

Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Region Syd

Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg 23 Älmhult-Växjö, delen Huseby–Marklanda samt indragning av delar av väg 692 och 697, i Alvesta och Växjö kommun, Kronobergs län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad av väg 23 Älmhult-Växjö, delen Huseby - Marklanda.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 100To201 – 100To218, samtliga daterade 2019-02-08.

Väganläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Följande villkor ska gälla:

- I den mån bostadsbyggnaden på Huseby 1:1 vid sektion 45/700 (id nr 360) fortsättningsvis kommer att nyttjas som bostad ska fastighetsnära åtgärder vidtas för att klara riktvärdena inomhus, om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Trafikverket beslutar att de delar av nuvarande väg 692 och 697 som inte sammanfaller med vägarnas nya sträckning vid anslutningen mot väg 23, dras in från allmänt underhåll.

Indragningen sker när ombyggnaden är klar och öppnats för trafik.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Syd.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade vägen

Vägplanen omfattar en ombyggnad av väg 23 till mötesfri landsväg i befintlig sträckning mellan Huseby och Marklanda, ca 10,5 kilometer. Vägen breddas till 13 meter och får omväxlande två respektive ett körfält och körriktningarna separeras med mitträcke. Viltstängsel kommer att sättas upp längs större delen av sträckan.

Vid Mad sjö byggs en ny vägport under väg 23 där det blir en gemensam planfri anslutning för vägarna 692 och 697. Porten kommer att ha en extra bred öppning så att såväl motorfordon som oskyddade trafikanter och vilt kan passera under väg 23. Delar av vägarna 692 och 697 byggs därför om i nytt läge

och de överblivna vägsträckorna upphör att vara allmän väg. De befintliga 6 dubbelhållplatserna minskas till 3. Vid hållplatserna byggs pendelparkeringar.

De enskilda vägars anslutningar som inte anses direkt nödvändiga planeras att stängas. De som blir kvar får god trafiksäkerhet. Vid flertalet blir det enbart möjligt att svänga höger/in höger ut medan några förses med öglor i kombination med öppningar i mitträcket. Enskilda parallellvägar kommer att behöva byggas och en cykelväg om ca 250 meter föreslås öster om väg 23 från väg 711 (Öja) fram till den södra anslutningen mot Västerhaga/Södratorp Dessa ingår i projektet men fastställs inte i vägplanen som enbart omfattar de allmänna vägarna.

Bullerskyddsvallar och bullerskyddsskärmar uppförs för att skydda befintliga bostäder längs sträckan.

Väg 23 kommer i likhet med idag inte vara belyst, utom vid busshållplatser, kontrollplatsen och vägporten med viltpassage.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark samt särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för vägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer cirka 32 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt, huvudsakligen skogsmark. I början och i slutet av sträckan ianspråk tas totalt ca 2 hektar jordbruksmark.

Vägrätten inskränks inom ett område på cirka 1 hektar på så sätt att väghållaren inte får:

- bestämma över markens användning för annat ändamål än väg
- tillgodogöra sig alster eller andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Avsikten inom detta område är att säkerställa väghållarens möjlighet till rensning av terrängdiken i anslutning till vägen.

Den inskränkta vägrätten innebär att fastighetsägaren får fortsätta att använda marken för jord- och skogsbruk så länge användningen inte äventyrar dikena och därmed vägens funktion.

Cirka 11,5 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Arealen utgörs i huvudsak av skogsmark men omfattar även viss jordbruksmark. Nyttjanderätten gäller under den tid och för det ändamål som anges på plankartan.

Buller och vibrationer.

Längs vägen anläggs tre nya bullervallar och en befintlig förlängs. Därutöver sätts två bullerskyddsskärmar upp. För några av bostadsfastigheterna längs sträckan är detta inte tillräckligt för att uppnå av riksdagen beslutade riktvärden. Villtofta 1:8 kommer därför att erbjudas fasadåtgärder för att bullernivåerna inomhus ska understiga gällande riktvärden för inomhusmiljön. Trafikverket kommer att erbjuda ägaren till två hus på Huseby 1:1 att verket förvärvar dessa.

Inga specifika åtgärder behöver vidtas för att innehålla Trafikverkets riktlinjer för vibrationer.

Kommunala planer

Ombyggnationen är i linje med de ambitioner som redovisas i översiktsplanerna för Alvesta och Växjö kommuner. Väg 23 är enligt översiktsplanerna av särskild regional betydelse och en ombyggnad av vägen är viktig. Vägplanen berör inget detaljplanelagt område eller områdesbestämmelser.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer

Den södra delen av vägplanen ligger inom område av riksintresse för naturvården, Åsnenområdet. Åsnen är även utsett till RAMSAR-område (internationellt betydelsefullt våtmarksområde). Vägplanen ligger i sin helhet utanför RAMSAR-området. Det närmast belägna Natura 2000-området, Husebymaden, ligger söder om Huseby och i sin helhet utanför vägplanen. Eftersom Helige å inte berörs av utbyggnaden bedöms vare sig Natura 2000-området eller RAMSAR-området beröras av vägombyggnaden. Vägplanen bedöms inte heller påverka riksintressets kärnvården.

Två biotoper som omfattas av generellt biotopskydd påverkas av åtgärder i vägplanen, en stenmur längs väg 697 vid Vederslövs Nöbbele och ett öppet dike i jordbrukslandskapet vid Huseby. Stenmuren byggs om i nytt läge, i eller utanför vägområdet. Endast en kort sträcka av diket behöver kulverteras och detta medför därmed ett försumbart intrång.

Vägplanen medför intrång inom strandskyddat område vid Mad sjö, ca 600 kvadratmeter tas i anspråk. Åtgärden bedöms inte vara i strid med strandskyddets syften eftersom strandens växt- och djurliv och det rörliga friluftslivets framkomlighet längs sjön bevaras.

Den enligt artskyddsförordningen fridlysta revlummern har påträffats. Den bedöms ha en gynnsam bevarandestatus och åtgärden träffas därmed inte av krav på dispens från artskyddsförordningen.

Den södra delen av vägplanen ligger även inom område av riksintresse för kulturmiljövården, Huseby-Skatelöv, på en sträcka om ca 600 meter. Åtgärderna utförs längs befintlig infrastruktur och berör inga av kulturmiljöns kärnvården. Bruksmiljön vid Huseby påverkas inte alls eftersom väg 23 kommer att lämnas orörd förbi bruket och dess närmaste omgivningar. Det finns ett stort antal fornlämningar inom området. En kompletterande arkeologisk utredning steg 1 har genomförts och vidare utredningar kommer att göras på vissa platser. Särskild hänsyn till fornlämningarna vid den nya trafikplatsen har tagits vid planeringen, bland annat har diket gjorts grundare och kulverterats och räcke kommer att sättas upp längs vägen. Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms som små.

Även riksintresse för friluftslivet berörs. Konsekvenserna av vägprojektet bedöms bli något positiva, bland annat genom att tillgängligheten till Mad sjö förbättras genom den vägport som byggs under väg 23.

Utförandet av vägplanen bedöms inte påverka miljö kvalitetsnormen för utomhusluft. Det finns två vattenförekomster med miljö kvalitetsnormer som berörs på så sätt att med vägen korsande vattendrag rinner ut i dessa, Mörrumsån: Åsnen-Salen och Mad sjö. Statusen på vattenförekomsterna försämras inte av utbyggnaden. Övriga miljö kvalitetsnormer är inte aktuella.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 182 miljoner kronor i prisnivå 2019.

Finansiering sker med medel ur i Regional plan för transportinfrastrukturen 2014-2025 (65 %) och har medfinansiering från Nationell plan, via medel från trimningsanslag (35 %).

Byggstart planeras ske 2021 och projektet har uppgett att bedömd byggtid är 2-3 år.

Andra utredningar och beslut

Sedan 1994 har utretts olika alternativa sträckningar för väg 23 i detta område, i förstudie och i vägutredningar. I den åtgärdsvalsstudie 2016 som föregått denna planläggning studerades breddning i befintlig sträckning på denna kortare etapp där det inte varit aktuellt med någon alternativ lokalisering.

Länsstyrelsen i Kronobergs län har beslutat att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 13 yttranden varav 7 innehöll synpunkter på vägplanen. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- Högsta tillåtna hastighet
- Stängning av enskilda anslutningar och åtkomst till skogs- och jordbruksmark
- Intrång på jordbruksmark
- Viltstängsel
- Bullerskyddsåtgärder
- Belysning
- Ersättningsfrågor
- Vissa formuleringar i miljöbeskrivningen

Den sökande har redogjort för hur den i planarbetet tagit hänsyn till synpunkterna. Intrång på jordbruksmark har i möjligaste mån begränsats. Ersättningsvägar beslutas inte i vägplanen men sökandens förslag framgår av illustrationsritningarna. Ersättningsfrågor hanteras inte i vägplanen.

Efter granskningen har den sökande ändrat vägplanens miljöbeskrivning och illustrationskartor. Länsstyrelsens förslag på ändrade formuleringar i miljöbeskrivningen har genomförts. Vissa mindre justeringar av de föreslagna enskilda vägarna, inklusive vändplaner har gjorts på illustrationskartorna, utifrån synpunkter som inkom vid granskningen.

Ändringarna redovisas i en särskild handling, PM ändringar efter granskning. Ändringarna berör inte själva vägplanen som fastställs. Genom kommunikation under fastställelseprövningen av bland annat PM ändring efter granskning har berörda fått kännedom om de ändringar som gjorts i underlagen till planen.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Kronobergs län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Riksväg 23 mellan Hässleholm och Växjö utgör en viktig regional led som förbinder Småland och Skåne. Vägen ingår i ett av de utpekade stråken för utökad regionförstärkning. Mellan Hässleholm och Växjö har vägen etappvis mötesseparerats och delen mellan Huseby och Råppe återstår. Denna vägplan utgör en del av den sträckan.

Syftet med ombyggnaden är att förbättra säkerheten och framkomligheten. Detta uppnås genom att vägen breddas och blir en så kallad 2+1 väg där mitträcke sätts upp och antalet anslutningar och korsningspunkter i plan minskar. Genom justeringar för bättre linjeföring och sikt ökar också säkerheten. I projektet planeras även för anläggandet av enskilda vägar vilka behövs när väganlutningar och utfarter stängs, men dessa åtgärder regleras inte genom vägplanen. Risken för viltolyckor minskar när viltstängsel sätts upp längs sträckan och faunapassage anordnas vid den nya planskilda korsningen.

Speciella frågor i projektet

Påverkan på Natura 2000-områden och Ramsarområden

Trafikverket delar den sökandes bedömning att det närliggande Natura 2000-området och Ramsarområdet inte påverkas av vägombbyggnaden.

Påverkan på riksintressen

Trafikverket delar den sökandes bedömning att riksintresset för friluftsliv påverkas positivt av vägutbyggnaden. Trafikverket bedömer att vägprojektet inte påtagligt skadar berörda riksintressen för naturvården respektive kulturmiljövården.

Buller

Genom de bullervallar och bullerskyddsskärmar som uppförs längs vägen kommer bullerstörningarna på befintliga bostadsfastigheter att reduceras jämfört med hur det är idag. Genom de kompletterande fastighetsnära åtgärder som kommer att erbjudas kommer riktvärdena för inomhusmiljöer att kunna innehållas för samtliga beboeliga bostäder utom för en på Huseby 1:1. Trafikverket beslutar därför om ytterligare skyddsåtgärder för denna byggnad, av skäl som anges nedan. Trafikverket delar i övrigt den sökandes bedömning att de planerade bullerskyddsåtgärderna är de som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga att utföra i detta projekt

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet och vattenförekomster

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för de berörda ytvattenförekomsterna.

Övriga miljökvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande. Trafikverket delar, efter att ha begärt kompletterande uppgifter, i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in ett yttrande, från Statens fastighetsverk (SFV).

Statens fastighetsverk, Huseby 1:1 m.fl.

SFV har synpunkter gällande påverkan på Huseby 1:1 m.fl. fastigheter. SFV framhåller att Husebybruk är byggnadsminne och Husebymaden är naturreservat. Området kring Huseby är klassat som riksintresse avseende kulturmiljövården och det rörliga friluftslivet. SFV har ett antal synpunkter och önskemål om hur angöringar till olika fastigheter och kompletterande enskilda vägar ska lokaliseras när vägen byggs om och vissa utfarter spärras.

SFV accepterar inte föreslagen placering av pendelparkering på jordbruksmark öster om väg 693. SFV anser att det finns lämpligare plats för pendelparkering vid planerad busshållplats, alternativt vid västra sidan av väg 693. SFV motsätter sig förslaget att bygga en bullerskyddsvall vid km 45/700. En bullerskyddsskärm bör istället byggas.

SFV har även lämnat synpunkter gällande problemet med olyckor med vildsvin. Samråd måste ske om ny placering av informationsskylt om Huseby bruk.

Trafikverket

Den sökande har i granskningsutlåtande från 2019-02-01 svarat att samråd beträffande angöringar och enskilda vägar har skett med SFV och arrendatorn. Dessa delar av projektet omfattas inte av vägplanen vilken enbart reglerar ombyggnaden av den allmänna vägen. Trafikverket förutsätter att den sökande och SFV har fortsatta diskussioner i dessa frågor. Inte heller placeringen av informationsskyltar regleras i vägplanen. Nedan kommenterar Trafikverket de synpunkter som berör frågor som prövas i vägplanen.

Även vid granskningen av vägplanen framförde SFV att verket motsätter sig bullervall och önskar en bullerskyddsskärm i stället. Den sökande har besvarat synpunkten i granskningsutlåtande 2019-02-01 och redogjort för den avvägning som gjorts i planen. Av bullerutredningen i underlaget till planen framgår att kostnaden för en bullerskyddsvall är beräknad till ca 110 000 kr. Vid en jämförelse mellan den ökade kostnaden för en bullerskyddsskärm, bedömd till ca 3100 kr/kvm vilket i detta fall blir drygt en halv miljon kronor, och den nackdel en vall orsakar på grund av ett större markintrång, finner Trafikverket att den sökande gjort en rimlig avvägning.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Trafikverket har under fastställelseprövningen begärt in kompletterande uppgifter från den sökande gällande skälen för vald plats för pendelparkering på Huseby 1:1 och uppgifter om hur olyckor med vildsvin planeras att förebyggas. Frågorna är föranledda av inkomna synpunkter från SFV. Verket har därefter beretts möjlighet att inkomma med ytterligare synpunkter på de kompletterande uppgifterna.

SFV har inkommit med en skrivelse där man vidhåller sina tidigare synpunkter. SFV accepterar inte föreslagen placering av pendelparkeringen. SFV anser att viltpassager ska utredas vidare.

Trafikverket anser att den sökandes skäl för placeringen av pendelparkeringen, i huvudsak ökad trafiksäkerhet, väger tyngre än det eventuella ökade intrång den orsakar på fastigheten Huseby 1:1.

Trafikverket anser att den utredning och den redovisning av åtgärder för att undvika vildsvinsolyckor som gjorts i vägplanen för närvarande är tillräcklig.

Villkor

Den sökande har för avsikt att erbjuda inlösen för bland annat ett hus beläget på Huseby 1:1, i bullerutredningen betecknat id nr 360. För det fall förvärvet och rivning av huset inte kommer tillstånd och huset avses nyttjas som bostad, anser Trafikverket att det är befogat att besluta om ytterligare skyddsåtgärder för att uppnå riktvärdena inomhus, i den mån det vid närmare inventering visar sig vara tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad av väg 23 enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan.

Den föreslagna ombyggnaden medför att framkomligheten ökar och trafiksäkerheten förbättras genom att vägen blir mötesfri och antalet anslutningar reduceras och görs trafiksäkrare. Det innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande. De planerade bullerskyddsåtgärderna medför en förbättring av

boendemiljön längs hela sträckningen. Genom att förbättra vägen i befintligt läge tillgodoses ändamålet med vägen med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att väganläggningen med de villkor som föreslås, är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser. Fördelarna med planen överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk. De behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäliga.

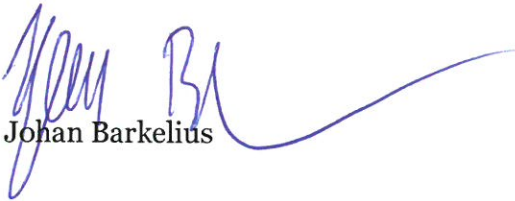
De delar av nuvarande vägar som inte sammanfaller med den nya allmänna vägen behövs inte längre som allmän väg när det nya vägsystemet är byggt. Indragningarna innebär ingen olägenhet för bygden.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att vägplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit expeditionschefen Johan Barkelius med Gudrun Jonsson-Glans som föredragande.



Johan Barkelius

Bilagor

1. Anvisning "Hur man överklagar"
2. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Kronobergs län
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Kronobergs län
Regionförbundet i Kronobergs län
Alvesta kommun
Växjö kommun
Lantmäteriet (efter laga kraft)
Kommunala lantmäterimyndigheten i Växjö kommun (efter laga kraft)
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 17 oktober 2019**.

Allmänna upplysningar, fastställd vägplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år då det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om inte hela vägsträckningen har blivit utmärkt på marken och vägbygget har påbörjats inom den tiden.

Rätt att använda mark

När beslutet fått laga kraft kan väghållaren ta mark inom vägområdet i anspråk med vägrätt. Väghållaren får då fullt ut använda marken och ta till vara naturtillgångar inom vägområdet. Vägrätten kan ibland vara mindre omfattande, och det ska då framgå av vägplanen att vägrätten har inskränkts. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada till följd av att marken tas i anspråk.

Beslutet innebär också att väghållaren har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av vägplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i vägplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud mot åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 ”Infrastrukturinriktning för framtida transporter”, som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från trafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån utomhus överskrider 65 dB(A) ekvivalentnivå.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder gör man normalt först en bedömning av bostadshusens fasaddämpning. Om en sådan bedömning inte har gjorts antas schablonmässigt att fasaden dämpar ljudnivån inomhus med 25 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

Vägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En väg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om vägprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslutet omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggning av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggnadstiden
- anslutningar till allmän väg samt spärrningar av anslutningar
- trafikreglering och skyltning
- hastighetsgränser
- bortforsling av väggropp m.m. inom indragna vägdelar.

Väg och väganordningar

Till en väg hör vägbanan samt de väganordningar som finns intill vägbanan.

Väganordningar är anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Det är normalt vägsränner, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattnings av väggroppen, bullerskyddsanordningar i anslutning till andra väganordningar, broar och vägtrummor, tunnlar med skyddszoner, säkerhetszoner, en maximalt två meter bred kantremsa intill vägen, bryggor som är anslutna till en allmän väg, och allmänna färjor med färjeläge.

Lantmäteriförrättning

En vägplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför vägområdet. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Lantmäteriförrättning kan också behövas för att ordna enskild väghållning när en väg dras in från allmänt underhåll. Sådan förrättning bekostas av väghållningsmyndigheten.

Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från väghållningsmyndigheten för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av vägområdet för vägändamål.