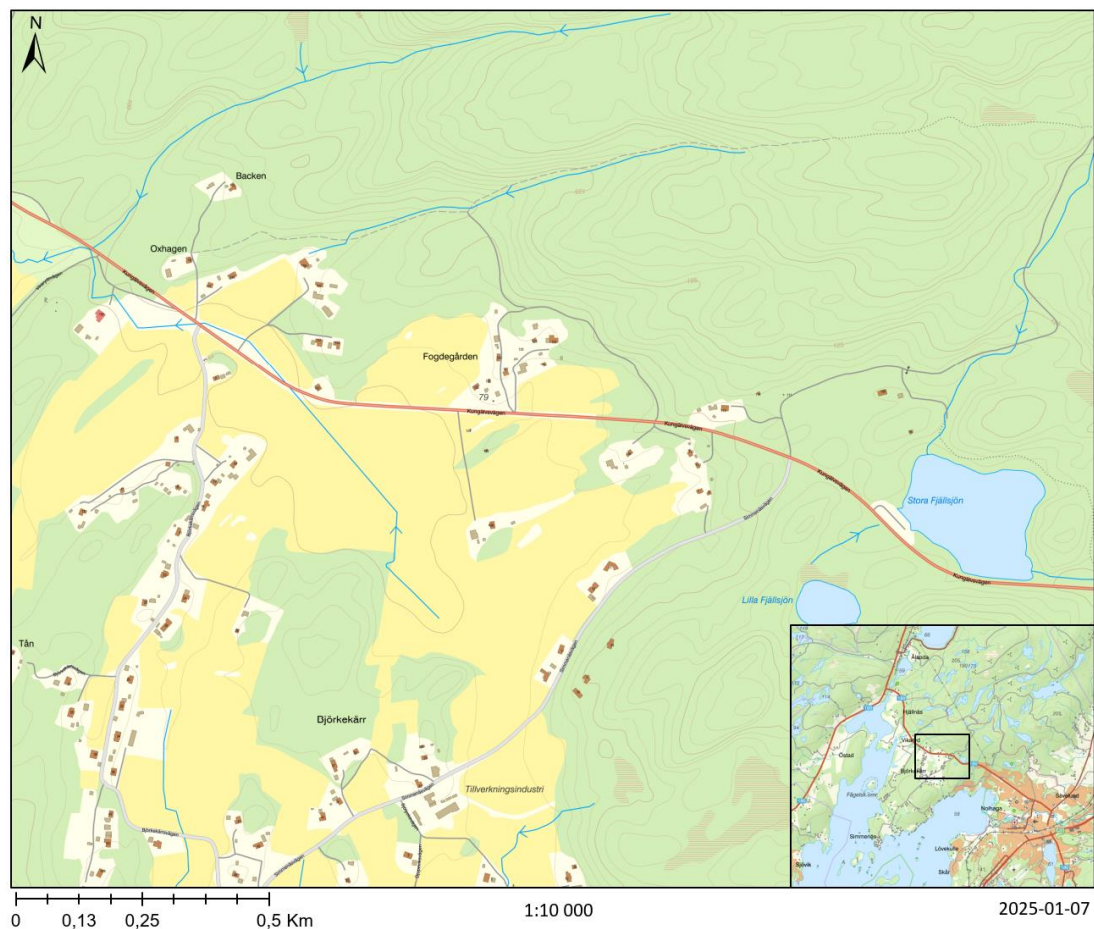
Ytvatten

Öster om väg 180 finns Stora Fjällsjön, se Figur 4.10-1. Från Stora Fjällsjön rinner vattnet vidare mot sydost till sjön Mjörn, söder om väg 180.

Stora Fjällsjön samt vattendraget som leder vattnet vidare till Mjörn, som är dagvattenrecipient, klassificeras som övrigt vatten enligt VISS och är inte klassade för ekologisk eller kemisk status.

Mjörn är klassad med måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status förvaltningscykel 3 (2017–2021), (VISS, 2025). Rinnväg via vattendrag från väg 180 till Mjörn är ca 1,5–2 km.

Väg 180 korsas av ett vattendrag vid två ställen, se figur 4.10-1. Vattendraget ingår i ett markavvattningsföretag.



Figur 4.10-1 Vattendrag inom projektområdet, (VISS, 2025).

4.11 Förorenade områden

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

I och med ålder på väg 180 (byggnation under 1950/60-talet) kan det inte uteslutas att det kan förekomma äldre fyllnadsmassor med okänt ursprung. Det kan heller inte uteslutas att det förekommer tjärasfalt i vägbeläggningen.

Utdrag har gjorts ur Länsstyrelsen i Västra Götalands databas över potentiellt förorenade områden (EBH-stödet). Det finns inga EBH-objekt i närheten till aktuellt område.

Enligt uppgifter från Alingsås kommun samt räddningstjänsten (BORF) finns inga registrerade ärenden eller objekt avseende farlig verksamhet eller utsläpp längs aktuell utredningssträcka.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

Sträckan som projektet berör ligger i Alingsås kommun, vid småorten Björkekärr.

Väg 180 omfattar en cirka 1,5 kilometer lång och 2,5 meter bred gång- och cykelväg mellan Vikarydsvägen och Simmenäsvägen. Från Simmenäsvägen och söderut finns en befintlig statlig gång- och cykelväg som ska sammankopplas med detta projekt. Utformning och val av sida kommer utredas vidare i kommande skede.

GC-vägen planeras vara separerad från vägbanan med en skiljeremsa samt placeras antingen söder eller norr om väg 180 för att undvika passage av vägbanan. Val av sida kommer att utredas vidare i kommande skede. På vissa platser kan det vara svårare att få till en separerad gång- och cykelväg vilket kommer utredas och presenteras vidare i kommande skeden.

Samtliga busshållplatser längs sträckan ska tillgänglighetsanpassas och hållplats Simmenäsvägen och Björkekärns fogdegård ska slås samman. Det planeras även att en cykelparkering ska anläggas intill hållplatsen.

Den aktuella sträckan har en tillåten hastighet på 70 km/tim och en årsdygnstrafik (ÅDT) på cirka 5 500 (år 2021).

Väg 180 är en regional väg där det finns målpunkter såsom Natura2000-området Vikaryd, busshållplatser och Fjällsjön. Idag saknas det en gång- och cykelväg mellan Vikarydsvägen och Simmenäsvägen, vilket gör att oskyddade trafikanter upplever vägen som otrygg och trafikfarlig.

5.1 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

I följande avsnitt bedöms de planerade åtgärdernas effekter översiktligt utifrån det tidiga skede som projektet befinner sig i. Vägombyggnaden har ännu inte projekterats och därför är bedömningarna att betrakta som preliminära.

5.1.1 Landskapsbild

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.

5.1.2 Riksintressen

Strax väster om vägplaneområdet börjar ett riksintresseområde för naturvård. I nordväst ligger ett riksintresseområde för friluftsliv (Risvedenområdet). Inget av riksintresseområdena bedöms påverkas av vägplanen.

5.1.3 Befolkning och hälsa

Lokalsamhälle och tillgänglighet

Projektet syftar till att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 180. Att öka trafiksäkerheten kan även leda till att främja folkhälsan då invånare kan känna sig tryggare när de går eller cyklar. Vidare blir busshållplatserna längs sträckan säkrare att ta sig till.

Buller och vibrationer

Störningar som buller och vibrationer 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.

En bullerberäkning kan komma att bli aktuellt beroende på utformningen av sträckan. Detta utreds vidare i kommande projekteringsarbete.

5.1.4 Rekreation och friluftsliv

Friluftsaktiviteterna i området bedöms påverkas positivt av projektet då det skapas säkrare och mer lättillgängliga ytor för dessa aktiviteter. Tillgängligheten till platser för rekreation och friluftsliv i det omgivande landskapet förväntas öka till följd av vägplanen.

5.1.5 Naturmiljö

Naturmiljövärden

Påverkan på områdets naturmiljö beror i stor utsträckning på val av sida samt åtgärdens utformning. I utredningsområdet förekommer 23 naturvärdesbiotoper, varav 17 tilldelats påtagligt naturvärde och en tilldelats högt naturvärde. Åtta objekt med påtagligt naturvärde utgörs av befintliga vägkanter med förhållandevis trivial väggkantsflora. Långsiktigt bedöms värdena i dessa objekt till viss del kunna återskapas, vilket mildrar påverkan.

Objekt där vägplanen medför negativ påverkan är fördelade på båda sidorna av väg 180 men med en större andel söder om vägen (sju) än norr om vägen (ett). Även naturvärdesobjektet med högt naturvärde är beläget söder om vägen.

Påverkan blir som lägst vid en lokalisering norr om väg 180, men på grund av GC-vägens lokalt avgränsade intrång bedöms dess negativa effekter på naturmiljö som begränsade oavsett val av sida och visas hänsyn till höga naturvärden såsom naturvärdesobjekt 22 (se tabell 4.7-1) bedöms negativa effekter begränsas till låga.

Skyddad natur

På grund av GC-vägens lokalt avgränsade intrång bedöms den ej ha någon effekt på skyddad natur.

Generella biotopskyddsområden

Samtliga objekt som omfattas av det generella biotopskyddet är belägna söder om väg 180. Då flera av objekten är i kanten av utredningsområdets kan påverkan på objekten minimeras avsevärt genom riktad hänsyn även söder om väg 180.

Artförekomster

De naturvårdsintressanta arterna är spridda både norr och söder om vägen, men rödlistade arter har något större förekomster söder om väg 180. Särskilt de rödlistade trädarterna ask och alm riskerar påverkas negativt av de planerade åtgärderna då de kan behöva avverkas beroende på GC-vägens lokalisering. Ask förekommer i naturvärdesobjekt 3, 4, 6, 12 och 13.

För groddjur krävs hänsyn vid naturvärdesobjekt 15 (ett dike) och 22 (en mindre bäck) vid arbete i eller strax intill vattenmiljöerna då de kan nyttjas som leklokaler. För kräldjur krävs hänsyn vid naturvärdesbiotop 16 då den kan vara värdefull för artgruppen. I de fall hänsyn ej kan visas kan vidare utredningar av skyddade arter vara nödvändiga.

Invasiva främmande arter

Den invasiva arten vresros förekommer i mindre bestånd både norr och söder om väg 180. Genom kontroll och korrekt hantering av massor kan risken för spridning av den invasiva arten hanteras effektivt.

5.1.6 Kulturmiljö

Projektet innebär att ett intressant och värdefullt kulturlandskap kommer att påverkas. Området har ett par höga kulturmiljövärden och är känsligt för stora ingrepp i kulturmiljön, framför allt i anslutning till byn Björkekärr och till Vikaryd säteri. Sträckan har sammantaget ett måttligt kulturhistoriskt värde.

Den aktuella gång- och cykelvägen kommer följa befintlig vägsträckning. En ny gång- och cykelväg ökar tillgängligheten till kulturlandskapet vilket är en positiv

effekt. Genom att följa befintlig vägsträckning samt i övrigt anpassa till den lokala natur- och kulturmiljön innebär den i sig neutrala effekter vad gäller kulturlandskapets siktlinjer och läsbarhet.

Arbetet kan innebära att tidigare kända och okända fornlämningar kan, efter länsstyrelsebeslut, behövas dokumenteras och tas bort. Detta är en stor negativ effekt som dock i sin tur leder till en ökad arkeologisk kunskap om platsen vilket i sig är en positiv effekt. Totalt ger därför de arkeologiska insatserna små negativa effekter på kulturmiljön.

Sammantaget betyder detta därför att projektet innebär obetydliga effekter på kulturlandskapet längs väg 180, sträckan Vikarydsvägen – Simmenäsvägen i Alingsås kommun.

5.1.7 Vattenmiljö

Det finns inga utpekade vattenförekomster inom utredningsområdet. Närmsta klassade vattenförekomst är Mjörn. Rinnväg via vattendrag från väg 180 till Mjörn är ca 1,5–2 km. Ingen betydande ökning i föroreningshalter och mängder förväntas ske i och med vägplanen som kan påverka statusklassningen i Mjörn.

5.1.8 Förorenade områden

Generellt bedöms vägområden vara behäftade med föroreningar från vägtrafiken. Under den fortsatta projekteringen kommer omfattning av potentiella föroreningar och projektets påverkan på dessa utredas vidare.

5.1.9 Miljöeffekter under byggskedet

Nedan anges några exempel på miljöeffekter som kan uppstå under byggskedet

- Risk att okända fornlämningar påträffas.
- Vid arbete i och i närheten av vattendrag finns risk för att grumling uppstår.
- Byggbuller, damning och utsläpp till luft från arbetsmaskiner.
- Avfall och farligt avfall kan genereras och behöva omhändertas.
- Spridning av markföroreningar.
- Kompaktering av jordbruksmark till följd av tillfälliga upplag och etableringsplatser och skador under byggskedet kan här uppkomma.
- Risk för incidenter kopplat till hantering av drivmedel och andra kemiska produkter i form av till exempel läckage.
- Rödlistade trädarter inom arbetsområdet kan riskera att skadas vid åtgärder inom projektet som till exempel kraftig beskärning av kronan eller vid grävarbete eller körning med tunga maskiner nära träden.

- Invasiva arter förekommer inom utredningsområdet och det finns därmed risk för spridning vid arbetet under byggskedet och i samband med masshantering inom projektet.

5.1.10 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 området. 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 Skyddsåtgärder

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

- Lämpliga metoder för att återställa jordbruksmark till produktion efter byggskedet.
- En arkeologisk utredning kommer genomföras längs aktuell sträcka. Utredningen kommer avgöra omfattningen av ytterligare arkeologiska insatser samt behovet av skyddsåtgärder i kommande plan- och projekteringsarbete.
- Skyddsstängsling eller snittsling runt om fornlämningsobjekt kan bli aktuellt för att inte påverka dem negativt under byggskedet.
- Upptäcks tidigare okända fornlämningar under byggskedet ska arbetet omedelbart stoppas och en anmälan ska upprättas och lämnas till länsstyrelsen.
- Begränsa markanspråk i så stor omfattning som möjligt.
- En miljöteknisk markundersökning genomförs i syfte att undersöka eventuell förekomst av föroreningar i området.
- 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.

Behov och omfattning av skyddsåtgärder kommer utredas vidare i kommande skeden.

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 planerade gång- och cykelvägen kommer att förläggas i anslutning till befintlig väg 180. Åtgärden omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter, varför vägplanen minskar risken för trafikolyckor utmed aktuell sträcka.

Till följd av GC-vägens lokalt avgränsade intrång bedöms dess negativa effekter på naturvärden vara begränsade. Lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder kan tas fram i det fortsatta arbetet.

Resultatet från den arkeologiska utredning som kommer genomföras 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.

I de fall det kan föreligga en risk för spridning av föroreningar kommer skyddsåtgärder att vidtas vilket minimerar den negativa påverkan på miljön.

Trafikverket bedömer att åtgärden inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan mot bakgrund av att projektet är begränsat i utbredning och omfattning. Påverkan på identifierade natur- och kulturmiljövärden inom utredningsområdet bedöms vara begränsade i och med åtgärdens begränsade omfattning och karaktär.

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.

Samråd kommer att hållas med berörda i den utsträckning som är nödvändig för projektet. Samrådsgruppen består av berörd kommun, Länsstyrelse och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Detta kommer sedan att beskrivas i projektets samrådsredogörelse.

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 samrådsgrupp i den efterföljande planeringen. Den utökade gruppen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

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

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.
- I arbetet med detaljutformningen kommer hänsyn tas till områdets förutsättningar vid val av lokalisering och utformning av gång- och cykelväg.
- Utreda förekomst av fornlämningar samt utreda behovet av åtgärder för att undvika eller begränsa påverkan på fornlämningar och kulturvärden.

9 Källor

Jordbruksverket Tuva-databasen, <https://etjanst.sjv.se/tuvaut/>

Länsstyrelsen Geodatakatalog, <http://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/>

Länsstyrelsen Geoportal, <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=7676dcf56b5748eebf169a0b021c604d&bookmarkid=50745>

Miljömålsportalen, www.sverigesmiljomal.se

Nationella vägdatabasen, www.nvdb.se

Riksantikvarieämbetet, www.raa.se

VISS, Vatteninformationssystem Sverige, viss.lansstyrelsen.se

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

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

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