TRAFIKVERKET

Plan- och miljöbeskrivning

Väg 1764 Lygnövägen

Alingsås kommun, Västra Götalands län
Vägplan
Samrådshandling
2026-11-02



Trafikverket
Postadress: Vikingsgatan 4, 411 04 Göteborg
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej Känslig
Dokumenttitel: Plan- och miljöbeskrivning
Författare: Pontarius AB
Dokumentdatum: 2026-11-02
Ärendenummer: 2025/141799

Sammanfattning

Vägplanen omfattar delar av väg 1764 (Lygnövägen) i Alingsås kommun och syftar till att säkerställa vägens funktion och tillgänglighet vid höga vattennivåer. Den befintliga vägen ligger lågt och översvämmas återkommande, vilket begränsar framkomligheten och innebär att boende samt samhällsviktiga transporter till och från området påverkas. Vägplanen innebär att ca 400 meter ny väg anläggs i ett högre läge norr om befintlig väg. Delar av den befintliga vägen dras in från allmänt underhåll och två anslutningar anpassas till den nya vägen.

Den nya vägen utformas som en ca 5 meter bred enfältig väg med dubbelriktad trafik. Lokaliseringen bygger på den åtgärdsvalsstudie som tidigare genomförts för Lygnövägen, där en flytt av vägen till högre terräng bedömdes ge bäst förutsättningar för en långsiktigt fungerande vägförbindelse. Vägen förläggs huvudsakligen inom skogsmark.

Åtgärden bedöms ge positiva effekter genom minskad risk för översvämningar och förbättrad framkomlighet för boende, kollektivtrafik, räddningstjänst och andra samhällsviktiga transporter. Den nya vägsektionen ger även bättre förutsättningar för möten mellan fordon. Den mest väsentliga negativa effekten är att skogsmark tas i anspråk och att landskapsbilden lokalt förändras genom den nya vägsträckningen. Naturmiljöpåverkan bedöms vara begränsad.

Projektet berör Färgensjöarnas vattenskyddsområde och en mindre del av strandskyddsområdet kring Lygnösjön. Under byggskedet finns risk för tillfällig grumling, sedimenttransport och påverkan från mindre förorenade massor. Genom planerade skydds- och försiktighetsåtgärder bedöms påverkan på vattenmiljön kunna begränsas. Projektet bedöms inte medföra någon varaktig försämring av yt- eller grundvattenförhållandena eller försvåra möjligheten att uppnå gällande miljökvalitetsnormer. Inga kända fornlämningar berörs av vägplanen.

Under byggskedet kan framkomligheten tillfälligt påverkas av byggtransporter och arbeten vid anslutningarna till befintlig väg. Även buller, vibrationer och damning kan förekomma. Tillgänglighet till anslutande fastigheter och vägar ska upprätthållas under byggtiden. Tillkommande vägrätt uppgår till ca 7650 m² och det tillfälliga markanspråket till ca 3 650 m², all mark utgörs av skogsmark. Investeringskostnaden bedöms till ca 10–15 mnkr. Sammantaget bedöms de positiva effekterna av en mer robust vägförbindelse med minskad risk för översvämning överväga projektets negativa effekter och kostnader.

Innehåll

Sammanfattning 3

1 Inledning 7

1.1 Planens huvuddrag 7

1.2 Bakgrund och behov 9

1.2.1 Tidigare utredningar 9

1.2.2 Planläggningsprocessen 10

1.2.3 Ändamål med åtgärden 12

1.2.4 Mål för åtgärden 12

1.3 Avgränsning 13

1.3.1 Geografisk avgränsning 13

1.3.2 Tidsmässig avgränsning 14

2 Förutsättningar 15

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper 15

2.1.1 Anläggningen 15

2.1.2 Bil, gång- och cykeltrafik 16

2.1.3 Trafiksäkerhet 16

2.1.4 Kollektivtrafik 16

2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling 16

2.3 Landskapet 17

2.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter 18

2.4.1 Riksintressen 18

2.4.2 Natura 2000 18

2.4.3 Miljökvalitetsnormer 18

2.4.4 Strandskydd 19

2.4.5 Skyddade arter 20

2.4.6 Vattenskyddsområde 20

2.5 Kommunal och regional fysisk planering 20

2.6 Byggtekniska förutsättningar 20

2.6.1 Geoteknik 20

2.6.2 Hydrologi 22

2.6.3 Förorenade områden 23

2.6.4 Befintlig vägkonstruktion 23

2.6.5 Avvattning 23

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv 24

3.1 Vald lokalisering med motiv 24
3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv 24
3.3 Vald utformning med motiv 25
3.3.1 Generell utformning 25
3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv 27
3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått 28
3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta 28
3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått 28
3.6 Vägåtgärder som ingår i projektet men prövas i särskild ordning 29
3.6.1 Förändrad väghållning 29
3.6.2 Förändring av enskilda anslutningar 29
3.6.3 Förslag till enskilda vägar 29

4 Miljöbeskrivning 30

4.1 Avgränsning av miljöaspekter 30
4.2 Metod 32
4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser 32
4.3.1 Befolkning och människors hälsa 32
4.3.2 Landskap 34
4.3.3 Naturmiljö och biologisk mångfald 34
4.3.4 Kulturmiljö 37
4.3.5 Markanvändning och hushållning med naturresurser 38
4.3.6 Risk och säkerhet 39

5 Övriga effekter och konsekvenser 40

5.1 Trafik och användargrupper 40
5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling 40
5.3 Kommunal och regional fysisk planering 40
5.4 Fastigheter 40
5.5 Samhällsekonomisk effektivitet 40
5.6 Byggskedet 41
5.6.1 Tillfälliga upplag och etableringsområden 41

6 Samlad bedömning 42
6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser 42
6.1.1 Bedömning om betydande miljöpåverkan 42
6.2 Måluppfyllelse 43
6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden 43
6.2.2 Nationella miljökvalitetsmål 43
6.3 Miljöbalkens hänsynsregler 44
6.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter 46
6.4.1 Miljökvalitetsnormer 46
6.4.2 Strandskydd 46
6.4.3 Vattenskyddsområde 47
6.4.4 Skyddade arter 48
6.5 Slutsats 48

7 Markanspråk 49
7.1 Vägrätt och vägområde 49
7.1.1 Nytt fullständigt markanspråk för väg 50
7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt 50

8 Fortsatt arbete 52
8.1 Planläggningsprocess 52
8.2 Fastställelseprövning 52
8.3 Ytterligare tillstånd, dispenser m.m. 53
8.4 Kontroll och uppföljning 53
8.5 Kostnader och finansiering 53

9 Referenser 54

1 Inledning

1.1 Planens huvuddrag

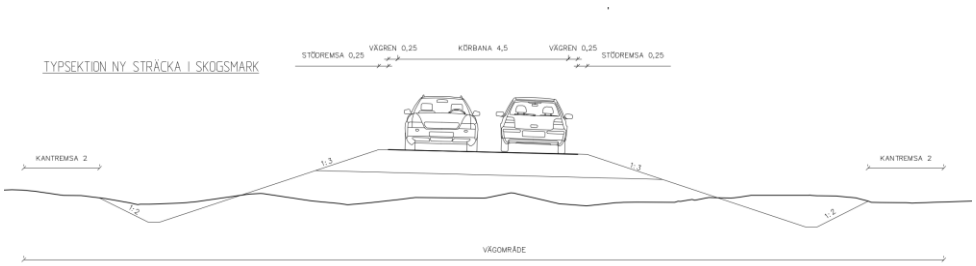
Planen berör väg 1764 (Lygnövägen) i Alingsås kommun och innehåller nybyggnation av ca 400 m ny väg genom skogsmark samt indragning av befintlig vägsträcka från allmänt underhåll. Ny väg löper i huvudsak parallellt med befintlig och är belägen ca 2 km från väg 180. Se Figur 1 - Figur 3 för lokalisering och föreslagen utformning.



Figur 1. Läge för projekt enligt röd cirkel



Figur 2. Ungefärlig utbredning av åtgärd



Figur 3. Typsektion

1.2 Bakgrund och behov

Från väg 180 i Alingsås kommun sträcker sig väg 1764 in mot byn Stora Lygnö. Vid höga vattennivåer och flöden svämmas vägen över vid de sträckor som ligger lägst. Översvämningarna sker ett fåtal gånger per år. Eftersom det är den enda allmänna vägen till byn blir de boende avskurna från samhället. Detta påverkar också bl.a. skoltrafik och räddningstjänst.

1.2.1 Tidigare utredningar

Utredningsområdet (se kapitel 1.3.1) har tidigare varit aktuellt i nedanstående utredningar.

Åtgärdsvalsstudie (Trafikverket, 2021–2022)

Trafikverket genomförde under 2021–2022 en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 1764. Syftet var att identifiera åtgärder för att minska konsekvenserna av återkommande översvämningar och säkerställa vägens funktion.

I studien analyserades flera åtgärder, bland annat förbättrad avvattning, höjning av befintlig väg, nödvägar och flytt av vägen. Den samlade bedömningen var att en flytt av vägen till ett högre läge skulle ge den bästa långsiktiga lösningen för att minska översvämningsproblematiken.

Teknisk utredning VA (AFRY, 2024a)

En utredning av befintliga trummor och behovet av åtgärder för avvattningen längs en längre sträcka av väg 1764 genomfördes 2024. Utredningen omfattade befintliga trummor i tre lägen och syftade till att dimensionera nya eller förändrade trummor utifrån beräknade flöden. Ett av dessa lägen ligger inom utredningsområdet.

Teknisk utredning geoteknik (AFRY, 2024b)

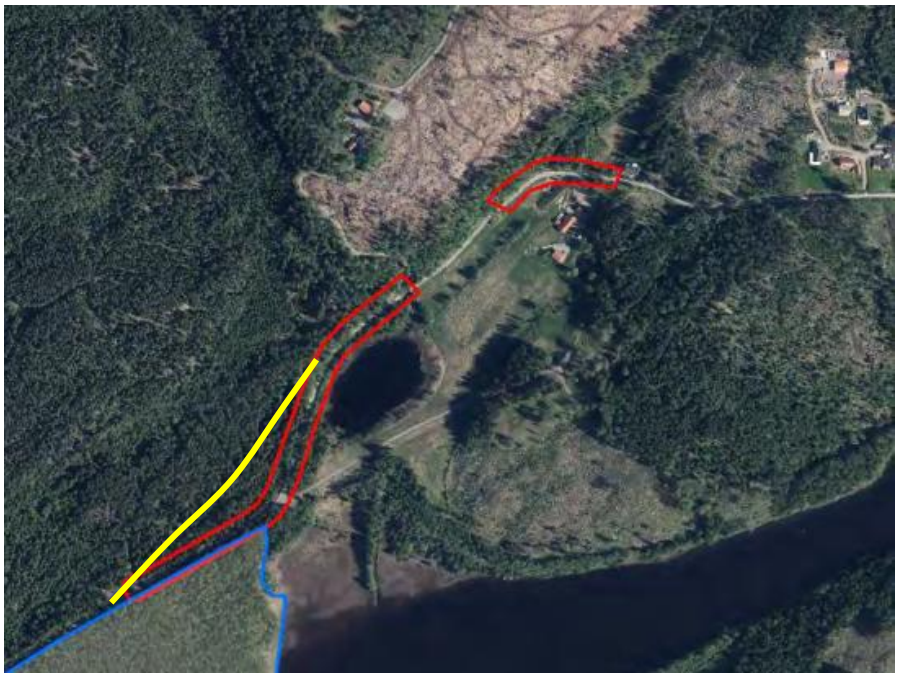
En geoteknisk undersökning genomfördes 2024 för att klarlägga markförhållandena inom området för projektet. Undersökningen omfattade bland annat sonderingar och provtagning. Undersökningen visar att området består av varierande jordlager med bland annat morän, torv och isälvssediment samt berg i dagen.

Naturvärdesinventering (Svensk naturförvaltning AB, 2024)

En naturvärdesinventering genomfördes 2024 som underlag för det fortsatta planeringsarbetet. Inventeringen omfattade två delsträckor längs väg 1764, Lygnövägen, varav en ligger i anslutning till planerad vägkorridor (se Figur 4).

Inventeringen omfattade huvudsakligen området närmast den befintliga vägen och täcker inte större delen av den planerade nya vägkorridoren. Den planerade vägkorridoren har också undersökts av specialister från Trafikverket vid platsbesöket 2026-05-07. Inga invasiva eller skyddsvärda arter noterades. Marken består mestadels av skogsmark där skogen är produktionsartad och gran är det dominerande trädskiktet.

I Artportalen fanns vid inventeringens genomförande 502 registreringar av 290 olika arter inom undersökningsområdet. Vid fältinventeringen identifierades totalt 15 naturvärdesbiotoper, varav sju bedömdes ha påtagligt naturvärde och åtta visst naturvärde.



Figur 4. Områden för naturvärdesinventering. Röda markeringar avser inventerade områden, där det västra ligger inom planen. Gul linje ungefärlig ny vägsträckning.

1.2.2 Planläggningsprocessen

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

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan

om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Den 1 januari 2013 införde Trafikverket en ny planläggningsprocess som innebär att vägplanen skall föregås av en åtgärdsvalsstudie. Det är en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen, se figur nedan. Studien bör föregå den formella planeringsprocessen. Syftet med studien är att ge underlag för prioritering av effektiva lösningar, inom ramen för tillgängliga resurser, samt bidra till en fortsatt utveckling av hela transportsystemets funktion.



Figur 5. Fyrstegsprincipen

Vägplanens åtgärder för att uppnå projektmålen har analyserats enligt fyrstegsprincipen (Figur 5). Utformningen av vägen anses uppfylla projektmålen för detta projekt och ligger till grund för det fortsatta arbetet.

Med hänsyn till projektets begränsade omfattning och områdets förutsättningar har skedena för samrådsunderlag och samrådshandling slagits samman. För detta projekt har Länsstyrelsen ännu inte fattat beslut

om huruvida vägplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Denna samrådshandling innehåller därför även det underlag som ligger till grund för Trafikverkets preliminära bedömning inför Länsstyrelsens beslut, se kapitel 6.

1.2.3 Ändamål med åtgärden

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Åtgärdens ändamål är att säkerställa vägens funktion och allmänhetens tillgänglighet till och från Alingsås genom att skapa en robust och långsiktigt fungerande vägförbindelse som kan upprätthållas även vid höga vattenflöden.

Ändamålet är kopplat till det transportpolitiska målet om ett tillgängligt transportsystem, genom att säkerställa tillgängligheten för boende och andra trafikanter samt för samhällsviktiga transporter.

När en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk, ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda (13 § väglagen).

1.2.4 Mål för åtgärden

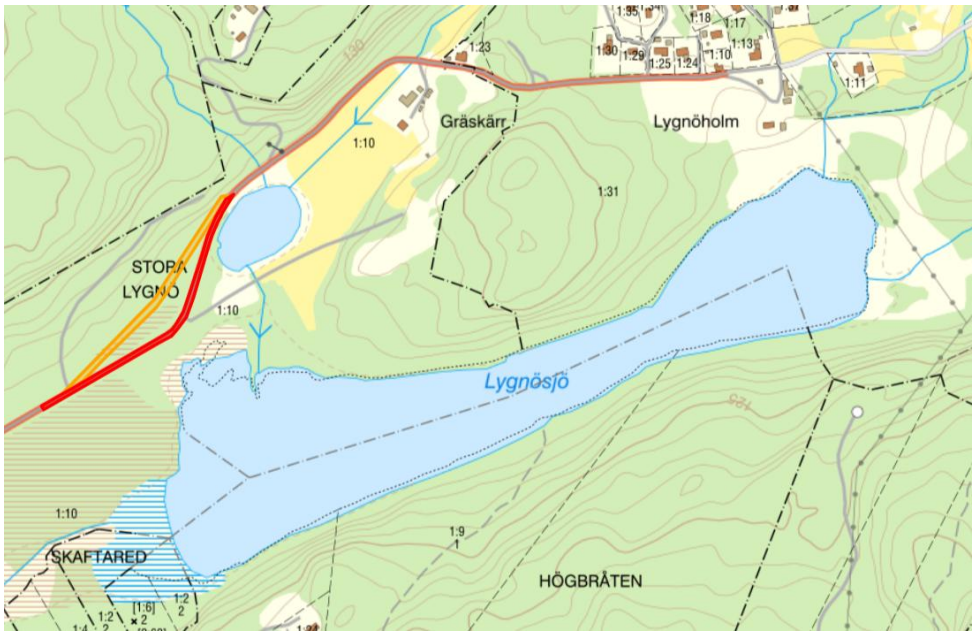
Målet är att väg 1764 ska kunna hållas farbar och fungera även vid höga vattenflöden. Åtgärden ska samtidigt ge en trafiksäker och funktionell väg för dem som trafikerar sträckan. Intrång och påverkan på identifierade natur- och kulturmiljövärden ska begränsas.

1.3 Avgränsning

1.3.1 Geografisk avgränsning

Projektets utredningsområde framgår markerat med röd och orange kontur i Figur 6 och Figur 7. Utredningsområdet är identifierat på ett sådant sätt att det innefattar alla tänkbara utformningsalternativ.

Influensområdet avser det område där miljöeffekter kan uppstå och influensområdets utbredning tar även hänsyn till eventuella kumulativa effekter som kan uppstå. Mot bakgrund av detta kan influensområdet variera och för miljöaspekterna landskapsbild, buller, naturmiljö och kulturmiljö innebär projektet lokal påverkan och dessa aspekter har ett influensområde som sträcker sig något utanför utredningsområdet. Mot bakgrund av detta redovisas inte influensområdet i Figur 6 eller Figur 7 nedan, utan det redovisas där det är aktuellt i kapitel 2 och 4.



Figur 6. Utredningsområdet för projektet markeras med rött och orange (Lantmäteriet, 2026)



Figur 7. Utredningsområdet redovisat i närmare detalj. Orangemarkerad yta redovisar planerad vägkorridor och röd markerad yta redovisar befintlig väg 1764.

1.3.2 Tidsmässig avgränsning

Byggstart och färdigställande av vägen planeras till år 2028. Miljöbeskrivningens bedömning av effekter och konsekvenser avser prognosåret 2048. Prognosåret beräknas genom att lägga till 20 år från det att anläggningen driftsätts.

2 Förutsättningar

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper

2.1.1 Anläggningen

Väg 1764 är den enda allmänna väg som förbinder byn Stora Lygnö med väg 180 och i förlängningen både Alingsås och Borås. Den totala vägsträckningen för allmän väg är ca 3 km lång, innan den övergår till enskild väg och fortsätter österut.

Vägen går mest i skogsmark, i partier med mer öppen terräng och bebyggelse utmed vägen. Befintligt sidoområde är varierande, det finns öppna diken, träd, stenmurar, vägräcken, stolpar till luftledning. Dikenas släntlutningar är branta, det förekommer skärning och lägre banker samt berg och block i sidoområdet. Hus och byggnader nära vägen förekommer.

Vägen är endast ca 4 m bred och anlagda mötesplatser saknas. Högsta tillåtna hastighet på väg 1764 är 70 km/h (bashastighet på landsbygd). Enligt Trafikverkets mätningar från 2024 var medelhastigheten ca 55 km/h.

På Lygnövägen, närmast väg 180, finns en bro. Både väg och bro har bärighetsklass 2 (BK2). Vägen har bristande beläggning och saknar kantlinje på vissa sträckor samt är obelyst.

Inom utredningsområdet finns en fiberledning, öster om befintlig väg, som ej påverkas av åtgärderna. Den behöver dock märkas ut och skyddas under byggtid.

Det befintliga avvattningssystemet längs väg 1764 består huvudsakligen av öppna vägdiken som avleder vatten från vägområdet och omgivande mark. Inom utredningsområdet leds vatten genom vägkroppen via en plasttrumma med diameter 300 mm, vid längdmätning ca 0/390 (se illustrationskartor). Trumman ägs av Trafikverket (AFRY, 2024a).

2.1.2 Bil, gång- och cykeltrafik

Enligt vägtrafikflödeskartan uppgick årsdygnstrafiken (ÅDT) 2024 till ca 200 f/d. Av dessa var ca 3 % tung trafik.

Befintligt trafikflöde har med hjälp av Trafikverkets EVA-kalkyl (Effekter vid väganalyser) räknats upp till 20 år efter öppningsåret (i beräkningen antaget år 2048), och visar på en ökning till ca 235 f/d.

Det finns ingen ordnad GCM-väg utan oskyddade trafikanter förflyttar sig i blandtrafik.

2.1.3 Trafiksäkerhet

Inom planområdet finns inga olyckor rapporterade i Transportstyrelsens olycksdatabas Strada. Utanför planområdet men längs väg 1764 finns två singelolyckor rapporterade. Dessa gäller avåkningar, en med moped och en med personbil.

2.1.4 Kollektivtrafik

Längs sträckan trafikerar två busslinjer (951 och 953), med en hållplats ca 1 km öster om planområdet. Busslinjerna trafikerar endast med ett fåtal turer på morgon/eftermiddag på vardagar och fungerar framför allt som skollinjer, med avgångar/ankomster i koppling till skoltid.

2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Utredningsområdet är beläget i Alingsås kommun, ca 10 km från tätorten och största orten Alingsås med ca 30 000 invånare (kommunen har ca 45 000 invånare). Se Figur 8 för översiktskarta.

Längs den aktuella delen av Lygnövägen finns ca 65 bostadshus, varav omkring 50 ligger innanför (öster om) det översvämningsdrabbade vägpartiet. Totalt berörs omkring ett hundratal permanent- och fritidsboende. Området har haft enstaka nytillkomna bostäder under senare år.

Lygnövägen utgör den enda allmänna vägförbindelsen för hushållen norr/öster om Lygnösjön. När vägen översvämmas och inte är farbar blir de boende avskurna från samhället. Detta påverkar även skoltrafik, räddningstjänst och andra samhällsviktiga transporter.

Det närmaste samhället västerut är Lygnared, ca 3 km väster om projektområdet längs med Lygnövägen. Strax öster om projektområdet slutar allmän väg och övergår till enskild väg.



Figur 8. Översiktskarta, med röd markering för planområdet

2.3 Landskapet

Området för åtgärden ligger låglänt inom landskapstypen småbrutet sprickdalslandskap och är skogbeklätt. Mindre orter som ligger vid vägen nära åtgärden är Granbokärr, Gräskärr, Lygnöholm och Stora Lygnö. Sträckan passerar en mindre sjö och även Lygnösjön.

Den planerade vägsträckningen passerar genom tät skogsmark med svagt till måttligt kuperad terräng. Markytan präglas av mindre höjdpartier, sänkor och lokala avrinningsstråk. Huvudsakligen utgörs området av relativt flack till svagt kuperad mark, men där terrängen mot nordväst övergår till mer kuperad och blockrik med förekomst av större stenblock och lokala nivåskillnader. Vid anslutning till befintlig väg i söder är terrängen flack och skogen gles men blir efter befintlig skogsväg tätare fram till anslutning till befintlig väg i norr. Här övergår terrängen väster om vägen till att vara ännu mer kuperad med stora höjdskillnader och branta slänter där stenblock förekommer i släntfot och öster om vägen faller marknivån i svag lutning ned till Lygnösjön.

2.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

2.4.1 Riksintressen

Ett utpekat riksintresse med stöd i 3 kap. 9 § andra stycket miljöbalken berörs. Det avser Riksintresse för Totalförsvarets militära del Väderradar Vara - TM0094.

Inga andra riksintressen med stöd i 3 kap miljöbalken och områden som anges i 4 kapitlet miljöbalken berörs av vägplanen.

2.4.2 Natura 2000

Inga Natura 2000-områden berörs.

2.4.3 Miljökvalitetsnormer

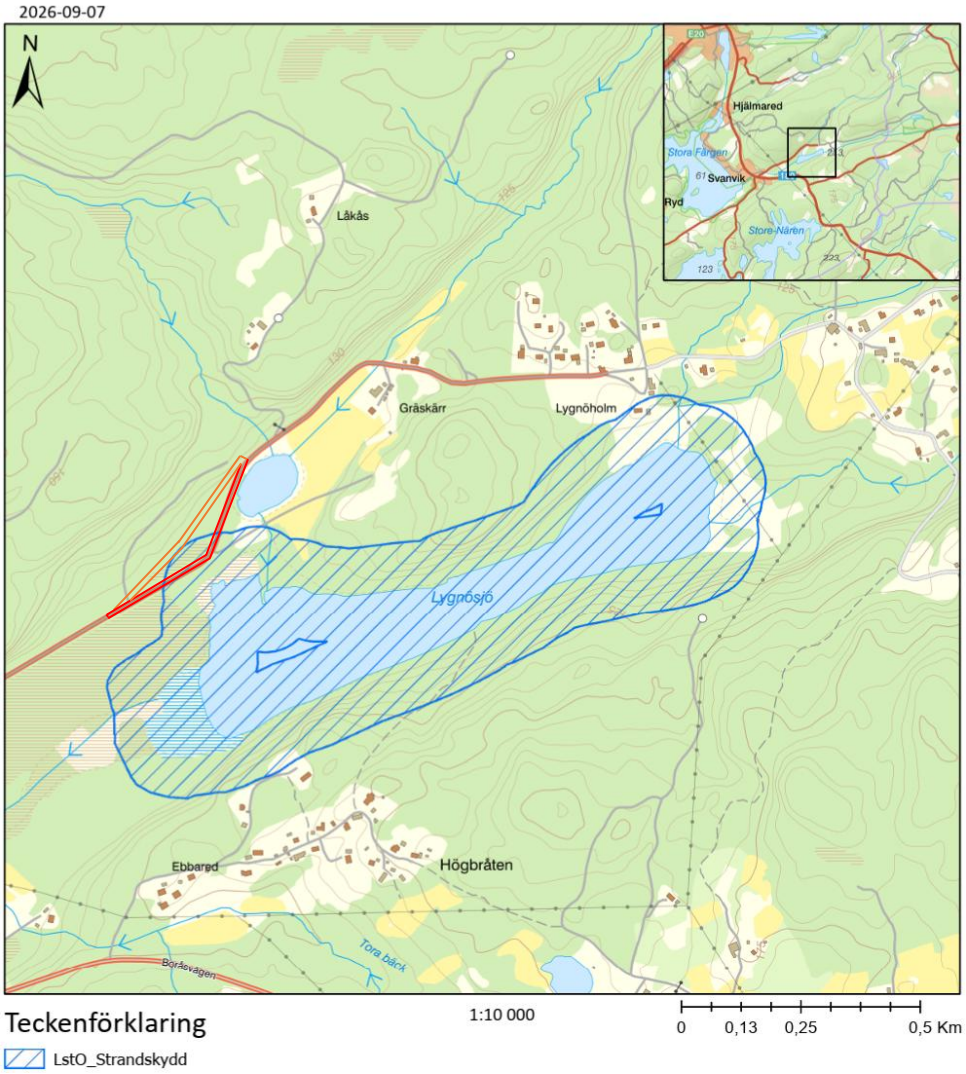
Lygnösjön klassas som en vattenförekomst men saknar specifika miljökvalitetsnormer då den är mindre än 1 km² i storlek. Lygnöån (och Störtaredsån) som är ca 11 km och rinner igenom Lygnösjön har dock fastställda miljökvalitetsnormer, ån ska uppnå god ekologisk status till år 2039 (Id: WA29792295). Den aktuella statusklassningen är att förekomsten uppnår måttlig ekologisk status och en ej god kemisk ytvattenstatus. Kvalitetsfaktorerna fisk, bottenfauna och försurning är utslagsgivande för bedömningen av den ekologiska statusen. För att motverka försurning i området utförs kalkning av sjöar och vattendrag inom Alingsås kommun, inklusive Lygnösjö.

Lygnösjön är inte upptagen i Naturvårdsverkets förteckning över fiskvatten som ska skyddas enligt förordningen om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.

SMHI saknar station för inmätning av luftkvaliteten i närheten av utredningsområdet. Det går därmed inte att fastställa om miljökvalitetsnormerna för utomhusluft redan idag överskrids. Med hänsyn till att utredningsområdet ligger utanför tät stadsmiljö bör dock riskerna för att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids vara låga. Vägplanen bedöms inte medföra någon förändring i trafikmängden.

2.4.4 Strandskydd

Lygnösjön omfattas av strandskydd, en mindre del av utredningsområdet ligger inom strandskyddsområdet, se Figur 9.



Figur 9. Strandskyddat område redovisas i blått. Planerad vägkorridor redovisas i rött och utredningsområdet för vägplanen ligger inom orange markering.

2.4.5 Skyddade arter

Artportalen redovisar inga nya fynd sen 2024 inom det aktuella utredningsområdet, men har tidigare (under 2024) redovisat 290 arter längs med befintlig väg 1764 och intill Lygnösjön. Ingen av de andra fynden som identifierades var skyddade.

En notering av mindre hackspettar finns, fyndet ligger ca 60 m från planerad vägkorridor. I området kring Lygnösjön finns lämpliga habitat i anslutande sumpskogsmiljöer där observationen av arten har gjorts. Observationen gjordes under höstperioden och avser inte en konstaterad häckning. Den planerade vägkorridoren och projektets markanspråk berör inte dessa sumpskogsmiljöer. Platsen för notering av mindre hackspett ligger inte inom utredningsområdet.

Vid platsbesök den 2026-05-07 noterades inga tecken på mindre hackspett eller andra skyddade arter inom området för planerad vägkorridor.

2.4.6 Vattenskyddsområde

Utredningsområdet ligger inom Färgensjöarnas vattenskyddsområde och omfattas av vattenskyddsföreskrifter. En del av den planerade vägkorridoren kommer att ligga inom vattenskyddsområdets primära och sekundära skyddszon. I Färgensjöarnas vattenskyddsföreskrifter och tillhörande kartunderlag redovisas skyddszonernas utbredning samt de föreskrifter och restriktioner som gäller för verksamheter och åtgärder inom vattenskyddsområdet.

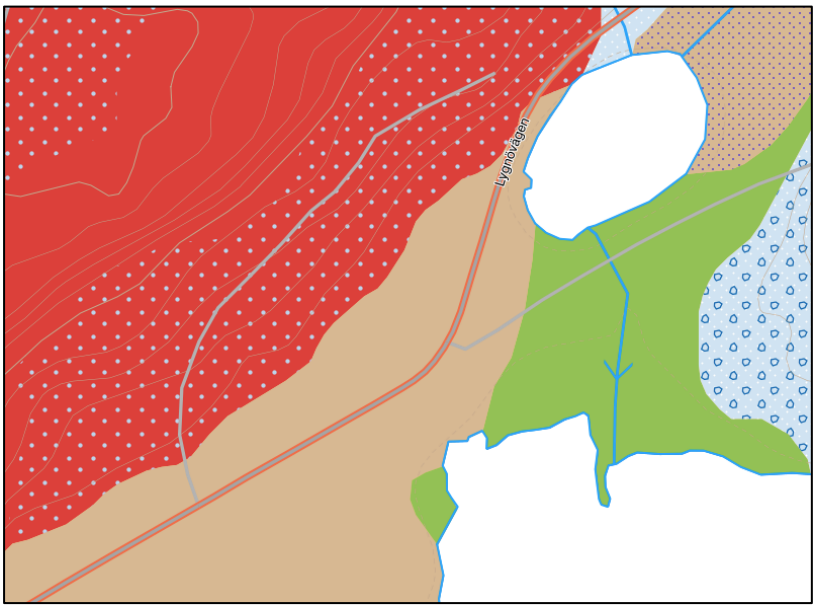
2.5 Kommunal och regional fysisk planering

Projektområdet ligger utanför detaljplanelagt område och omfattas inte av några områdesbestämmelser.

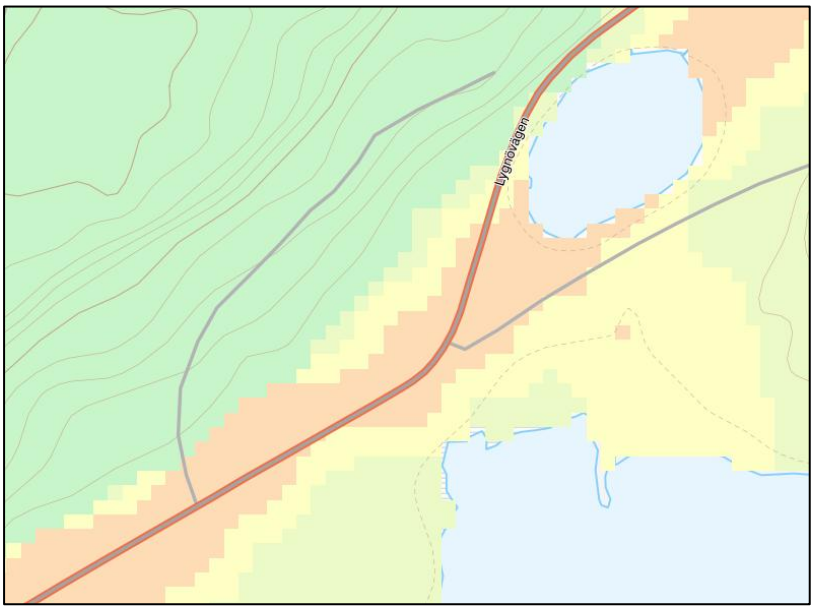
2.6 Byggtekniska förutsättningar

2.6.1 Geoteknik

Enligt jordarts- och jorddjupskartorna från Sveriges geologiska undersökning (SGU) består aktuellt område av mossetorv, isälvssediment, morän och urberg med skattade jorddjup på mellan 0–10 m, se Figur 10 och Figur 11.



Figur 10. Jordarter enligt SGU:s jordartskarta, källa SGU.



Figur 11. Jorddjup enligt SGU:s jorddjupskarta, källa SGU.

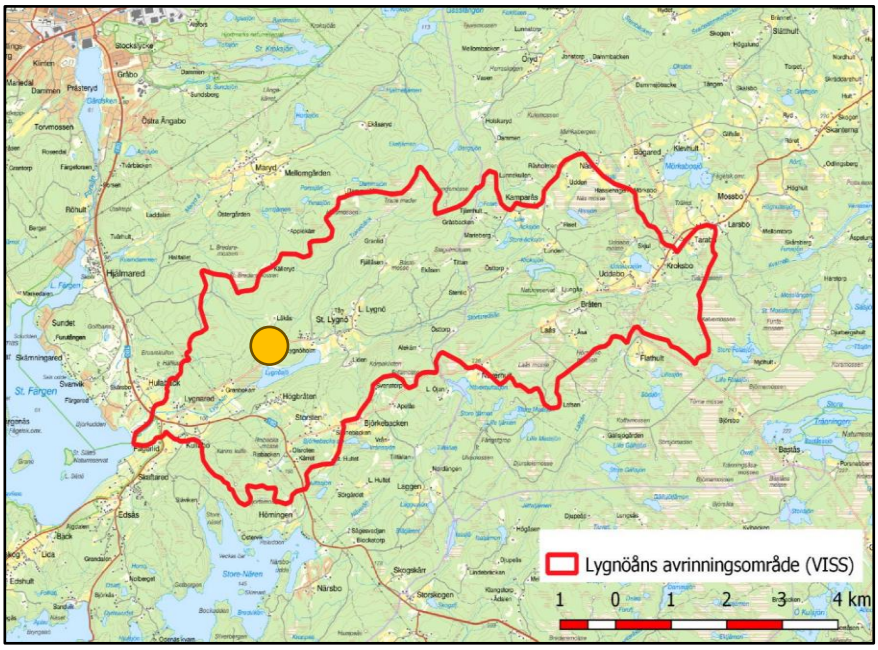
Geotekniska fältundersökningar utfördes i juni 2026 av Geotechnica/Pontarius (Geotechnica, 2026) för att klarlägga markförhållandena längs planerad ny vägsträckning. Undersökningen omfattade trycksonderingar för bestämning av jorddjup och jordlagerföljd samt skruvprovtagning för vidare bestämning av materialparametrar på laboratorium. Resultat från undersökningen syftar till att utgöra underlag för vidare dimensionering av ny vägkonstruktion.

Enligt utförda undersökningar utgörs jordlagren i området huvudsakligen av friktionsjord i form av sand och grus (isälvsediment) under ett ytligt lager av sättningsbenägen torv och organisk jord med en mäktighet på mellan ca 0,3–5 m, och på mellan ca 0,3–2 m utmed planerad vägsträckning. Under torven följer fast till mycket fast lagrad friktionsjord med god bärighet och låg sättningsbenägenhet. I området mot nordväst stiger terrängen och riklig förekomst av större stenblock förekommer, vilket indikerar tunt jordtäcke ovan berg. Fri vattenyta har uppmätts ca 0,5–2 m under markytan i utförda undersökningspunkter och bedöms vara knutna till de genomsläppliga friktionsjordarna.

Sammantaget bedöms området ha goda geotekniska förutsättningar för vägbyggnation efter att ytlig torv avlägsnats inom områden där vägbank eller terrass anläggs med hänsyn till sättningar. Lokalt förekommer blockrika partier och grunt berg kan förekomma, vilket kan medföra behov av blockrensning, mindre bergschakt vid anpassning av vägprofil för fortsatt projektering.

2.6.2 Hydrologi

Området ligger inom Lygnöån/Forsåns avrinningsområde, med utflöde i sjön Stora Färgen. Avrinningsområdet uppströms bron vid Lygnared uppgår till knappt 27 km², se Figur 12. Lygnösjön utgör den huvudsakliga sjön inom avrinningsområdet, och ca 85 % av avrinningsområdets avrinning passerar Lygnösjöns utlopp. Årsmedelnederbörden uppgår till ca 1 000 mm/år och årsavrinningen till ca 460 mm/år.



Figur 12. Lygnöåns avrinningsområde från mynningen i Stora Färgen (VISS, 2021). Gul markering visar ungefärligt läge för vägplan.

2.6.3 Förorenade områden

Enligt Länsstyrelsens EBH-karta (karta över förorenade områden) finns inga identifierade potentiellt förorenade områden eller objekt inom aktuellt område. Planerad vägkorridor verkar tillsynes ha använts som en skogsbilväg då tecken på däckspår har noterats på plats.

Enligt Trafikverkets databas för beläggningsarbeten (PMSv4) lades det översta beläggningslagret på väg 1764 år 1993. Den ytbehandling som utfördes på det underliggande grusunderlaget år 1978 bedöms med stor sannolikhet vara fri från PAH (polycykliska aromatiska kolväten). Före ytbehandlingen var vägen en grusväg.

En översiktlig miljöteknisk markundersökning genomfördes inom utredningsområdet under sommaren 2026 av Pontarius AB. Förhöjda halter av alifatiska kolväten (>C16-C35) har påträffats i samtliga provpunkter. Förhöjda halter av koppar och kvicksilver har identifierats i en av punkterna. Halterna överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM), men understiger riktvärdena för mindre känslig markanvändning (MKM). Då provtagningen utfördes i skogsmark utan kända föroreningskällor bedöms resultaten kunna vara relaterade till historisk användning av skogs- eller arbetsmaskiner samt bilar som kör på skogsbilvägen. Det kan också bero på organiskt material i skogsmark då humus samt förna binder och ackumulerar hydrofoba organiska ämnen.

2.6.4 Befintlig vägkonstruktion

Den befintliga vägen är en belagd enfältsväg med bärighetsklass BK2. Beläggningen är ca 10 cm tjock.

Vägen har tydliga sättnings- och tjälskador och är grundlagd med fyllning ovan torv och andra organiska jordlager.

2.6.5 Avvattning

Avvattningstekniskt finns inget dagvattensystem utbyggt i området. Dagvatten från ny anläggning får likvärdigt idag avvattnas via vägdiken, trummor och ledningar. Slutrecipient för avvattningen är Lygnöån.

Enligt Lantmäteriets karttjänst finns det ett torrläggningsföretag, Kullabo m fl, runt Lygnösjö. 1888 påbörjades en förrättning över ett sjösänkningsföretag för sänkning av vattennivån i Lygnösjön i syfte att dränera marken. Enligt en anteckning i Lantmäterimyndighetens arkiv avslutades aldrig förrättningen.

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv

Trafikverket har tidigare genomfört en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 1764 Lygnövägen. Studien syftade till att identifiera och analysera åtgärder för att säkerställa vägens funktion vid höga vattennivåer och minska konsekvenserna av återkommande översvämningar.

Inom ÅVS:en studerades ett flertal åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Bland annat analyserades åtgärder för att förbättra vattenavledningen, ombyggnad av vägen i befintlig sträckning samt en flytt av vägen till ett högre läge. Den samlade bedömningen var att en flytt av vägen ger bäst förutsättningar för att långsiktigt säkerställa vägens funktion och minska risken för återkommande översvämningar.

3.1 Vald lokalisering med motiv

Vald lokalisering innebär att väg 1764 flyttas från den befintliga låglänta sträckningen till ett högre läge norr om den befintliga vägen. Lokaliseringen bygger på den principiella inriktning för åtgärd 3 (flytta vägen) som rekommenderades i ÅVS:en.

Den huvudsakliga motiveringen till lokaliseringen är att den befintliga vägen ligger i eller mycket nära Lygnösjöns svämplan. Vid höga vattennivåer och flöden översvämmas vägen återkommande, vilket innebär att vägens funktion och tillgänglighet påverkas. Genom att flytta vägen till högre terräng kan risken för översvämningar minskas väsentligt.

Den befintliga vägen ligger delvis på torvmark och uppges ha pågående sättningar. En viktig utgångspunkt för den nya vägen är därför att den ska förläggas på fastmark i så stor utsträckning som möjligt. I den fortsatta projekteringen har detta varit en styrande förutsättning för vägens placering.

Sammantaget bedöms lokaliseringen ge bäst förutsättningar för att uppnå projektets huvudsakliga syfte, det vill säga att långsiktigt säkerställa väg 1764:s funktion och minska risken för att vägen blir oframkomlig till följd av höga vattennivåer.

3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv

Valt förslag med flytt av vägen utreddes i tidigare skede vid framtagande av ÅVS. Områdets topografi med stora höjdskillnader, geotekniska förhållanden och Lygnösjöns utbredning begränsar möjligheterna till

alternativa vägsträckningar som uppfyller gällande krav på bland annat lutningar och linjeföring. Några alternativa lokaliseringar har därför inte bedömts möjliga.

3.3 Vald utformning med motiv

3.3.1 Generell utformning

Den översiktliga utformningen av ny anläggning är en 400 meter lång enfältig, dubbelriktad körbana. Vägen förläggs i gränsen mellan plattmark och kuperat område, på en låg bank med längsgående diken. Befintlig väg höjs en kortare sträcka i den östra delen, för att anpassa mot ny vägsträckning.

Vägens profil har anpassats för att uppfylla krav på sikt (för verklig hastighet enligt kapitel 2.1.1) samt för att säkerställa att vägen inte översvämmas. Med hänsyn till siktkrav och behov av tillräcklig resulterande lutning för vägbanans avvattning blir profilens lägsta nivå ca +101,65. Detta är ca 0,85 meter över den beräknade översvämningsnivån på ca +100,8.

Vägbanebredden är 5 meter och medger möte mellan personbil och personbil samt personbil och lastbil/buss. I Figur 3 (kapitel 1.1) visas hur väg och sidoområden utformas.

Den del av befintlig väg som den nya vägsträckningen ersätter upphör att vara allmän väg och övergår till enskild väg. En ny väganslutning anläggs från ny vägsträckning av den nya allmänna vägen till den enskilda vägen. Den utformas för att klara av idag förekommande längre fordon såsom timmertransporter. Med hänsyn till den låga frekvensen av längre transporter har utformningen inte anpassats för dubbelriktad trafik i anslutningspunkten.

En mindre befintlig skogsanlutning vid längdmätning ca 0/100 anpassas mot ny väg.

Se även plan- och illustrationskartor, där även längdmätning redovisas.

3.3.1.1 Geoteknik och vägkonstruktion

Ny väg anläggs som konventionell vägbank efter urgrävning av ytlig torv och organisk jord till fast lagrad friktionsjord. Vägbanken grundläggs på naturligt lagrad friktionsjord med god bärighet. Lokalt bedöms blockrensning erfordras i de blockrika partierna.

3.3.1.2 Vägkonstruktion

På den färdigställda terrassen enligt ovan anläggs ny vägöverbyggnad som dimensioneras för beräknad trafikmängd.

Vid anslutning till befintlig väg behöver övergången mellan kvarvarande grundläggning och ny grundläggning utformas med hänsyn till skillnader i tjällyft och sättningsbenägenhet, så att risken för ojämnheter och sprickbildning begränsas.

3.3.1.3 Avvattning

Den nya vägsträckningen förläggs till högre terräng och syftar till att minska risken för att väg 1764 påverkas av höga vattennivåer och flöden samt därigenom säkerställa vägens framkomlighet. Flytt av vägen har i den tidigare åtgärdsvalsstudien bedömts vara den bästa och långsiktigt mest hållbara åtgärden för att komma undan de återkommande översvämningarna. För att uppnå önskad funktion ska den nya vägens profillinje ligga på minst nivån +100,80. I föreslagen utformning ligger profilens lägsta nivå på ca +101,65.

Vid sektion ca 0/390 rivs en befintlig plasttrumma, vattnet leds i stället i den nya vägens dike.

3.3.1.4 Masshantering

Schakt- och fyllningsarbeten utförs främst i samband med anläggning av den nya vägen och tillhörande diken.

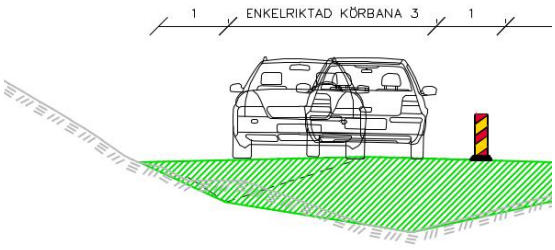
De preliminära schaktmängderna, inklusive urgrävning av torv, bedöms uppgå till ca 7 000 m³. Behovet av tillförda fyllnadsmassor bedöms uppgå till ca 9 000 m³, varav ca 7 000 m³ avser återfyllning efter torvurgrävning.

Urgrävd torv och organisk jord bedöms ha begränsade möjligheter att återanvändas i vägkonstruktionen och kan därför behöva transporteras bort från projektområdet. Omfattningen av återanvändning respektive borttransport av massor preciseras i den fortsatta projekteringen.

3.3.1.5 Tillfälliga åtgärder under byggskedet

Ytor för tillfällig nyttjanderätt redovisas i plankartor. Dessa behövs för att möjliggöra byggnation av ny väg samt för massupplag och etableringsytor.

Utbyggnad kan till största del ske inom område för ny vägrätt. Vid anslutning till befintlig väg i respektive ände behöver trafiken ledas förbi på tillfälliga breddningar, se princip i Figur 13.



Figur 13. Princip tillfällig breddning. Grönt fält: tillfällig körbana. Streckad linje: Ny väg. Grå linje: Befintlig mark

3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv

Olika utformningsalternativ har utretts, där samtliga innebär en ny väg mellan ungefär samma anslutningspunkter till befintlig väg. Skillnaden ligger i detaljer i linjeföring i plan och profil.

Alternativen har bedömts utifrån terrängförhållanden samt möjligheten att uppnå en väggeometri som uppfyller gällande krav (avseende bl.a. linjeföring och sikt) och medger en rimlig vägstandard. Alternativ som medfört mindre lämplig linjeföring eller svårare anpassning till terrängen har valts bort.

För den enskilda anslutningen har två lägen studerats. Valt alternativ beskrivs i 3.3.1. Det bortvalda alternativet är förlagt längs ny väg i höjd med befintlig enskild anslutning, längdmätning ca 0/260. Den utformningen hade medfört ett större intrång i skogsmark och med en längre sträckning för ny väganläggning. Därmed har den utformningen valts bort.

3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått planeras som redovisas på plankarta.

3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått

På grund av projektets närhet till dammen och Lygnösjön ska åtgärder och arbeten utföras så att påverkan på vattenmiljön begränsas.

- Schaktmassor och upplag ska placeras på sådant avstånd från vattenområdet att risk för transport av sediment och förorening minimeras.
- Om risk för grumling föreligger ska lämpliga skyddsåtgärder, exempelvis sedimentationsskydd eller siltgardin, användas.
- Schakt- och markarbeten bör om möjligt utföras under torra perioder för att minska risken för grumling och ytavrinning.
- Förorenade eller misstänkt förorenade massor ska hanteras separat och transporteras till godkänd mottagare enligt gällande regelverk. I projektet har förhöjda halter av koppar, kvicksilver och alifatiska kolväten påträffats.

Eftersom hela utredningssträckan ligger inom Färgensjöarnas vattenskyddsområde ska arbeten utföras med särskild försiktighet och ske i enlighet med vattenskyddsföreskrifterna. Hantering av drivmedel, oljor och andra kemiska produkter ska ske på ett sådant sätt att risk för spill till mark och vatten minimeras. Absorptionsmedel ska finnas tillgängligt på arbetsplatsen och eventuella spill ska omgående omhändertas.

Avverkning av träd sker utanför fåglarnas häckningstid.

3.6 Vägåtgärder som ingår i projektet men prövas i särskild ordning

Vägåtgärderna som beskrivs nedan fastställs inte i planen utan genomförs med stöd av särskilda andra beslut.

3.6.1 Förändrad väghållning

Den del av väg 1764 som inte längre behövs efter det att vägen byggts i ny sträckning kommer att dras in från allmänt underhåll. Del av befintlig väg kommer att rivas och återställas till skogsmark medan resterande del kommer utgöra enskild väg.

3.6.2 Förändring av enskilda anslutningar

Förändrade anslutningar fastställs inte i planen utan är ett separat beslut av väghållningsmyndigheten.

Den befintliga enskilda anslutningen i mitten av planområdet kommer att flyttas till ett nytt läge vid ny väg, med framkomlighet motsvarande dagens situation. Skogsanslutning vid längdmätning ca 0/100 anpassas till ny vägsträckning men behålls i samma läge. Se även illustrationskartor.

3.6.3 Förslag till enskilda vägar

Förslag till enskilda vägar fastställs inte i planen utan hanteras separat.

Befintlig enskild väg, i mitten av planområdet, utökas till att omfatta även sträckningen mellan befintlig anslutning och ny anslutning till ny väg vid längdmätning ca 0/130. Se även kapitel 3.6.1.

4 Miljöbeskrivning

Innehållet i miljöbeskrivningen finns dels i detta kapitel, dels i andra kapitlet i plan- och miljöbeskrivningen. Här följer en läsanvisning för var du hittar informationen som ingår i miljöbeskrivningen.

En sammanfattning av miljöbeskrivningen kan läsas i kapitlet Sammanfattning. Lokalisering, utformning och omfattning framgår av kapitel 3.

Den geografiska avgränsningen och avgränsningen i tid redovisas i avsnitt 1.3. Avgränsningen av innehållet i miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.1.

Förekomst av riksintressen, områden relevanta för miljökvalitetsnormer, skyddade områden och objekt samt skyddade arter redovisas översiktligt i avsnitt 2.5. Övriga miljöförhållanden samt miljöeffekter och miljökonsekvenser för relevanta miljöaspekter och miljöintressen redovisas i avsnitt 4.3. Effekter och konsekvenser under byggskedet redovisas i avsnitt 5.6.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas i avsnitt 3.5.

Genomförda samråd redovisas i den samrådsredogörelse som utgör underlag till planen.

Metod för miljöbeskrivningen redovisas i avsnitt 4.2. Referenser redovisas i kapitel 9.

En samlad bedömning av projektets effekter och konsekvenser ges i kapitel 6. I kapitel 6 redovisas även hur miljöbalkens allmänna hänsynsregler har tillämpats samt projektets konsekvenser för riksintressen, miljökvalitetsnormer, samt skyddade områden, objekt och arter.

I avsnitt 8.3 redogörs för vilka anmälningar, dispenser och tillstånd som kommer att behöva sökas enligt miljölagstiftningen, och vilka miljöfrågor som är viktiga att utreda i det fortsatta arbetet. Behov av kontroll och uppföljning redovisas i avsnitt 8.4.

4.1 Avgränsning av miljöaspekter

Miljöbeskrivningen omfattar de mest relevanta aspekterna som projektet kan förutsättas påverka. De planerade åtgärderna kan medföra både positiva och negativa effekter för de berörda miljöaspekterna.

Följande miljöaspekter har bedömts vara relevanta att bedöma i projektet:

Befolkning och människors hälsa

- Buller – Trafikmängderna förväntas inte förändras och den planerade vägomläggningen sker inom ett område med få närliggande bostäder.
- Luftkvalitet – Luftutsläppet från vägtrafiken från den planerade vägkorridoren behöver bedömas.

Landskapsbild

- Landskapsbild – Den planerade vägen anläggs genom skogsmark och kommer lokalt att förändra landskapsbilden genom avverkning samt nya vägslänter och diken.

Naturmiljö och biologisk mångfald

- Naturmiljö - Åtgärden medför intrång i skogsmark men inga utpekade naturvärden, skyddade områden eller kända ekologiskt särskilt känsliga miljöer berörs utifrån tillgängligt underlag.
- Ekosystemtjänster – Utredningsområdet ligger i närheten av vattenförekomster.

Kulturmiljö

- Kulturmiljö – Det finns inga identifierade kulturvärden inom planerad vägkorridor men befintlig väg 1764 är klassad som kulturväg och påverkas av den planerade vägkorridoren. Den del av vägen som utgår som allmän väg upphör att klassas som kulturväg. Ny vägsträckning kommer inte representeras som en del av övrig kulturväg.

Markanvändning och hushållning med naturresurser

- Skogsbruk - Skogsmark tas i anspråk för projektet.

Risk och säkerhet

- Klimatanpassning - Projektet förbättrar förutsättningarna för dagvatten- och skyfallshantering samt minskar översvämningsriskerna.

4.2 Metod

Bedömningen av miljöeffekter och konsekvenser har genomförts genom analys av befintliga miljöförhållanden, planerade åtgärder samt förväntad påverkan under bygg- och driftskedet.

Konsekvensbedömningen baseras på tillgängligt underlagsmaterial, genomförda inventeringar, kartstudier, platsbesök och tekniska utredningar. Bedömningen utgår från miljöbalkens hänsynsregler, gällande skyddsvärden och miljökvalitetsnormer samt Trafikverkets vägledningar för miljöbedömning.

Konsekvenserna har bedömts enligt en kvalitativ skala bestående av positiva, mindre positiva, obetydliga, mindre negativa och negativa konsekvenser, se Tabell 1.

Tabell 1. Konsekvensmatris

Konsekvens	Beskrivning
Positiv	Tydlig förbättring av miljövärden eller funktioner
Mindre positiv	Begränsad förbättring
Obetydlig	Ingen eller mycket liten förändring eller påverkan
Mindre negativ	Begränsad negativ påverkan
Negativ	Betydande negativ påverkan på miljövärden eller funktioner

4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser

4.3.1 Befolkning och människors hälsa

4.3.1.1 Buller

Miljöförhållanden

Trafikverket har gjort en beräkning avseende förväntade bullernivåer och hur de påverkas av en omläggning av vägen. Beräkningarna utgår ifrån påverkan på fastigheterna Läkås 1:3 i norr och Lygnared 1:10 i söder.

Beräkningar utgår ifrån en ÅDT (2024) om 189 fordon nuläge. Prognosen för 2045 är 224 fordon varav 5% tung med en hastighet på hastighet 70 km/h.

Beräknade ekvivalenta ljudnivåer redovisas i Tabell 2.

Tabell 2. Beräknade ekvivalenta ljudnivåer.

Fastighet	**Avstånd**	**Befintlig väg (dBA ekvivalent ljudnivå)**	**Ombyggd sträcka (dBA ekvivalent ljudnivå)**
Läkås 1:3	275 m från planerad väg. 170 m från befintlig väg	34	29
Lygnared 1:10	325 m från planerad väg. 75 m från befintlig väg.	36	29

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Den nya vägsträckningen lokaliseras längre från befintlig bebyggelse än den nuvarande vägen, vilket medför att trafikbullret från den ombyggda vägsträckningen blir lägre än från befintlig väg. Trafikmängderna på väg 1764 är dessutom begränsade och den prognostiserade trafikökningen bedöms inte vara av sådan omfattning att den påverkar bullersituationen i området.

Några bullerskyddsåtgärder bedöms därför inte vara nödvändiga. Projektet bedöms inte medföra någon negativ påverkan på människors hälsa eller boendemiljö med avseende på trafikbuller. Konsekvenserna avseende buller bedöms vara obetydliga.

4.3.1.2 Luftkvalitet

Miljöförhållanden

Väg 1764 har en låg trafikbelastning. Området är glest bebyggt och omges huvudsakligen av skogsmark. Närmaste bostäder ligger på betydande avstånd från den planerade vägsträckningen.

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Under byggskedet kan tillfälliga utsläpp till luft uppstå från arbetsmaskiner och transporter. Effekterna är lokala och tidsbegränsade.

I driftskedet bedöms projektet inte medföra någon betydande förändring av trafikmängderna eller trafikflödena jämfört med nuläget. Utsläpp av luftföroreningar från vägtrafiken bedöms därför vara fortsatt desamma. Med hänsyn till de låga trafikmängderna, omgivningens öppna karaktär och avståndet till närliggande bostäder bedöms projektet inte medföra någon mätbar påverkan på luftkvaliteten. Konsekvenserna avseende bedöms vara obetydliga.

4.3.2 Landskap

Miljöförhållanden

Planområdet ligger i ett skogsdominerat och småbrutet landskap. Utredningsområdet utgörs av produktionsskog med inslag av mindre höjdpartier och skogsmark. En befintlig skogsväg löper genom utredningsområdet och utgör redan idag ett tydligt inslag i landskapsbilden.

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Den nya vägsträckningen innebär att skogsmark tas i anspråk och att vegetation avverkas inom det nya vägområdet. Nya vägslänter, diken och vägbank kommer lokalt att förändra landskapsbilden. Anpassning har skett genom att vägen lokaliserats i anslutning till befintlig infrastruktur och följer terrängen så långt som möjligt. Påverkan bedöms främst vara lokal och avse närmiljön. Konsekvenserna för landskapsbilden bedöms som både kort- och långsiktigt mindre negativa.

4.3.3 Naturmiljö och biologisk mångfald

4.3.3.1 Naturmiljö

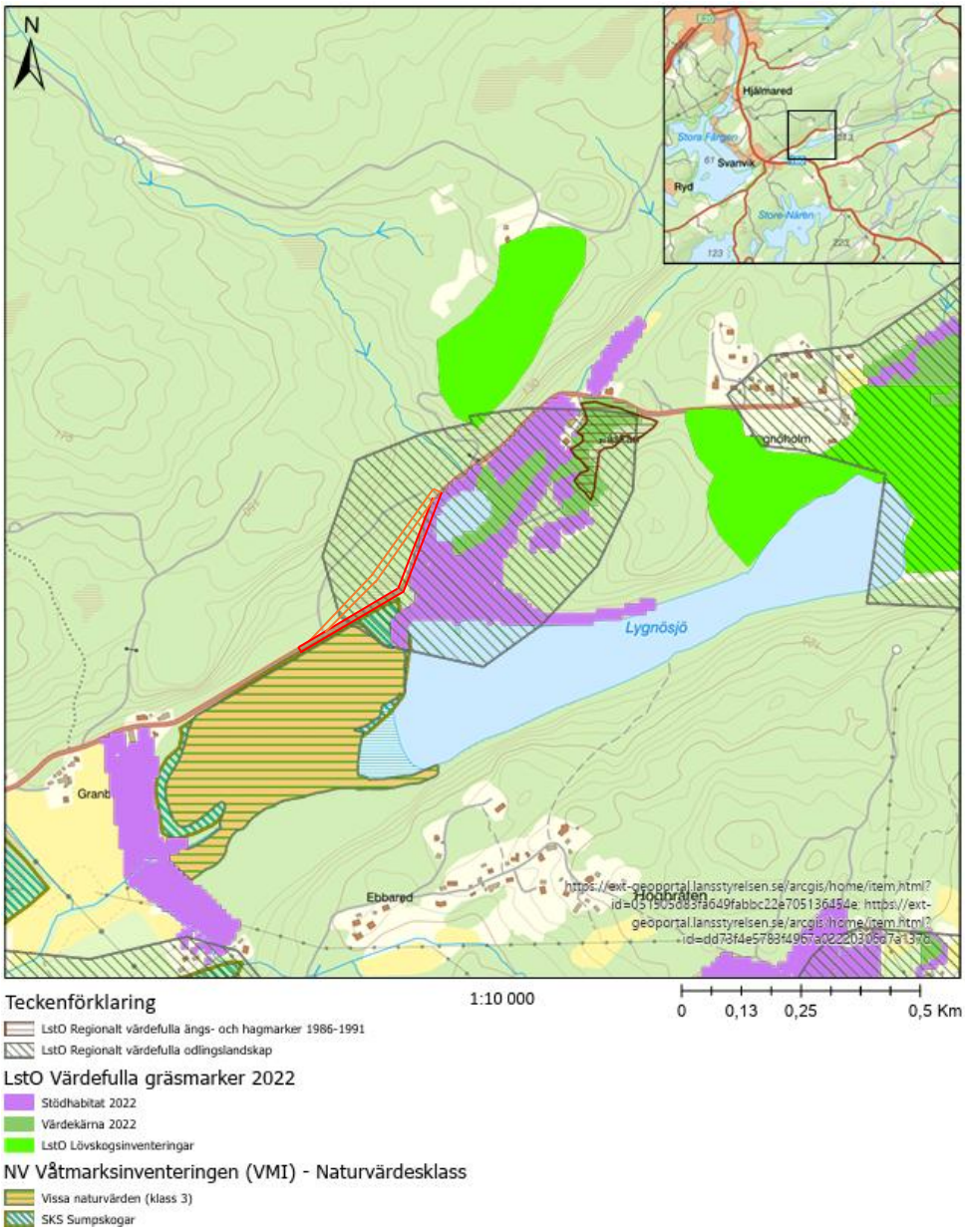
Miljöförhållanden

Utredningsområdet utgörs av produktionsskog med gran som dominerande trädslag. Inom och i anslutning till området finns inga naturreservat eller andra skyddade naturområden. Naturvärdesinventeringen från 2024 identifierade totalt 15 naturvärdesbiotoper inom det inventerade området. Den planerade

vägkorridoren undersöktes under ett platsbesök 2026-05-07 och inga invasiva arter eller skyddade arter observerades.

Av de tematiska inventeringar och analyser som genomförts i landet redovisas ett antal objekt i närheten av utredningsområdet, se Figur 14:

- Intill Lygnösjön och befintlig väg 1764 finns ett mindre parti sumpskog som klassas som våtmark. Naturvårdsverkets våtmarksinventering har redovisat att ytan hyser påtagliga naturvärden motsvarande naturvärdesklass 3. Området är även registrerat som sumpskog i Skogsstyrelsens databas Skogens pärlor. Sumpskogen ligger utanför utredningsområdet.
- Utredningsområdet ligger inom regionalt värdefullt odlingslandskap.
- Länsstyrelsen har identifierat värdefull stödhabitat och värdekärnor intill den damm som ligger bredvid befintlig väg 1764.



Figur 14. Utdrag från Länsstyrelsen Västra Götaland som redovisar berörd naturmiljö (2026-09-03). Röd linje visar planerad vägkorridor.

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Inga utpekade naturvärden, skyddade områden eller generellt biotopskyddade objekt påverkas av åtgärden utifrån befintligt underlag. Den nya vägen anläggs i direkt anslutning till befintlig infrastruktur, vilket begränsar fragmenteringen av omgivande naturmiljöer. Påverkan bedöms vara lokal och avse produktionsskog. Inga åtgärder kommer att göras i sumpskogen eller stödhabitatet vid dammen.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön vara obetydliga.

4.3.3.2 Ekosystemtjänster

Miljöförhållanden

Intill befintlig väg 1764 finns en mindre damm som formellt inte klassas som en vattenförekomst, denna avleder sitt vatten till Lygnösjön vilket i sin tur är en ytvattenförekomst. Därefter leder Lygnöån vattnet vidare från sjön. Område för den nya vägen ligger i direkt anslutning till den mindre dammen. Ingen utökning av väg/vägområde mot dammen planeras, endast justering av befintliga slänter.

Inom utredningsområdet finns en befintlig 300 mm plasttrumma, se kapitel 2.1.1. Den befintliga trumman ska rivas och avledning av dagvatten kommer att ske ytligt via diken mot befintlig damm.

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Rivning av den befintliga trumman innebär ett begränsat arbete i anslutning till vattenmiljön under byggskedet. Arbetet kan medföra viss tillfällig grumling och sedimenttransport till närliggande vattenmiljöer.

Genom planerade skydds- och försiktighetsåtgärder bedöms påverkan bli lokal, tillfällig och begränsad, se Kap 3.5.2. Någon varaktig påverkan på vattenmiljöernas funktion eller ekologiska värden bedöms inte uppstå.

Sammantaget bedöms projektet medföra obetydliga till mindre negativa konsekvenser för vattenmiljön under byggskedet.

4.3.4 Kulturmiljö

Miljöförhållanden

Trafikverket har 2025-09-18 samrått med Länsstyrelsen om behovet av en arkeologisk utredning, Länsstyrelsen har bedömt att behov av utredning inte föreligger.

Alingsås kommun har ett gällande kulturmiljöprogram (Antaget 2018). Utredningsområdet är en del av den utpekade kulturmiljön *Gräskärr och Stora Lygnö* som inkluderar kulturhistoriskt värdefull bebyggelse samt fornlämningar. Riksantikvarieämbetet redovisar inga fornlämningar inom eller angränsning till utredningsområdet.

Befintlig väg 1764 är klassad som kulturväg. Vägar med kulturmiljövärde är ett urval av vägar och vägmiljöer i det statliga vägnätet som speglar den väghistoriska utvecklingen i landskapet.

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Inga registrerade fornlämningar, kulturhistoriskt värdefulla byggnader eller andra utpekade kulturmiljöobjekt påverkas direkt av projektet. Befintlig väg 1764 är däremot klassad som kulturväg. Den totala längden på kulturvägen är ca 3 km och sträcker sig från väg 180 i väster till Lygnöholm i öster.

Vägplanen innebär att en del av den befintliga vägsträckningen ersätts av en ny väg i annan sträckning. Därmed kommer den kulturhistoriska klassningen att upphöra för den del av kulturvägen som ligger mellan de planerade anslutningspunkterna. De nya anslutningarna medför även mindre ingrepp i den kvarvarande delen av den kulturklassade vägen. Särskild gestaltningshänsyn ska därför tas vid anslutningspunkterna för att minimera negativ påverkan. Resterande delar av väg 1764 i västlig och östlig riktning kommer ha kvar sin status som kulturväg.

Sammantaget bedöms projektet medföra en mindre negativ konsekvens för kulturmiljön på grund av att en begränsad del av den kulturklassade vägen förlorar sitt kulturhistoriska värde som sammanhängande vägsträckning.

4.3.5 Markanvändning och hushållning med naturresurser

4.3.5.1 Skogsbruk

Miljöförhållanden

Området som tas i anspråk för den nya vägsträckningen utgörs av produktionsskog. Detta innebär att marken inte längre kan nyttjas för skogsproduktion och utgör därmed en påverkan på en naturresurs.

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Projektet innebär att ca 7650 m² produktiv skogsmark tas i anspråk permanent för vägområde, slänter och diken. Detta medför att marken inte längre kan användas för skogsproduktion.

Intrånget innebär en lokal minskning av tillgänglig produktiv skogsmark. Ytan som tas i anspråk är dock begränsad i förhållande till den totala skogsmarksarealen i närområdet och bedöms inte påverka förutsättningarna för skogsbruket i ett större landskapsperspektiv.

Projektet innebär därmed en mindre negativ påverkan på naturresursen produktiv skogsmark genom permanent markanspråk. Konsekvensen bedöms som mindre negativa.

4.3.6 Risk och säkerhet

4.3.6.1 Klimatanpassning

Miljöförhållanden

Den befintliga vägsträckningen översvämmas återkommande vid höga vattennivåer. Området avvattnas idag genom öppna diken och vägtrummor som leder vatten till omgivande mark- och vattenmiljöer. Den befintliga vägsträckningen är lågt belägen och påverkas återkommande av höga vattennivåer och översvämningar.

Projektet syftar till att öka vägens robusthet mot framtida höga flöden. Projektets betydelse för klimatanpassning och översvämningsrisker bedöms därför i miljöbeskrivningen.

Miljöeffekter och miljökonsekvenser

Projektet innebär att väg 1764 flyttas till ett högre läge utanför de översvämningsutsatta partierna. Genom att vägen flyttas till högre mark förbättras förutsättningarna för dagvattenavledning och hantering av skyfallsflöden. Den nya vägsträckningen utformas med diken och trummor som bibehåller områdets naturliga avvattning. Åtgärden bidrar till minskad översvämningsrisk och ökad robusthet vid framtida höga flöden.

Sammanfattat bedöms effekterna vara kort- och långsiktigt positiva ur ett klimatanpassningsperspektiv.

5 Övriga effekter och konsekvenser

I detta kapitel redovisas övriga effekter och konsekvenser, utöver miljöeffekter och miljökonsekvenser som har redovisats i kapitel 4.

5.1 Trafik och användargrupper

Trafiksäkerheten på Lygnövägen inom planområdet förväntas öka, då vägsektionen är något bredare och möjliggör mötande trafik mellan personbilar och tung trafik. Det gör att även framkomligheten ökar för samtliga trafikslag.

Det skapas samtidigt även mer utrymme för oskyddade trafikanter.

5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Åtgärden bedöms ha stor betydelse för samhället öster om planområdet, då vägen ej kommer att bli översvämmad vid höga vattenflöden. I övrigt bedöms projektet inte ha någon inverkan eller påverkan på närliggande lokalsamhällen.

5.3 Kommunal och regional fysisk planering

Åtgärden berörs inte av någon detaljplan eller områdesbestämmelser. Den påverkar inte heller fördjupade översiktsplaner eller regionplaner.

5.4 Fastigheter

En enskild anslutning flyttas till läge för ny väg, vilket redovisas i illustrationskartorna och kapitel 3.6.2. Påverkan bedöms vara liten, då framkomlighet motsvarande dagens situation behålls.

I övrigt bedöms det inte ske någon påverkan på nyttjandet av fastigheter, samfälligheter, gemensamhetsanläggning och rättigheter, enskilda vägar eller fastighetsanslutningar.

5.5 Samhällsekonomisk effektivitet

Investeringskostnaden bedöms till ca 10–15 mnkr, vilket är relativt högt jämfört med flera av de andra studerade åtgärderna i åtgärdsvalsstudien. Åtgärden innebär samtidigt en långsiktig lösning på vägens översvämningsproblematik genom att vägen flyttas till högre terräng.

Risken för återkommande störningar och avbrott i vägförbindelsen minskas samtidigt som trafiksäkerheten förbättras.

De främsta negativa effekterna är investeringskostnaden samt intrång i skogsmark och påverkan på landskapet genom en ny vägsträckning.

Sammantaget bedöms nyttan av en långsiktigt robust vägförbindelse och minskad sårbarhet för översvämningar motivera investeringen.

5.6 Byggskedet

Utbyggnad kan till största del ske utan att trafik på befintlig väg förbi projektområdet påverkas. Byggtransporter kommer att ske längs med väg 1764, mellan projektområdet och väg 180, vilket medför en tillfälligt försämrad framkomlighet.

Anslutning av ny väg till väg 1764 i respektive ände behöver göras etappvis med hastighetsnedsättning och trafikdirigering. Ett körfält förblir öppet förbi arbetsplatsen, vilket gör att restiderna kommer påverkas och bli längre. Tillgänglighet till anslutande fastigheter och vägar ska finnas under byggtiden.

Byggandet av den nya vägsträckningen medför också andra tillfälliga störningar för boende och trafikanter, så som buller, vibrationer och damning.

5.6.1 Tillfälliga upplag och etableringsområden

Byggnation av vägen föreslås till största del att ske inom nytt och befintligt vägområde där det är möjligt. Ytor för tillfälliga upplag och etablering föreslås i västra delen av området, se plankartor.

6 Samlad bedömning

6.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

Vägplanen bedöms medföra positiva effekter genom att minska risken för återkommande översvämningar på väg 1764 och säkerställa vägförbindelsens funktion även vid höga vattenflöden. Den planerade åtgärden bidrar till ökad framkomlighet för boende, kollektivtrafik, räddningstjänst och andra samhällsviktiga transporter.

Samtidigt medför projektet negativa effekter i form av intrång i skogsmark och en lokal förändring av landskapsbilden till följd av anläggning av en ny väg genom ett skogsområde. Genom att ta skogsmark i anspråk sker även en mindre negativ lokal påverkan på en naturresurs. Anläggandet en ny väg i en annan sträckning innebär även att kulturvägsklassningen för en del av befintlig väg 1764 upphör att gälla, vilket har en mindre negativ påverkan på kulturvärdet. Under byggskedet finns även en tämligen liten risk för tillfällig påverkan på närliggande vattenmiljö genom grumling och sedimenttransport vid rivning av plasttrumma.

Med hänsyn till projektets begränsade omfattning, de planerade skyddsåtgärderna och den betydande nytta som uppnås genom ökad översvämningssäkerhet bedöms de positiva effekterna överväga de negativa konsekvenserna. De negativa effekterna bedöms huvudsakligen vara lokala och begränsade, medan de positiva effekterna är långsiktiga och av stor betydelse för vägens funktion, boendessäkerhet och samhällets tillgänglighet.

6.1.1 Bedömning om betydande miljöpåverkan

Trafikverkets preliminära bedömning inför Länsstyrelsens beslut är att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Med motivering att vägplanen förväntas medföra små miljöeffekter med begränsad geografisk utbredning (13 § miljöbedömningsförordningen). De föreslagna åtgärderna bedöms inte innebära fysiska intrång i skyddade naturområden (12 § miljöbedömningsförordningen). Inga kända fornlämningar eller byggnadsminnen bedöms påverkas negativt. Projektet kommer inte att påverka miljökvalitetsnormer för grundvatten negativt.

För projekt som inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, ska en miljöbeskrivning genomföras. Denna redovisas i detta kapitel 4.

6.2 Måluppfyllelse

6.2.1 Ändamål och mål för åtgärden

Åtgärdens ändamål är att säkerställa vägens funktion och allmänhetens tillgänglighet till och från samhället. Genom att förlägga en ny väg på en högre nivå än beräknade översvämningsnivåer, bedöms ändamålet därför uppfyllas.

Målet att väg 1764 ska kunna hållas farbar och fungera även vid höga vattenflöden uppfylls genom den nya vägsträckningen. Den nya vägen utformas för att uppfylla gällande krav på funktion och trafiksäkerhet och ger därmed en funktionell och trafiksäker väg.

6.2.2 Nationella miljökvalitetsmål

Regeringen har satt upp 16 nationella miljökvalitetsmål. Dessa beskriver det tillstånd i den svenska miljön som bedöms för att samhället ska vara ekologiskt hållbart. I de nationella transportpolitiska mål som riksdagen antagit ingår att transportsystemet ska utformas så att det bidrar till uppfyllandet av de nationella miljökvalitetsmålen. De miljökvalitetsmål vars möjligheter att uppnås och som påverkas av vägplanen listas tillsammans med översiktliga bedömningar av hur målen påverkas vid ett genomförande av planförslaget, se Tabell 3.

Tabell 3 Påverkan på miljömål

Nr	Miljömål	Motivering
1	Begränsad klimatpåverkan	Projektet medför utsläpp av växthusgaser under byggskedet till följd av transporter och anläggningsarbeten. Samtidigt innebär åtgärden en klimatanpassning av infrastrukturen genom minskad sårbarhet för framtida översvämningar. Projektets bidrag till miljökvalitetsmålet bedöms vara positivt.
4	Giftfri miljö	En översiktlig miljöteknisk markundersökning har påvisat förhöjda halter av alifatiska kolväten samt koppar och kvicksilver. Med hänsyn till den planerade markanvändningen som vägområde bedöms de påvisade föroreningarna inte innebära någon oacceptabel risk för människors hälsa eller miljön. Projektet bedöms medföra mindre negativa

		konsekvenser på kort sikt till följd av schaktning, men obetydliga konsekvenser på lång sikt.
8	Levande sjöar och vattendrag	Projektet bedöms bidra till miljökvalitetsmålet genom att vägen skyddas mot höga flöden och risken för översvämningar förbättras utan att vattenmiljöns funktioner försämras. Med planerade skyddsåtgärder bedöms projektet inte medföra någon betydande negativ påverkan på ytvattenmiljön.
12	Levande skogar	Projektet medför att ett mindre område produktionsskog tas i anspråk. Intrånget är begränsat och bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsmålet.
15	God bebyggd miljö	Projektet bidrar till miljökvalitetsmålet genom att förbättra tillgängligheten för boenden i området genom att säkerställa en robust vägförbindelse för boende, kollektivtrafik och samhällsviktiga transporter även vid höga vattennivåer.

6.3 Miljöbalkens hänsynsregler

De allmänna hänsynsreglerna återfinns i andra kapitlet i Miljöbalken och är grundläggande för den som utför eller planerar att utföra något som påverkar eller riskerar att påverka människors hälsa eller miljön, se Tabell 4.

Tabell 4. Hänsynsregler

Hänsynsregler	**Motivering**
1§ Bevisbörderegeln - verksamhetsutövaren har bevisbördan	Planprocessen är ett led i uppfyllelsen av bevisbörderegeln som innebär att verksamhetsutövaren ska visa att hänsynsreglerna uppfylls.
2§ Kunskapskravet - man ska veta vad man gör så att man inte stör.	Projektets utformning och miljöbedömning grundas på genomförda tekniska utredningar, geotekniska undersökningar, miljöteknisk markundersökning, befintlig naturvärdesinventering, kartunderlag och genomförda platsbesök. Bedömningarna i

	vägplanen grundas på tillgänglig kunskap om områdets förutsättningar.
3§ Försiktighetsprincipen - redan risken för negativ påverkan innebär en skyldighet att vidta skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått har lyfts i föreliggande handling och kommer att inarbetats i projektet för att begränsa påverkan på mark- och vattenmiljö. Särskild hänsyn tas till att delar av projektet ligger inom Färgensjöarnas vattenskyddsområde.
4§ Produktvalsprincipen - man ska välja sådana kemiska produkter och biotekniska organismer som är minst skadliga för miljön.	Vid projektering och byggande ska material och kemiska produkter väljas så att negativ påverkan på människors hälsa och miljön begränsas i möjligaste mån. Detta kravställs i bygghandling och blir aktuella i byggskede.
5§ Hushållnings- och kretsloppsprinciperna - man ska hushålla med råvaror och energi.	Masshantering och materialanvändning ska planeras så att resurser används effektivt och mängden överskottsmassor minimeras. Möjligheterna till återanvändning av massor ska beaktas i det fortsatta arbetet.
6§ Lokaliseringsprincipen - man ska välja den plats som är lämpligast för miljön	Den valda lokaliseringen har valts för att minska risken för översvämningar och samtidigt begränsa påverkan på natur- och kulturmiljöer, lokaliseringen har utgått ifrån en framtagen ÅVS. Vägen har placerats på högre mark för att uppnå projektets ändamål.
7§ Skälighetsregeln - nyttan av en skyddsåtgärd eller ett försiktighetsmått ska vägas mot kostnaderna.	De skyddsåtgärder och försiktighetsmått som kommer att behöva vidtas är rimliga och motiverade.
8§ Ansvar för att avhjälpa skador - skador ska avhjälpas, även sådana som orsakats tidigare.	Trafikverket ansvarar för att förebygga och begränsa eventuell miljöpåverkan till följd av projektet samt för att tillämpliga skyddsåtgärder genomförs under bygg- och driftskedet.

6.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

6.4.1 Miljökvalitetsnormer

Området avvattnas mot Lygnösjön och vidare till Lygnöån. Lygnösjön som är recipient för utredningsområdet och befintlig väg 1764 klassas som en vattenförekomst men saknar specifika miljökvalitetsnormer då den är mindre än 1 km^2 i storlek.

Lygnöån (och Störtaredsån) som är ca 11 km och rinner igenom Lygnösjön har fastställda miljökvalitetsnormer, ån ska uppnå god ekologisk status till år 2039 (Id: WA29792295). Den aktuella statusklassningen är att förekomsten uppnår måttlig ekologisk status och en ej god kemisk ytvattenstatus. Kvalitetsfaktorerna fisk, bottenfauna och försurning är utslagsgivande för bedömningen av den ekologiska statusen. För att motverka försurning i området utförs kalkning av sjöar och vattendrag inom Alingsås kommun, inklusive Lygnösjö.

Projektet omfattar rivning av en befintlig trumma och mindre markarbeten i anslutning till befintliga avvattningsstråk. Under byggskedet finns en risk för tillfällig grumling och sedimenttransport till den damm som ligger intill väg 1764. Med planerade skydds- och försiktighetsåtgärder bedöms påverkan vara tillfällig och begränsad till dammen och inte innebära till någon påverkan på varken Lygnösjön eller Lygnöån.

Mot bakgrund av projektets begränsade omfattning, avståndet till berörda vattenförekomster samt planerade skydds- och försiktighetsåtgärder bedöms projektet inte medföra någon försämring av ekologisk eller kemisk status i Lygnöån. Projektet bedöms inte heller försvåra möjligheten att uppnå gällande miljökvalitetsnormer för Lygnöån (WA29792295) eller andra nedströms belägna vattenförekomster.

6.4.2 Strandskydd

Lygnösjön omfattas av strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken. Delar av projektet berör det strandskyddade området i mycket begränsad omfattning. De förbud som gäller inom strandskyddsområde enligt 7 kap. 15 § miljöbalken omfattar inte byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. Strandskyddsfrågan hanteras inom ramen för framtagandet av vägplanen genom samråd med länsstyrelsen.

Strandskyddet har två syften:

1. Säkra allmänhetens tillgång till strandområden för friluftsliv.
2. Bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet i strandnära miljöer.

Påverkan på strandskyddets syften bedöms vara liten då intrånget är litet och avser åtgärder som är nödvändiga för vägprojektets genomförande. Projektet bedöms inte medföra någon påtaglig påverkan på allmänhetens tillgång till strandområden eftersom området redan har befintlig väginfrastruktur, då befintlig väg 1764 ligger delvis inom strandskyddsområdet, och skogsmark. Inte heller bedöms villkoren för djur- och växtlivet inom strandzonen påverkas i någon betydande omfattning då ingreppen avser en smal remsa ovanför befintlig väg 1764 och inga särskilt värdefulla eller skyddade naturmiljöer har identifierats inom detta område utifrån den framtagna naturvärdesinventeringen från 2024.

Med de anpassningar och skyddsåtgärder som redovisas i kapitel 3 bedöms projektet inte motverka strandskyddets syften. Några kompensationsåtgärder bedöms därför inte vara nödvändiga.

6.4.3 Vattenskyddsområde

Delar av vägplanen ligger inom Färgensjöarnas vattenskyddsområde, inklusive områden inom den primära och sekundära skyddszonen. Syftet med vattenskyddsområdet är att långsiktigt säkerställa skyddet av den ytvattentäkt som försörjer området med dricksvatten.

Projektet omfattar anläggande av ny väg, schakt- och fyllnadsarbeten samt rivning av en befintlig vägtrumma av plast. Genom planerade skydds- och försiktighetsmått begränsas risken för påverkan på yt- och grundvatten. Särskild hänsyn ska tas vid hantering av bränslen, kemikalier och förorenade massor under byggskedet. För vägbyggnation gäller bland annat att åtgärder som kan påverka vattenresursen är tillståndspliktiga. Tillstånd medges av den kommunala nämnden för miljöfrågor i Alingsås kommun och förutsätter att det kan visas att verksamheten kan utföras utan risk för skada på ytvattenförekomsten. Under Kap 3.5.2 redovisas kortfattat de skyddsåtgärder som behöver vidtas.

Projektet bedöms inte medföra någon betydande risk för försämrad vattenkvalitet eller påverkan på vattentäktens funktion. Inte heller bedöms projektet motverka syftet med vattenskyddsområdet. Förutsatt att planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått genomförs bedöms vägplanen vara förenlig med skyddsföreskrifterna för Färgensjöarnas vattenskyddsområde. Någon kvarstående skada som föranleder kompensationsåtgärder bedöms inte uppstå.

Eventuella tillstånd eller anmälningar som krävs enligt vattenskyddsområdets skyddsföreskrifter kommer att hanteras i det fortsatta projekterings- och genomförandeskedet.

6.4.4 Skyddade arter

Den planerade vägkorridoren och befintlig väg 1764 ligger intill sumpskogsmiljöer. Men dessa områden berörs inte av projektet.

Observationer av mindre hackspett har rapporterats från området kring Lygnösjön och intilliggande sumpskogsmiljöer. Observationerna har gjorts utanför häckningsperioden. Inga observationer av mindre hackspett har rapporterats inom den planerade vägkorridoren. Den skog som ska avverkas utgörs av produktionsskog med planterade barrträd, vilka generellt har lägre betydelse som häcknings- och födosöksmiljö för mindre hackspettar då arten drar sig till lövdominerade och fuktiga skogsmiljöer med inslag av död ved.

Avverkning av produktionsskog kommer att utföras utanför fåglarnas häckningsperiod. Den nya vägsträckningen lokaliseras dessutom längre från de sumpskogsmiljöer där mindre hackspett har observerats än den befintliga vägen. Projektet bedöms därför inte medföra någon påverkan på artens fortplantningsområden eller viloplatser och bedöms inte strida mot artskyddsbestämmelserna.

6.5 Slutsats

Den valda lokaliseringen och utformningen uppfyller planens ändamål med ett begränsat intrång i skogsmark, genom att vägen förläggs nära befintlig väg men på en sådan höjdnivå att risken för översvämning minskar.

Åtgärden medför intrång i skogsmark och en lokal påverkan på landskapsbilden. Identifierade natur- och kulturmiljövärden har beaktats och påverkan på vattenmiljön begränsas genom planerade skyddsåtgärder.

Sammantaget bedöms fördelarna med minskad översvämningsrisk, förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet överväga de olägenheter och kostnader som åtgärden medför.

Den planerade åtgärden bedöms därmed uppfylla kraven i 13 § väglagen.

7 Markanspråk

Den mark som berörs av vägplanen redovisas i plankartorna och fastighetsförteckningen. Plankartorna redovisar hela markanspråket för den i vägplanen aktuella utbyggnaden av vägen. Plankartorna redovisar även de tillfälliga markanspråk som behövs för att kunna genomföra utbyggnaden.

Huvudregeln är att mark som behövs permanent för *väganläggningen* tas i anspråk med vägrätt. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för väganläggningens bestånd, drift och brukande, samt byggande. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

Illustrationskartorna som hör till vägplanen fungerar som ett komplement till plankartorna och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i projektet.

I fastighetsförteckningen redovisas vilka fastigheter som blir berörda av vägutbyggnaden, liksom berörda samfälligheter, gemensamhetsanläggningar (GA) och andra rättighetsinnehavare.

Fastighetsägare och rättighetsinnehavare har rätt till ersättning när mark och utrymme tas i anspråk.

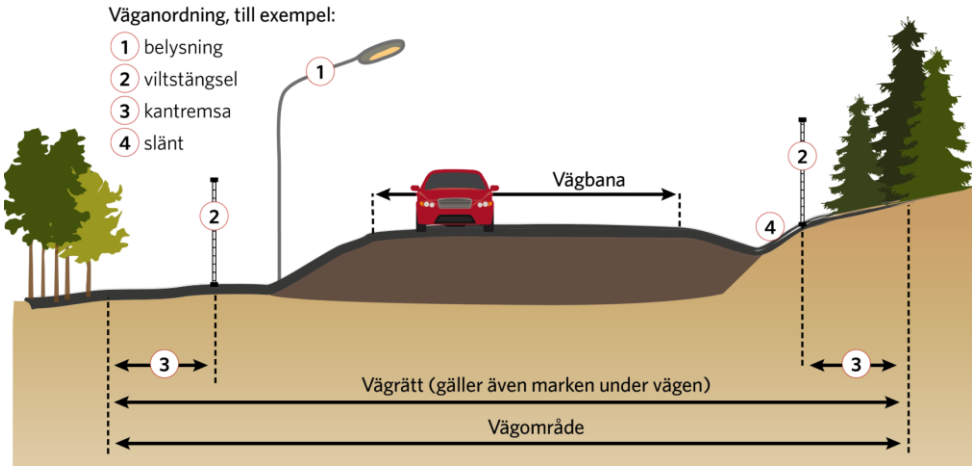
7.1 Vägrätt och vägområde

Vägrätt är den vanligaste upplåtelseformen för allmänna vägar. Vägrätten uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att använda mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Väghållaren får också tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägrätten kan inskränkas när väghållaren inte har behov av ett fullständigt markanspråk, och när det finns en möjlighet för markägaren att i viss mån kunna fortsätta använda marken. Fastighetsägarens användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande (trafikering). Läs mer i avsnitt 7.1.2 nedan.

Inskränkningen kan även avse väghållarens möjligheter att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägområdet omfattar vägbanan och de övriga fasta anordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande, till exempel bullerskydd, belysning, viltstängsel, busshållplatser med mera. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om vägen. Denna är 2 meter bred i skog och 0,5 meter bred på jordbruksmark. Kantremsan behövs för uppbyggnaden av vägkonstruktionen och för att säkerställa erforderlig säkerhetszon kring vägen. På plankartorna framgår nytt vägområde som tas i anspråk med stöd av vägplanen. Se Figur 15 för beskrivning av vägområde.



Figur 15. Beskrivning av vägområde

7.1.1 Nytt fullständigt markanspråk för väg

Markanspråket för väg markeras med V på plankartorna. Det tillkommande vägområdet med fullständigt markspråk omfattar ca 7650 m². All mark utgörs av skogsmark.

7.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt

Under byggandet av väganläggningen behöver mark tas i anspråk utöver det permanenta markanspråket. Marken för byggandet av anläggningen tas tillfälligt i anspråk under en angiven tidsperiod. Den mark som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas därefter till markägaren. Trafikverket bör, så länge det är ekonomiskt motiverat, försöka minska skadan så långt det går. Trafikverket är enligt lag skyldiga att ersätta skadan.

Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för att kunna genomföra byggandet av anläggningen markeras med T på plankartorna.

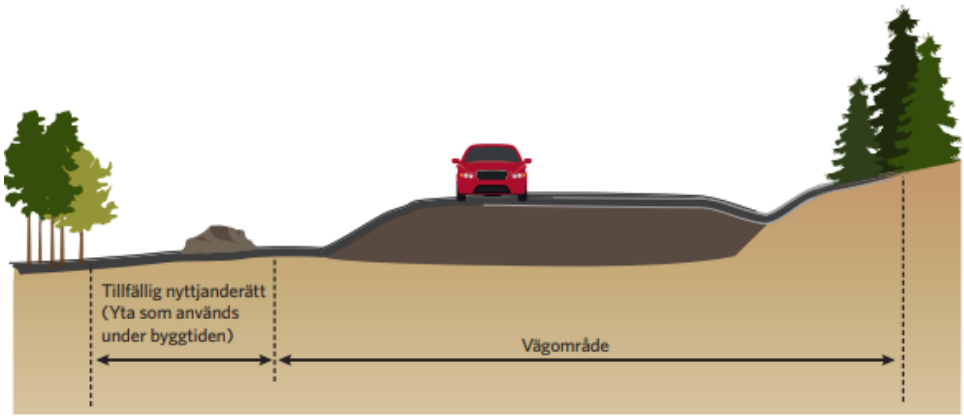
Nedan beskrivs den tillfälliga nyttjanderättens syfte och den tid som nyttjanderätten gäller i vägplanen. Det redovisas också på plankartorna. Se Figur 16 för principen för tillfällig nyttjanderätt.

T1 – Byggnation av väg. Nyttjanderätten ska gälla från byggstart och till 1 månad efter godkänd slutbesiktning.

T2 – Etablering och upplag. Nyttjanderätten ska gälla från byggstart och till 1 månad efter godkänd slutbesiktning.

T3 – Område för rensning och säkring av block. Avverkning av träd får endast utföras i begränsad omfattning inom området. Nyttjanderätten ska gälla från byggstart och till 1 månad efter godkänd slutbesiktning.

Tillkommande områden med tillfällig nyttjanderätt omfattar ca 3650 m². All mark utgörs av skogsmark.



Figur 16. Princip för tillfällig nyttjanderätt

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggningsprocess

Efter avslutat samråd kungörs denna vägplan för granskning och genomgår sedan fastställelseprövning.

Under tiden som planen med underlag hålls tillgänglig för granskning kan synpunkter lämnas på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De som berörs kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan planen med underlag återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Efter genomförd granskning översänds vägplanen och granskningsutlåtande till länsstyrelsen med begäran om tillstyrkan. Därefter begärs fastställelse av planen.

8.2 Fastställelseprövning

De som har lämnat synpunkter på vägplanen under granskningstiden ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Efter denna kommunikation genomförs fastställelseprövning och beslut om fastställelse kan tas. Om fastställelsebeslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna plan- och miljöbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att:

Trafikverket får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.

Trafikverket får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen eller med sådan tillfällig nyttjanderätt som avses i 35 § samma lag. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.

Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

8.3 Ytterligare tillstånd, dispenser m.m.

Utöver vägplanens fastställelse kan särskilda tillstånd och anmälningar krävas för projektets genomförande.

Arbeten inom Färgensjöarnas vattenskyddsområde ska prövas enligt gällande skyddsföreskrifter. För schaktningsarbeten och andra åtgärder som omfattas av föreskrifternas tillståndsplikt ska erforderligt tillstånd sökas hos Alingsås kommun.

Befintlig plasttrumma vid ca 0/390 kommer att rivas, hanteringen av åtgärden utifrån 11 kap. Miljöbalken utreds under den fortsatta projekteringen.

8.4 Kontroll och uppföljning

Projektet arbetar med miljösäkring enligt Trafikverkets arbetssätt ”Miljösäkring Plan och Bygg” för att dokumentera och följa upp identifierade behov av anpassningar, försiktighetsmått och skyddsåtgärder för miljö samt beslut om det som ska genomföras.

Miljösäkringen följer projektet genom fortsatt projektering och byggskede och utgör underlag för inarbetning av relevanta miljökrav i bygghandling. Under byggskedet följs det upp att beslutade skyddsåtgärder och försiktighetsmått genomförs.

Kontroll och uppföljning ska särskilt ske av åtgärder för att begränsa påverkan på vattenmiljön och Färgensjöarnas vattenskyddsområde samt av de krav och villkor som följer av erforderliga tillstånd och anmälningar. Behov av ytterligare miljöuppföljning efter färdigställandet bedöms i den fortsatta projekteringen och utifrån villkor i eventuella myndighetsbeslut.

8.5 Kostnader och finansiering

Projektets bedömda totalkostnad uppgår till ca 10–15 miljoner kronor. Projektet finansieras av Trafikverket genom anslag för bärighet väg (BAR). Projektet ingår inte i nationell eller regional plan och ingen medfinansiering förekommer.

9 Referenser

AFRY (2024a). Dimensionering och teknisk beskrivning av nya trummor för översvämningsåtgärder i Lygnövägen, väg 1764.

AFRY (2024b). Åtgärdsförslag, väg 1764 Lygnövägen. MUR Geoteknik.

Alingsås kommun (2018). Kulturmiljöprogram för Alingsås kommun.

Alingsås kommun (2016). Skyddsföreskrifter för Färgensjöarnas vattenskyddsområde (Dnr 2015.134 KS 843).

Artportalen. Artdatabanken.

Geotechnica (2026) Markteknisk undersökningsrapport [MUR], Geoteknik.

Lantmäteriet. Kartunderlag.

Länsstyrelsen Västra Götalands län. EBH-kartan.

Naturvårdsverket. Våtmarksinventeringen.

Pontarius AB (2026a). Översiktlig miljöteknisk markundersökning.

Riksantikvarieämbetet. Fornsök.

SGU. Jordartskartan.

SGU. Jorddjupskartan.

Skogsstyrelsen. Skogens pärlor.

Svensk Naturförvaltning AB (2024). Naturvärdesinventering (NVI) – Kartläggning och värdering av biologisk mångfald väst. Rapport 17:2024.

Trafikverket (2021–2022). Åtgärdsvalsstudie: Väg 1764 Lygnövägen, Alingsås. TRV 2021/3791.

Trafikverket. EVA – Effekter vid väganalyser.

Trafikverket. PMSv4.

Trafikverket. Vägtrafikflödeskartan.

VISS – Vatteninformationsystem Sverige. Vattenförekomster, statusklassning och miljökvalitetsnormer.

Västtrafik. Kollektivtrafikunderlag.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se