

Mottagare
Trafikverket Norra regionen**Kopia till**
DiarietVäghållningsmyndigheten, Trafikverket
Norra regionen

Fastställelse av järnvägs- och vägplan för anläggning av dubbelspår för Ostkustbanan, delen Dingersjö – Kubikenborg (bandel 235), ombyggnad av bullervall för E4 m.m. samt indragning av väg i Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg och 18 § väglagen (1971:948) att fastställa järnvägs- och vägplan för ombyggnad av Ostkustbanan (OKB) m.m.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade:

- 149753-00-160-333-1002 blad 002
- 149753-00-160-334-1001 blad 001, 149753-00-160-334-1002 blad 002, 149753-00-160-334-1012 blad 012
- 149753-00-160-335-1001 blad 001, 149753-00-160-335-1002 blad 002
- 149753-00-160-336-1001 blad 001, 149753-00-160-336-1002 blad 002
- 149753-00-160-337-1001 blad 001, 149753-00-160-337-1002 blad 002, 149753-00-160-337-1011 blad 011, 149753-00-160-337-1012 blad 012
- 149753-00-160-338-1001 blad 001, 149753-00-160-338-1002 blad 002, 149753-00-160-338-1011 blad 011, 149753-00-160-338-1012 blad 012, 149753-00-160-338-1022 blad 022
- 149753-00-160-339-1001 blad 001, 149753-00-160-339-1002 blad 002, 149753-00-160-339-1011 blad 011, 149753-00-160-339-1012 blad 012
- 149753-00-160-340-1001 blad 001, 149753-00-160-340-1002 blad 002, 149753-00-160-340-1011 blad 011
- 149753-00-160-341-1001 blad 001, 149753-00-160-341-1002 blad 002

- 149753-00-160-342-1001 blad 001, 149753-00-160-342-1002 blad 002
- 149753-00-160-343-1001 blad 001, 149753-00-160-343-1002 blad 002
- 149753-00-160-344-1001 blad 001

Plankartorna 149753-00-160-334-1001 blad 001 och 149753-00-160-334-1002 blad 002 är daterade 2026-06-24. Övriga är samtliga daterade 2026-05-20.

Fastställelsen gäller också bilaga till plankartor avseende bullerskyddsåtgärder, betecknad 149753-01D-013-1001 och daterad 2025-11-17.

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

Trafikverket beslutar med stöd av 25 § väglagen (1971:948) att en del av nuvarande väg 562 i Nolby som inte sammanfaller med den nya vägen dras in från att vara allmän väg enligt redovisning på plankartorna 149753-00-160-334-1001 blad 001 och 149753-00-160-334-1002 blad 002. Indragningen sker när projektet är färdigbyggt.

Sökande

Trafikverket Norra regionen/Väghållningsmyndigheten Trafikverket Norra regionen.

Sundsvalls kommun har (i ett separat yttrande) gett Trafikverket Norra regionen i uppdrag att företräda kommunen i begäran om fastställelse av järnvägs- och vägplanen i de delar som rör den kommunala vägen, väg 562.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående. Järnvägsplanen och vägplanen ingår i samma plandokument.

Den planerade järnvägen och planerade välgångar

Projektet omfattar utbyggnad till dubbelspår på en sträcka av drygt 10 kilometer från Dingersjö till Kubikenborg söder om centrala Sundsvall.

Dubbelspåret börjar i höjd med södra Nolby, fortsätter norrut och korsar väg 562 som förläggs på bro över järnvägen. Spåret fortsätter sedan genom de östra bebyggda delarna av Nolby. Nya vägen korsas på en ny dubbelspårsbro varefter järnvägens profil höjs successivt för att sedan komma att ligga cirka femton meter över befintlig mark innan den övergår i nivå med omgivande mark. Järnvägen går sedan i skärning fram till Hemmanet där en cirka 475 meter lång landbro tar vid. Serpentinvägen och Kyrkvägen korsas planskilt. Här erhålls ett högt profilläge för dubbelspårsbron,

som mest drygt 15 meter över befintlig mark. Norr om Hemmanet förläggs dubbelspåret i skärning genom berget i Vapelnäs för att sedan passera Vapledalen på en cirka 470 meter lång landbro som går över befintliga vägar och industrispår. Dubbelspåret fortsätter sedan norrut i skärning där Kemi-vägen (allmän väg 562.02) korsas planskilt under en ny vägbro. Därefter fortsätter spåret mellan E4 och väg 562 förbi Övre och Nedre Bredsand. Tellusvägen korsas planskilt, befintlig enkelspårsbro bibehålls och kompletteras med en ny enkelspårsbro. I slutet av sträckan korsas E4 där befintlig bro över vägen kompletteras med en enkelspårsbro väster om den befintliga bron. Strax norr om passagen av E4 avslutas dubbelspårssträckan.

Sträckan kommer i sin helhet att stängslas in. På de delar där det finns bullerskärmar kan dessa ersätta instängsling. Kontaktledningsstolpar kommer att inplaceras på ömse sidor av dubbelspåret.

Utöver ovan redovisade broar kommer även en dubbelspårsbro, där gång- och cykeltrafikanter kan passera under järnvägen, att anläggas som ersätter passagen med Rålsvägen som stängs. Vid skärningen i Vapelnäs kommer två passager över järnvägen att anläggas, dels en gångbro och dels faunapassage/gångpassage. Befintlig kommunal gång- och cykelbro vid mellan Övre och Nedre Bredsand över järnvägen och E4 behålls.

Befintlig Ostkustbana mellan Svartvik och Bredsand ansluts till det nya dubbelspåret och får en funktion dels som industrispår och dels som förbigångsspår. Befintliga industrispår i Övre Stockvik och Nedre Stockvik bibehålls. I Svartvik anläggs en landbro/enkelspårsbro, parallellt med landbron för dubbelspåret, som knyter samman dubbelspåret med det befintliga spåret. Den norra anslutningen, strax söder om korsningen med Tellusvägen erfordrar mindre anpassningar av befintlig Ostkustbana och uppställningsspår.

För att möjliggöra byggnationen kommer i den södra delen, mellan Nolby och Kvissleby, ett provisoriskt spår som är cirka en kilometer långt inklusive en provisorisk järnvägsbro att anläggas.

Längs sträckan anläggs servicevägar, som också får en funktion som räddningsvägar, för åtkomst till teknikbyggnader och växlar samt för tillgänglighet till underhållsätgärder.

Längs sträckan planeras även stödmurar eller andra stödkonstruktioner. Geotekniska förstärknings-ätgärder erfordras också där jordens bärighet är för låg eller där sättningar blir oacceptabelt stora för den planerade järnvägen och vägomläggningar.

Avvattning av järnvägen kommer under driftskedet att ske genom diken och dränering. Till följd av en del djupa skärningar kommer även överdiken vara en del av avvattningslösningen. Skärningar medför bortledande av grundvatten. Omgrävning kommer även att ske av vissa bäckar.

Delar av väg 562 och väg 568 i Nolby byggs om till följd av dubbelspåret. En ny cirkulationsplats anläggs i korsningen mellan väg 562 och 568. Befintlig vägbro över järnvägen för väg 562 rivs och ersätts av en ny vägbro strax söder om den befintliga. Ombyggnaden av vägarna inkluderar även

gång- och cykelvägar och busshållplatser. Gång- och cykelvägarna ansluts till befintliga gång- och cykelvägar. Väg 562 och väg 568 som byggs om ska belysas. Belysning av väg 562/gång- och cykelväg från början av ombyggnadssträckan till ny cirkulationsplats och vidare på delen från cirkulationsplatsen till den ombyggda sträckan ansluter till befintlig väg. Även passagen över väg 562 vid km 335/370 (gång- och cykelpassage i anslutning till Nya vägen i Kvissleby) ska belysas. Ombyggd väg 568 inklusive ny cirkulationsplats ska också belysas.

En ny vägbro för Kemivägen, väg 562.02, byggs till följd av dubbelspåret.

Utmed en del av E4 vid Övre Bredsand/Nedre Bredsand vidtas bullerskyddsåtgärder i form av bullerskyddsskärm och bullerskyddsvall.

Från cirkulationsplats i Stockvik och norrut in mot Sundsvall ligger väg 562, Kustvägen, inom Sundsvalls kommuns väghållningsområde. Vägen på denna del är kommunal allmän väg med kommunen som väghållare. Järnvägsmark med äganderätt och järnvägsmark med servitutsrätt berör delar av vägområdet utmed väg 562. Vågrätten är i dessa delar inskränkt.

Lokalisering

I den förstudie, 2010, som föregått arbetet med järnvägs- och vägplanen anges en korridor inom vilken dubbelspåret mellan Dingersjö och Kubikenborg föreslås anläggas. I arbetet med förstudien avfärdades två korridorer, dels en västlig sträckning i anslutning till ny E4 och dels en sträckning ytterligare väster om ny E4. Avfärdandena grundar sig på svårigheten att uppnå projektets ändamål men även av anläggningskostnader och intrång i boendemiljöer samt andra värdefulla områden. Efter förstudien beslutades att gå vidare med korridoren längs befintlig järnvägssträckning med bland annat anpassningar för mindre kurvrätningar.

Inom vald korridor har alternativa linjesträckningar för dubbelspåret studerats i en linjestudie 2015 – 2016. Fem alternativ studerades. Två ytterlägen valdes tidigt bort på grund av konflikt med terräng, befintligt industrispår, idrottsanläggning, Svartviks industriminnen och vissa vägar. Tre kvarstående alternativ studerades vidare varefter det beslutades att gå vidare med det så kallade alternativ röd. Det förordades i huvudsak utifrån avstånd till väg 562, mindre påverkan på bebyggelse m.m. vid Svartvik och utifrån att det innebar bäst förutsättningar vid passagen av Stockviks industriområde. Alternativet låg sedan till grund för den järnvägsdragning som redovisas i samrådshandling 2021.

I arbetet med aktuell plan har fem linjealternativ studerats och utvärderas i en linjestudie 2023. Alternativen grundade sig på den linjestudie som tidigare tagits fram. Alternativet med en förbättring av tidigare valt alternativ röd bedömdes sammantaget som fördelaktigast och föreslogs därmed ligga till grund för fortsatt optimeringsarbete och utformning av planförslaget.

Avseende sträckningen vid Vapelnäs har därefter olika utformningar studerats, i skärning, berg- och betongtunnel med olika längder samt en kortare bergtunnel. Slutsatsen av dessa studier var att

alternativet med en skärning valdes. Det har i planbeskrivningen redogjorts för bedömningen att välja utformning med en skärning. Bedömningen var i huvudsak att kostnader och byggbarhet tillmäts stor betydelse vid val av utformning för sträckningen genom Vapelnäs och vid en samlad bedömning bedöms skärning vara fördelaktigare än utformning med tunnel. Faunapassage och bro mildrade den negativa påverkan.

Järnvägslinjens utformning har optimerats med beaktande av funktion, gestaltning och kostnader. Stor vikt har lagts vid järnvägsanläggningens placering och gestaltning i stadsmiljön. Skyddsåtgärder vidtas för att säkerställa boendemiljö och hälsa.

Alternativa utformningar för korsningen mellan väg 562 och järnvägen har också utretts. Även olika utformningar av anslutningar till planskilda passager har studerats.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för järnväg och väg på det sätt som redovisas på plankartorna.

Markanspråk järnväg

Sammanlagt kommer cirka 28,5 hektar mark att tas i anspråk med äganderätt för järnvägsanläggningen. Cirka 14 hektar mark kommer att tas i anspråk med servitutsrätt för serviceväg, underhåll av stängsel, dagvattenavledning, förankringsstag spont, järnvägsbro, dagvattenledning, underhåll bullerskyddsvall, trädsäkring och parkeringsficka. Delar av det område som behövs för järnvägen berör detaljplanelagt område. Arealen utgörs i huvudsak av skogsmark och därutöver även mark som klassas som övrig mark samt tomtmark.

Markanspråk väg

Sammanlagt kommer cirka 5 hektar mark att tas i anspråk som nytt vägområde. Delar av vägområdet berör detaljplanelagt område. Arealen utgörs i huvudsak av skogsmark, jordbruksmark och en del övrig mark.

Av det sammanlagda markanspråket som behövs för väg kommer cirka 2,8 hektar mark att tas i anspråk som nytt vägområde med inskränkt vägrätt. Inskränkt vägrätt avser stabilitetshöjande åtgärd, vägbro, väganläggning, dagvattenledning och underhåll av bullerskyddsvall.

Vägrätten inskränks även i de delar där järnvägsområdet (med äganderätt eller servitutsrätt) berör vägområdet för att järnvägen och vägen ska kunna samutnyttja områdena. Inom dessa områden kommer det att finnas dels delar av järnvägsanläggningen och dels inom område med servitutsrätt för järnvägen gällande dagvattenavledning, område för underhåll av stängsel, serviceväg, dagvattenledning, järnvägsbro samt parkeringsficka.

Det innebär att väghållaren inte får:

- bestämma över markens användning för annat ändamål än väg,
- tillgodogöra sig alster eller andra tillgångar som kan utvinnas ur marken utöver det som behövs för vägens funktion.

Ägaren av järnvägsfastigheten får använda områdena för järnvägsändamål så länge användningen inte äventyrar vägens utformning och funktion. Samtidigt får väghållarens användning för vägändamål inte äventyra utformning och funktion hos de järnvägsanläggningar som finns inom området.

I de delar där nytt vägområde tas i anspråk inom område med detaljplan där kommunen är huvudman för allmän platsmark ska kommunen tillhandahålla den mark som behövs för allmän statlig väg. För vissa delar som behövs som vägområde redovisas området med inskränkt vägrätt. Den inskränkta vägrätten får i dessa delar ses som en redovisning av att området inte behöver tas i anspråk fullt ut.

Tillfällig nyttjanderätt

Cirka 75,3 hektar mark, som behövs för att bygga järnväg och väg, planeras att tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Arealen utgörs i huvudsak av jordbruksmark och skogsmark men även en del övrig mark berörs. Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartorna.

Buller, vibrationer och övriga skyddsåtgärder

Buller

Åtgärderna i järnvägs- och vägplanen har klassats som väsentlig ombyggnad/nybyggnad av infrastruktur. En bullerutredning har tagits fram. Totalt beräknas cirka 600 byggnader i planförslaget, utan spår-/vägnära bullerskyddsåtgärder, vara bullerstörda över något riktvärde. Bullerskyddsåtgärder planeras att utföras dels som spårnära åtgärder utmed det nya dubbelspåret men även som vägnära åtgärder utmed en del av E4 vid Övre Bredsand/Nedre Bredsand. De spår- och vägnära åtgärderna består av bullerskyddsskärmar och bullerskyddsvallar. För att skydda bostäder, och även skolor, anläggs dessa bullerskydd i områdena Nolby, Kvissleby/Skottsund, Hemmanet/Svartvik samt vid Övre Bredsand och Nedre Bredsand. De spår- och vägnära skyddsåtgärderna redovisas på plankartorna och av bilaga till plankartorna där det, förutom utbredning av bullerskydden, även redovisas höjderna på dessa. Totalt kommer cirka 510 byggnader att omfattas av de källnära åtgärderna.

Riktvärden inomhus och/eller vid uteplats kommer att överskridas vid ett antal bostäder trots spår- och vägnära skyddsåtgärder eller där sådana åtgärder inte kunnat motiveras. Ägarna erbjuds då fastighetsnära bullerskyddsåtgärder, fasadåtgärder och/eller åtgärd vid uteplats. Av bilagan till plankartorna framgår vilka bostäder som kommer erbjudas fastighetsnära bullerskyddsåtgärder. Cirka 50 byggnader erbjuds fasadåtgärder och cirka 20 byggnader erbjuds åtgärd vid uteplats.

Vibrationer

På sträckan Nolby-Kvissleby innebär markförutsättningar med lösare jordar och närhet till bebyggelse att vibrationer från spårtrafik påverkar omgivningen. Vibrationsutredning har genomförts. Vibrationsnivåer är generellt låga utmed sträckan. I ett antal bostadsbyggnader i Nolby - Kvissleby har dock förhöjda vibrationsnivåer konstaterats vid enstaka godstågspassager. Inga persontågspassager har medfört vibrationsnivåer över 0,4 mm/s.

I planförslaget beräknas tre bostadsbyggnader få över 0,7 mm/s vägd RMS och ytterligare 10 bostadsbyggnader bedöms få vibrationsnivåer mellan 0,4 mm/s - 0,7 mm/s vägd RMS från enstaka godstågspassager. Antalet vibrationshändelser över 0,4 mm/s vägd RMS per trafikårsmedelnatt beräknas dock bli långt färre än de fler än fem som krävs för att riktvärdet ska överskridas. För att minska risken för att sättningar sker mellan bank och bro, vilket över tid kan leda till ökade vibrationer föreslås skyddsåtgärder avseende vibrationer i form av successivt ändrad spårstyvhet vid tre broar med känsliga markförhållanden och där det finns bostadshus i närheten. Det gäller bro över Rälsvägen, bro över Nya vägen samt bro över Tellusvägen.

Övriga skyddsåtgärder

- Faunapassager
Småviltspassager, i form av trummor, anläggs vid vattendragen Nolbybäcken och Norra Bredsandsbäcken.
- Skyddsräll
Skyddsräller på båda spåren, cirka 150 meter i höjd med Bredsands skola, med undantag av en sträcka på maximalt tio meter i anslutning till de planerade baliserna (en del av järnvägens säkerhetssystem i form av en telekommunikationsutrustning som är placerad mitt i järnvägsspåret). Syftet med skyddsräller är att begränsa risken kopplat till olyckor med farligt gods i anslutning till skolan.

Kommunala planer

För det berörda området gäller översiktsplan för Sundsvalls kommun, ÖP 2040. Det finns även ett antal detaljplaner/tomtindelingsbestämmelser som berörs.

1. Detaljplan för område mellan Tunavägen och Nolbybäcken, 2281K-DP-267
2. Stadsplan centrala Kvissleby, 2281K-NJU-31
3. Stadsplan för Nolby (norr om Tunavägen), 2281K-NJU-58
4. Stadsplan för Kv. TYPOGRAFEN m.fl., 2281K-NJU-360
5. Detaljplan för Vårdcentral i Kvissleby, 2281K-DP-262

6. Stadsplan för Kvissle 1:131 och Nolby 3:134 m.fl., 2281K-NJU-426
7. Byggnadsplan för delar av byarna Nolby, Kvistle m.fl. "Svartviksplanen", 2281K-NJU-6
8. Byggnadsplan för delar av byarna Nolby, Kvissle och Dingersjö "Stockviksplanen", 2281K-NJU-5
9. Stadsplan för Stockvik 2:1 m.fl., 2281K-NJU-413
10. Detaljplan för ombyggnation av Tellusvägen, 2281K-DP-362
11. Detaljplan för ett område söder om Folketshus flerbostadshus Nolby 5:9 m.fl., 2281K-DP-382
12. Detaljplan relaterad till E4 Sundsvall, GC-bro över ny E4, OKB och Kustvägen Dingersjö 2:116 m.fl., 2281K-DP-392
13. Stadsplan för Övre Bredsand, 2281K-NJU-72
14. Detaljplan för Svartviks Norra, Nolby 7:138, del av 7:133 m.fl., 2281K-DP-373
15. Fastställelse och ändring av stadsplan för Centrala Bredsand, 2281K-NJU-439
16. Stadsplan för Östra delen av Skönsmon, 2281K-S106
17. Kvarteret Brinken med förslag till tomtindelning, 2281K-NJU-197
18. Del av kvarteret Brinken med förslag till ändrad tomtindelning, 2281K-P79/0813/1

Den sökande har bedömt i vilka delar järnvägs- och vägplanen överensstämmer med berörda detaljplaner, där avvikelser från detaljplanerna bedöms som mindre eller där avvikelserna är sådana att detaljplanerna behöver ändras/upphävas.

För att järnvägs- och vägplanen inte ska strida mot några detaljplaner ska detaljplan 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 16 upphävas i delar. Tomtindelningsbestämmelserna, 17 och 18, ska upphävas helt.

Sundsvalls kommun arbetar med att ändra (upphäva) delar av detaljplanerna och tomtindelningsbestämmelserna. Samrådsprocess pågår. Kommunen beräknar att ett antagande om att ändra delar av detaljplanerna samt upphäva bestämmelserna kan ske i december 2026. Om processen kan hanteras enligt formerna för ett begränsat förfarande skulle ett antagande kunna ske i november 2026.

Järnvägs- och vägplanen avviker i delar från detaljplanerna 1, 3, 4, 7, 8, 9 och 12 genom att områden med äganderätt och servitutsrätt för järnvägen i olika delar berör allmänplats mark för natur-

område, gata, väg, park, plantering eller gång- och cykelbro/väg samt kvartersmark industri eller småindustri. Avvikelserna bedöms av den sökande som mindre avvikelser som inte motverkar syftet med planerna och i dessa delar behöver inte något upphävande ske.

Områden med vägrätt berör flera detaljplaner. Efter att ändringar gjorts bedöms dessa områden överensstämma med berörda detaljplaner i de fall avvikelser funnits.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljökvalitetsnormer
Natura 2000-områden
Inga Natura 2000-områden berörs.

Riksintresseområden

Befintlig järnväg för Ostkustbanan och planerad sträckning för Ostkustbanan är av riksintresse för kommunikationer. Även E4 är av riksintresse för kommunikationer. Projektet bedöms inte medföra påtaglig skada för dessa riksintressen.

Flera områden av riksintresse enligt 3 kap. 6 § miljöbalken berörs.

Den sydligaste delen av sträckningen berör Kvissle-Nolby-Prästbolet som är av riksintresse för kulturmiljö. Riksintresset utgör en unik fornlämningsmiljö där kombinationen av ett gravfält med flera storhögar representerar en sannolik stormannabebyggelse under järnålder och tidig medeltid. Uttryck för riksintresset är ett rikt bestånd av husgrundsterrasser, gravgrupper och gravfält från järnålder, inslag av storhögar på två platser och gårdskyrkoruin samt ensamliggande storhög vid Tingsta gårdsbacke (Tingstahögen). Dubbelspåret anläggs i omedelbar anslutning till Tingstahögen och för att minimera ingreppet placeras en spont i kanten av högen. Tillgängligheten kvarstår men kulturmiljöns upplevelsevärde påverkas genom bullervall strax norr om högen och stängslingsåtgärder. I omedelbar närhet byggs väg 562 och väg 568 om. Dubbelspåret, bullerskyddsvall och stängsel innebär ett direkt och bestående intrång och de negativa effekterna av intrånget bedöms till måttligt negativa. Befintlig järnväg, två större vägar samt en gång- och cykelväg passerar i dag intill Tingstahögen och planförslaget bedöms därmed inte allvarligt påverka riksintressets uttryck.

Sträckan mellan Nolby och fram till strax norr om Kvissleby berör riksintresset Ljungans dalgång som också är av riksintresse för kulturmiljö, bland annat en älvdalsbygd som i älvens nedre lopp tillhör de äldsta i Norrland med kontinuerlig bosättning från tidig järnålder och en stor mängd fornlämningar. Riksintresset omfattar ett storslaget jordbrukslandskap och vattenanknuten industrialisering. Uttryck för riksintresset är fornlämningsmiljö, kommunikationsmiljö, industrimiljö, kraftverksmiljö och bruksmiljö. Ingen påverkan på riksintressets ingående värden, fornlämningsmiljön och kommunikationsmiljön, bedöms uppstå.

Nedre Ljungan är av riksintresse för naturvård och friluftsliv. Riksintresset för naturvård omfattar Ljungan från mynningen och 17 kilometer uppströms. Älvsträckan utgör en numera sällsynt och

värdefull naturmiljö med naturlig reproduktion av lax samt ett viktigt reproduktionsområde för harr, havsöring och flodnejonöga. Riksintressets huvudkriterier är en mycket rik flora och fauna och inhyser områden med sällsynta naturtyper samt hotade eller sårbara biotoper. Förutsättningar för bevarandet är bland annat att vattenkvaliteten ska uppfylla fastställda miljökvalitetsmål för naturvatten. Åtgärderna angränsar till riksintresset för naturvård men medför inte något intrång och bedöms inte heller påverka förutsättningarna för bevarande av riksintresset.

Området av riksintresse för friluftsliv omfattar på delen från Nolby till Ljungans mynning, i huvudsak Ljungan med stränder. Området har en tilltalande landskapsbild och frånvaro av ingrepp i landskapet, dramatiska naturpartier med forsar, nipor, raviner och sydväxtberg. Älven bildar ett enda långt sammanhängande grönt stråk med stigar och gång- och cykelvägar längs älven. Huvudkriterierna för riksintresset är särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och kulturmiljöer samt särskilt goda förutsättningar för friluftaktiviteter. Åtgärderna tangerar riksintresseområdet. Avverkning för omläggning av väg 562 sker men en trädridå mot grönstråket längst Ljungan kommer bestå. Landskapsbild eller andra förutsättningar för bevarande av riksintresset bedöms inte påverkas.

Väster om den föreslagna järnvägssträckningen och E4 finns även ett annat riksintresse för friluftslivet, Sundsvalls södra bergsområden. Under delar av byggskedet kommer tillgängligheten till området via Övre Bredsand försvåras men i övrigt bedöms riksintresset inte påverkas.

Ljungan nedströms Viforsen är även av riksintresse enligt 4 kap. 6 § miljöbalken avseende skydd mot vattenkraftsutbyggnad.

Sammantaget bedöms planförslaget inte riskera att medföra påtaglig skada för berörda riksintressen för kulturmiljö, naturvård och friluftsliv.

Skyddade arter

Nedre Ljungan utgör ett reproduktionsområde för lax, harr, havsöring samt flodnejonöga. Harr och flodnejonöga finns upptagna i artskyddsförordningen. I Vapelbäcken med biflöde undviks grumling särskilt under öringens lekperiod och lekbottnar skyddas från sedimenttäckning under hösten, vintern och våren samt under lekperioden för flodnejonöga. Bredsandsbäckens mynningsområde är också fiskförande. Vid arbete i och runt vattendrag samt arbeten som kan medföra att grumliga vattenmassor leds till respektive vattendrag, ska skyddsåtgärder tillämpas som minimerar grumling och begränsar spridning av grumling.

Olika arter upptagna i artskyddsförordningen har rapporterats i området. I skogsområdet i höjd med Vapelnäs har fläcknycklar, revlummer och knärot rapporterats. Dokumenterade lokaler i närheten av nytt järnvägsspår påverkas inte direkt och bedöms inte påverkas indirekt på ett sådant sätt att gynnsam bevarandestatus påverkas negativt. Två lokaler med fläcknycklar ligger mycket nära tillfälliga upplagsytor. Påverkan på fläcknycklar bedöms dock bli mycket lokal och i begränsad omfattning varpå effekten bedöms som liten, gynnsam bevarandestatus anses ej påverkas.

Utter bedöms förekomma i närheten av Ljungan samt vid fiskförande vattendrag, Vapelbäcken. Inga platser viktiga för utter bedöms påverkas av exploateringen.

En art av fladdermöss, nordfladdermus, har rapporterats in i området men några boendeplatser, övervintringsplatser och/eller jaktmarker för fladdermöss bedöms inte beröras.

I Svarttjärnsbäcken nedströms E4 har analyser visat spår av vanlig groda. Vid inventering har dock inga groddjur påträffats och området anses ej användas som leklokal för groddjur.

Vid naturvärdesinventering har huggorm påträffats strax intill Stockviks övre industriområde.

Artskyddsutredning har genomförts utifrån påträffade arter i fält samt artutdrag från artdata-banken. Nattviol, fläcknycklar, knärot, revlumner, vanlig groda, huggorm, nordfladdermus och utter är upptagna i artskyddsförordningen. Arterna kommer dock inte att påverkas negativt på lokal, regional eller nationell nivå och dispens från artskyddet kommer inte att krävas. Större delen av påträffade naturvårdsarter utgörs av kärlväxter och förekommer i skogsområdet vid Vapelnäs.

Ett flertal fågelarter har också rapporterats. Samtliga fågelarter är fridlysta enligt artskyddsförordningen. Inga rovfåglar, ugglor eller hackspettar har påträffats i utredningsområdet. Miljöerna längs sträckan är inte sådana som påvisar viktiga fågelmiljöer, förutom grönstråket längs Ljungans strandkant. I den fågelutredning som därefter genomförts har ytterligare fågelarter inte observerats som behöver hanteras särskilt. Avverkning av skog ska utföras utanför den huvudsakliga häckningsperioden för fåglar.

Övriga natur- och kulturmiljövärden

Inga nyckelbiotoper eller skyddade naturområden berörs. Områden med påtagligt eller visst naturvärde finns varav några påverkas. Objekten med påtagligt naturvärde utgörs av grupper med äldre ädellövträd med alm och lönn, hållmarkskog med äldre träd samt Vapelbäcken med dess närmiljö. Äldre träd ska så långt som möjligt sparas. Avbaningsmassor ska återanvändas för att klä slänter så att den för regionen naturliga växtligheten kan återetableras på ett naturligt sätt.

Längs sträckan finns ett antal fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar varav en del fornlämningar påverkas. För att minimera ingrepp och markskador i fornlämningar som gränsar till arbetsområdet utförs skyddsstängsling.

Svartviksområdet representerar 175 år av industrihistoria och är enligt kommunens kulturmiljöinventering ett av de bäst bevarade industrisamhällena i länet. Här finns såväl bland annat herrgårdsanläggning, verksamhetsbyggnader, kyrka och bostäder bevarade. Landbroar anläggs vid passagen av den industrihistoriska bebyggelsemiljön i Svartvik för att undvika rivning av kulturhistoriskt värdefulla byggnader samt att bibehålla den fysiska kopplingen i form av Kyrkvägen.

Generella biotopskydd och strandskydd

Ett dike i jordbruksmark strax söder om Tingstahögen i Nolby som omfattas av det generella biotopskyddet kommer påverkas. Diket fylls delvis ut och täcks över av slänterna för väg 562. Inga högre naturvärden påverkas av åtgärderna.

Planområdet berör strandskyddsområde för flera bäckar, Ljungan samt kuststräckan. Flera strandskyddade områden finns inom befintligt järnvägs- och vägområde och har därmed redan tagits i anspråk för väg och järnväg. De åtgärder som planeras intill korsande vattendrag innebär generellt ingen negativ påverkan på strandskyddet i fråga om allmänhetens tillgång till vattenmiljön under driftskedet. Väsentliga positiva förändringar avseende allmänhetens tillgång till vattenmiljön samt växter och djurs livsvillkor sker vid anläggande av öppna bäckfåror. För en bäck sker dock även en negativ förändring där vattendraget kulverteras. Tillgången påverkas dock negativt under byggtiden. Vid några av vattendragen kommer det ske förändringar av livsvillkor för växter och djur.

Rennäring

Sträckningen berör vinterbetesområde för Voernese sameby.

Grundvattensänkningar

Anläggande av dubbelspåret medför grundvattensänkningar både permanent i driftskedet och under byggskedet till följd av skärningar och broar. Tillfälliga grundvattensänkningar bedöms i regel inte få någon negativ effekt på närliggande objekt som är beroende av upprätthållen grundvattennivå. Skärningar vid Hemmanet, Vapelnäs och Stockvik medför permanenta grundvattensänkningar som bedöms kunna påverka närliggande objekt. I Hemmanet och Vapelnäs bedöms närliggande energibrunnar kunna påverkas. Bortledning av grundvatten vid skärningarna omfattas av tillståndsprövningar för vattenverksamhet. Skärning vid Fläsian bedöms inte medföra någon påverkan på allmänna eller enskilda intressen och tillståndsprövning bedöms därmed inte aktualiseras. Ett kontrollprogram kommer upprättas för kontroll av grundvattennivåer vid utvalda platser under byggskedet.

Miljökvalitetsnormer

Grundvattenförekomsterna Ljunganåsen Nolby - Kvissleby och Sundsvalls tätort omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten och berörs av projektet. Ljunganåsen Nolby - Kvissleby berörs direkt då sträckningen passerar över förekomsten. Sundsvalls tätort berörs indirekt då förekomstens tillrinningsområde tangeras. Den kvantitativa och kemiska statusen är god för Ljunganåsen Nolby-Kvissleby medan för Sundsvalls tätort är den kvantitativa statusen god medan den kemiska statusen är otillfredsställande. Ingen grundvattenavsänkning kommer att ske vid grundvattenförekomsterna och därmed kommer inte den kvantitativa statusen påverkas vid någon av förekomsterna. Risk för olyckor är låg och den sammanvägda bedömningen är att inga permanenta skyddsåtgärder under driftskede krävs för grundvattenförekomsten Ljunganåsen Nolby-Kvissleby. De största riskerna är kopplade till byggskedet och skyddsåtgärder och restriktioner föreslås för detta skede. Effekterna på

grundvattenförekomsten bedöms som små negativa. Grundvattenförekomsten Sundsvalls tätort bedöms inte påverkas negativt. Åtgärderna i järnvägs- och vägplanen bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer för vattenförekomsterna.

Vapelbäcken och Ljungan samt kustvattnen Svartviksfjärden och Draget utgör ytvattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten. Bara Vapelbäcken berörs direkt medan övriga vattenförekomster berörs indirekt då de är recipienter till andra berörda vattendrag. (Tingstagärdesbäcken och Nolbybäcken mynnar i Ljungan, Vapelbäcken och Svarttjärnsbäcken mynnar i Svartviksfjärden, Bredsandsbäcken och Norra Bredsandsbäcken mynnar i Draget.) Utformningen av landbro över Vapelbäcken har anpassats för att undvika brostöd i bäcken. Även föreslagen omläggning av Vallenvägen anpassas för att undvika intrång i bäcken. Vägpassagen över biflöde till Vapelbäcken utformas så att den inte utgör vandringshinder för vattenlevande organismer. Projektet bedöms inte påverka ytvattenförekomsternas ekologiska eller kemiska status, även om en mindre ökning av vissa ämnen kan ske, och bedöms därför inte påverka möjligheten att uppnå framtida kvalitetskrav.

Ljungan utgör ett fiskvatten, av typen laxfiskvatten, som omfattas av miljö kvalitetsnormer för fiskvatten. Konsekvenserna av järnvägsanläggningen på miljö kvalitetsnormerna avseende Ljungan bedöms bli obetydliga.

Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft bedöms inte överskridas till följd av genomförandet av järnvägs- och vägplanen. Under byggskedet sker emissionerna under en begränsad tid och området som sådant är öppet, därmed bedöms inte utsläppen ge upphov till betydande påverkan på luftkvaliteten. Under driftskedet förutses tågtrafiken utgöras av eldrivna tåg. Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft bedöms inte heller då överskridas.

Finansiering och byggstart

Kostnaden för projektet har beräknats till drygt 4 miljarder kronor i prisnivå februari 2025.

Finansiering sker med medel ur den nationella planen med planerad byggstart 2028. Byggtiden förväntas uppgå till cirka sju år.

Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt lagen om byggande av järnväg har föregåtts av en förstudie och två åtgärdsvalsstudier. Länsstyrelsen i Västernorrlands län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljö påverkan.

Den sökandes handläggning av järnvägsplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 26 yttranden. Synpunkterna, exklusive synpunkter från Sundsvalls kommun, handlar huvudsakligen om:

- Påverkan på enskilda fastigheter (utsikt, intrång, värdeminskning, inlösen/förvärv, påverkan under byggtiden)
- Buller och bullerskyddsåtgärder
- Skyfall och höga flöden/nederbörd/klimatpåverkan
- Utformning av cirkulationsplatser/korsningar/utformning av vägar
- Gång- och cykelpassage vid Rälsvägen
- Ökad trafik och behov av hastighetsreducerande åtgärder
- Gång- och cykelvägar/utformning och passager
- Busshållplatser
- Landbro vid Svartvik/Hemmanet
- Omgrävning av Nolbybäcken
- Samråd
- Ledningar
- Artskydd/inventering fåglar och naturvärden
- Riskreducerande åtgärder
- Förorenade massor

Den sökande har i ett granskningsutlåtande sammanfattat och kommenterat synpunkterna. Av detta framgår i huvudsak redovisning av påverkan på enskilda fastigheter avseende markanspråk, bullerskydd, utsikt m.m. Även frågor om inlösen av fastigheter, ersättningsfrågor och påverkan under byggtiden tas upp. Vidare framgår hur oskyddade trafikanter ska färdas under byggtiden och att reglering av trafik och hastighetsreducerande åtgärder hanteras i kommande bygghandlingsskede.

Av granskningsutlåtandet framgår även redogörelse för hur samråd genomförts och motiv till föreslagna utformning med landbroar vid Svartvik/Hemmanet jämfört med bank där landbro bland annat medför mindre bergschakt och mindre intrång i kulturhistorisk miljö. Anläggningen anpassas avseende skyfall och höga flöden utifrån gällande kravdokument.

Den sökande redogör för att inventering av fåglar inte medfört några ändringar och att naturvårdsinventering genomförts. Naturvärdesinventering har genomförts men inte påvisat några högre naturvärden. Det kommer säkerhetsställas att de massor som inte kan återanvändas inom eller utanför projektet kan deponeras på godkänd mottagningsanläggning.

Sundsvalls kommun har vid granskningen framfört ett flertal frågor som huvudsakligen handlar om:

- Detaljplaner
- Riksintressekorridor
- Tillfällig nyttjanderätt och servicevägar
- Ersättningsväg
- Upplag och etablering och olika ytor
- Påverkan under byggtiden och genomförandeavtal

- Utformning/gestaltning
- Stödmurar/bergskärningar
- Trädplanteringar
- Gång- och cykelvägar
- Ras, skred och erosion
- Ledningar
- Rivningsarbeten
- Naturvärdesinventering
- Invasiva arter
- Faunapassager
- Buller och vibrationer
- Grundvatten/ytvatten och avvattnings
- Förorenad mark/sulfidjordar och masshantering
- Miljökvalitetsmål
- Områdesspecifika synpunkter

Den sökande har i granskningsutlåtandet sammanfattat och kommenterat synpunkterna.

Efter granskningen har den sökande ändrat järnvägs- och vägplanen. Ändringarna avser ytterligare en byggväg vid Hemmanet, motiv av inlösen av fastigheter vid Nolby samt förtydliganden i gestaltungsprogrammet. Ändringarna redovisas i en särskild handling.

De som berörs av ändringarna har underrättats. Ett möte har hållits med Länsstyrelsen Västernorrlands län med anledning av ändringar vid Hemmanet. Vid dessa ändringar kom det in fyra yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om inlösen av fastighet och påverkan på fastighet. Dessa har sammanfattats och kommenterats av den sökande i ett kompletterande utlåtande där det i huvudsak framgår varför inte inlösen kan göras av en fastighet och varför en annan fastighet berörs av gång- och cykelväg.

Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har tillstyrkt att järnvägs- och vägplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Ostkustbanan, mellan Gävle och Sundsvall, är en strategisk viktig länk i såväl Sveriges som Europas järnvägsnät och är en del av transeuropeiska stomnätsskorridorer. Sträckan fungerar som godspulsåder för råvaror och gods från Skandinavien genom Norrland och till södra Sverige och till EU.

Ostkustbanan är också viktig för arbetsmarknads- och utbildningssamspelet längs Norrlandskusten. Det finns idag ett behov av att utöka utbudet av interregional snabbtågstrafik och regional trafik samt korta restider. Utbyggnaden av dubbelspår enligt järnvägsplanen kan ses som en delinvestering i ett framtida dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall. När en fullständig utbyggnad av dubbelspår är klar på sträckan kommer ett flertal nyttor att realiseras, vilka inte uppkommer med endast en etapputbyggnad. Ett fullt utbyggt dubbelspår kommer att möjliggöra snabb persontrafik mellan Norrlandskustens städer. Dubbelspåret bedöms skapa förutsättningar för en hållbar samhällsutveckling, ökad konkurrenskraft för näringslivet och en positiv regional utveckling som gagnar hela landet. En järnvägsplan, delen Kubikenborg - Sundsvalls C, har tidigare fastställts och byggnation pågår på denna del.

Ostkustbanan är idag enkelspårig, har delvis låg hastighetsstandard och bristande kapacitet. Persontrafiken är omfattande och flera stora industrier har spåranslutningar till banan för transport av produkter. Det övergripande ändamålet med Ostkustbanan är att vara det bästa transportalternativet längs Norrlandskusten genom att erbjuda god tillgänglighet för resenärer och gods-transporter samt säkerställa snabba, hållbara och tillförlitliga transporter för att möjliggöra en positiv samhällsutveckling.

Järnvägs- och vägplanen för delen Dingersjö - Kubikenborg bedöms bidra till att uppfylla det övergripande ändamålet med utbyggnaden av dubbelspår på Ostkustbanan.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen i ett granskningsutlåtande och efter ändringar i ett kompletterande utlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Trafikverket konstaterar att ägarna till en fastighet lämnat synpunkter avseende påverkan under byggtiden/tillfällig nyttjanderätt på fastigheten. Trafikverket har begärt kompletteringar avseende den tillfälliga nyttjanderätten på fastigheten. Den sökande har därefter reducerat den tid fastigheten som mest får påverkas av tillfällig nyttjanderätt från 84 månader till 24 månader från att marken tagits i anspråk, dock långt till och med 3 månader efter godkänd slutbesiktning.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Trafikverket har begärt att den sökande ska underrätta fastighetsägare/rättighetsinnehavare som inte underrättats korrekt om järnvägs- och vägplanen, kungöra MKB efter nytt godkännande av länsstyrelsen, inhämta yttrande från länsstyrelsen angående indragning av delar av väg 562, ändra och komplettera markanspråk och vissa gränser, tydliggöra behov av stabilitetshöjande vägåtgärder och inhämta länsstyrelsens yttrande avseende dessa åtgärder, behov av tillfällig nyttjanderätt på tomtmark samt komplettera planhandlingarna med uppgifter om vägbelysning. Därutöver har Trafikverket även begärt att yttrande ska inhämtas från Sundsvalls kommun avseende detaljplaner och kommunal allmän väg.

Slutligen har Trafikverket begärt att den sökande ska redovisa resultat av genomförd fågelinventering.

Den sökande har underrättat berörda fastighetsägare/rättighetsinnehavare. Vidare har MKB kungjorts. Inga synpunkter inkom.

Den sökande har vidare sett över markanspråk samt gränser och anpassat dessa efter det behov som finns för järnväg och väg. Plankartorna har kompletterats med text om de delar av vägarna som ska belysas. Ändringarna har redovisats i en särskild handling, PM Ändringar efter granskning av plan. Berörda fastighetsägare/rättighetsinnehavare har underrättats om ändringarna avseende markanspråk. *E.ON Energidistribution AB* framförde att de tagit del av handlingarna och har inga synpunkter på den mindre ändringen. I övrigt inkom inga synpunkter. Tid för tillfällig nyttjanderätt på tomtmark för en fastighet har ändrats och förkortats. Fastighetsägarna har underrättats.

Behov av att genomföra stabilitetshöjande åtgärder (flacka ut slänter) i anslutning till väg 562/568 har redovisats med motivet att dessa åtgärder medför att en större areal jordbruksmark kan brukas jämfört med brant slänt. Detta förtydligande medför ingen ändring i sak. Vägområdet har i denna del anpassats till vägens utformning och berörda har fått ta del av ändringarna. Mot denna bakgrund bedöms ingen ytterligare kommunikering erfordras.

Plankartorna har kompletterats med de delar av de ombyggda vägarna 562 och 568 i början av sträckan som ska belysas. Vägarna är belysta idag och därför bedömer Trafikverket att ytterligare kommunikering med anledning av denna komplettering inte erfordras.

Inte heller justering av gränser för ny järnvägsmark eller vägområde på plankartorna bedöms behöva kommuniceras då dessa justeringar rör avgränsning inom befintliga järnvägsfastigheter eller befintligt vägområde.

Den sökande har delgett länsstyrelsen den ändrade järnvägs- och vägplanen tillsammans med PM Ändringar efter granskning av plan och begärt länsstyrelsens yttrande. Den sökande har även särskilt begärt länsstyrelsens yttrande avseende indragning av väg och stabilitetshöjande vägåtgärder på jordbruksmark. Länsstyrelsen har yttrat sig över järnvägs- och vägplanen och tillstyrker denna. Av yttrandet framgår att länsstyrelsen beaktat frågan om indragning och att de hänvisar till tidigare samrådsyttrande avseende att flacka ut slänter i jordbruksmark där den ser positivt på att så långt det är möjligt minska de negativa konsekvenserna för ett fortsatt brukande. Länsstyrelsen har tidigare tillstyrkt järnvägs- och vägplanen inför fastställelseprövningen och detta yttrande medför inte något annat ställningstagande än tidigare. Ytterligare kommunikering av detta yttrande bedöms därför inte erfordras.

Ett yttrande har inhämtats från Sundsvalls kommun, Stadsbyggnadsnämnden, avseende avvikelser från detaljplaner. Avvikelseerna bedöms som små och motverkar inte syftet med detaljplanerna. Ett yttrande har även inhämtats från Sundsvalls kommun avseende att delar av kommunal allmän väg

562 berörs. Där framgår att kommunen gett Trafikverket Norra regionen i uppdrag att företräda kommunen i begäran om fastställelse av järnvägs- och vägplanen i de delar som rör den kommunala vägen.

Den sökande har också meddelat att fågelinventeringen inte resulterat i att några särskilt skyddade arter påträffats.

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 två yttranden. *Sveriges Åkeriföretag* ser positivt på den fortsatta byggnationen av dubbelspår genom Sverige. De påpekar att vid omledning av trafiken bör extra hänsyn tas till BK 4 och 34,5 meter långa fordonståg så att dessa fordon enkelt och säkert kan färdas efter vägen. *SMHI* har tagit del av handlingarna och har inga ytterligare synpunkter.

Trafikverkets kommentar

Hänsyn har tagits till BK4/långa fordonståg. Omledningssträckor dimensioneras efter andelen tung trafik. Körspår för tillfälliga omledningssträckor dimensioneras enligt krav i Vägars och gators utformning (VGU) för olika typfordon, bland annat lastbil med påhängsvagn eller släpvagn (Lps). Typfordon för långa fordonståg (Lspec) har mindre utrymmesbehov i korsningar än typfordon Lps enligt VGU och är därmed hanterat.

Speciella frågor i projektet

Lokalisering

Olika alternativa linjesträckningar för utbyggnad av dubbelspår längs befintlig järnväg har studerats, jämförts och utvärderats vid framtagandet av järnvägsplanen. Vald linjesträckning och utformning har ansetts vara den bästa ur flertalet perspektiv. Planförslaget med dubbelspår ger en kraftfull ökning av kapaciteten för järnvägstransporter och ger möjlighet till både snabbare, längre och tyngre tåg. Det skapar förutsättningar för ökad överflyttning av gods från väg till järnväg, vilket väntas ge stora klimat- och miljövinster och är säkrare ur ett transportperspektiv. Stor vikt har lagts vid järnvägsanläggningens placering och gestaltning i stadsmiljön och skyddsåtgärder vidtas för att säkerställa boendemiljö och hälsa. Miljöintressen längs sträckan har beaktats vid utformningen av järnvägsanläggningen och vid framtagande av ytor med tillfällig nyttjanderätt. Anpassningar och skyddsåtgärder genomförs för att minska markintrång och negativ påverkan på boendemiljö, naturmiljö, kulturmiljö och rekreationsvärden.

Trafikverket bedömer att vald linjesträckning och utformning bedöms ge övervägande positiva konsekvenser och är totalt sett den bästa. Det innebär att föreslagen lösning är motiverad.

Detaljplaner

Av planhandlingarna framgår att järnvägsplanen berör ett flertal detaljplaner samt tomtindelningsbestämmelser. Ändring (upphävande) av delar av detaljplaner samt tomtindelningsbestämmelser pågår och bedöms enligt Sundsvalls kommun kunna antas senast i december 2026. Järnvägs- och vägplanen kommer dock även efter detta att avvika från ett antal detaljplaner. Sundsvalls kommun, Stadsbyggnadsnämnden, har bedömt dessa avvikelser från detaljplanerna som små och att de inte motverkar detaljplanernas syfte. De instämmer i den sökandes bedömning för samtliga avvikelser inom berörda detaljplaner. Trafikverket delar kommunens bedömning och anser att avvikelserna är sådana mindre avvikelser som kan tillåtas.

Trafikverket erinrar om att ändringar (upphävanden) pågår och att järnvägen/vägen inte får byggas i strid med berörda detaljplaner/bestämmelser innan aktuella ändringar fått laga kraft.

Riksintressen

Inom och intill planområdet förekommer riksintressen för kommunikationer utgörandes av E4 samt planerad och framtida Ostkustbana. Inom och intill järnvägs- och vägplanen finns även riksintressen för kulturmiljö, naturvård och friluftsliv. Järnvägs- och vägplanen bedöms inte riskera att medföra påtaglig skada för dessa riksintressen. Trafikverket delar den sökandes bedömning att åtgärderna i järnvägs- och vägplanen inte påtagligt skadar berörda riksintressen.

Skyddade arter

Trafikverket delar den sökandes bedömningar vad avser skyddade arter och bedömer att behov av dispens från artskyddsförordningen inte föreligger.

Buller och vibrationer

Till grund för Trafikverkets bedömning i fråga om bullerskyddsåtgärder vid fastställelseprövning av järnvägsplaner och vägplaner ligger i första hand proposition 1996/97:53. Propositionen innehåller riktvärden för trafikbuller som vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur normalt inte bör överskridas. Vid tillämpningen av riktvärdena, bör enligt propositionen, hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

En bullerutredning har tagits fram. Där redovisas överväganden om skyddsåtgärder och slutsatser om att riktvärdena för buller som innehålls utgår från Trafikverkets riktlinjer angivna i TDOK 2014:1021. Riktlinjen bygger på riktvärden angivna i propositionen. Tillämpade riktvärden är en konkretisering av vad den sökande anser vara en god eller i vissa fall godtagbar miljö. Av riktlinjen framgår att det maximala riktvärdet vid uteplats (70 dBA), efter rimlighetsavvägningar, får överskridas högst fem gånger per timme dag- och kvällstid med upp till 10 dBA. Åtgärder för uteplatser övervägs därför inte förrän ljudnivån överskrider 70 dBA maximal ljudnivå fler än fem gånger per timme eller när maximal ljudnivå beräknas överskrida 80 dBA maximal ljudnivå utan begränsning i antal händelser.

Av planhandlingarna framgår vilka bostäder, och skolor, som är påverkade av buller, vilka ljudnivåer de beräknas ha i nuläget, nollalternativet, planförslaget utan bullerskyddsåtgärder och i planförslaget med källnära bullerskyddsåtgärder. Totalt beräknas cirka 600 byggnader (bostäder/skolor) i planförslaget, utan spår-/vägnära bullerskyddsåtgärder, vara bullerstörda över något riktvärde. Vad avser utomhusmiljön dominerar bullret från spårtrafiken i huvudsak längs sträckan och då gäller 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad för framtagande av källnära åtgärder. Undantaget vid Bredsand där dominerande bullerkälla varierar, spårtrafiken och trafikbuller från E4, och därför har riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad varit dimensionerande. Åtgärderna dimensioneras utifrån trafiken prognosåret 2045 mot buller från all statlig infrastruktur i området. Åtgärder övervägs därmed med hänsyn till både spår- och vägtrafik. Källnära bullerskyddsåtgärder, bullerskyddsskärmar och bullerskyddsvallar, föreslås där sådana åtgärder kan motiveras. Cirka 510 bullerstörda byggnader kommer beröras av de källnära åtgärderna. Efter vidtagna källnära åtgärder kommer riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad (avseende buller från järnvägen) och riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad (avseende buller från väg) i huvudsak att klaras förutom för ett 30-tal byggnader och en skola.

Där riktvärden inomhus överskrids, 45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid eller 30 dBA ekvivalent ljudnivå, trots källnära åtgärder eller där sådana inte bedöms vara ekonomiskt och/eller tekniskt rimliga erbjuds fastighetsägarna fasadnära åtgärder. Med dessa åtgärder klaras 30 dBA ekvivalent ljudnivå medan 45 dBA maximal ljudnivå inomhus överskrids för fem byggnader trots fasadåtgärder. Högsta acceptabla ljudnivåer innehålls.

Riktvärdet 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad överskrids för ett antal byggnader även efter källnära åtgärder. Åtgärd vid uteplats vad avser buller från spårtrafiken erbjuds när det är fler än fem överskridanden per timme eller då 80 dBA överskrids i enlighet med Trafikverkets riktlinjer. Vad avser överskridanden från vägtrafiken från väg 562 och E4 vidtas åtgärder när 70 dBA överskrids fler än 5 gånger per timme. Fastighetsnära bullerskyddsåtgärd för uteplats föreslås om det inte finns någon privat eller gemensam uteplats som klarar riktvärdena. Riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid uteplats (avseende buller från järnvägen) överskrids inte.

Planen omfattar erbjudande om fastighetsnära åtgärder, fasadåtgärder och/eller åtgärd vid uteplats. Cirka 50 byggnader omfattas av erbjudande av fasadåtgärder och cirka 20 byggnader av åtgärd vid uteplats.

Trafikverket bedömer sammantaget att den sökande gjort en rimlig avvägning av vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att utföra avseende buller. Bullerskyddsåtgärderna är skäligen till omfattning och utförande.

Det finns inga lagstadgade riktvärden för vibrationer från väg- och spårtrafik, men Trafikverket har riktvärde och en högsta acceptabla nivå för bostäder och vårdlokaler vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av infrastruktur. För att överskrida riktvärdet krävs fler än fem vibrationshändelser över

0,4 mm/s vägd RMS per trafikårsmedelnatt. För att överskrida högsta acceptabla nivå krävs fler än fem vibrationshändelser över 0,4 mm/s vägd RMS per trafikårsmedelnatt varav minst en händelse ska vara över 0,7 mm/s vägd RMS. För de byggnader som berörs beräknas antalet vibrationshändelser över 0,4 mm/s vägd RMS per trafikårsmedelnatt bli långt färre än vad som krävs för att riktvärdet ska överskridas. Skyddsåtgärder vidtas även för att minska risken för att sättningar sker mellan bank och bro vilket över tid kan leda till ökade vibrationer. Konsekvenserna avseende vibrationer bedöms bli positiva i jämförelse med nollalternativet. Trafikverket bedömer att hanteringen och omfattningen av vibrationsåtgärder är rimliga.

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster och fiskvatten

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för berörda vattenförekomster eller för miljökvalitetsnormerna för fiskvatten avseende Ljungan.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad enligt järnvägs- och vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Järnvägs- och vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i lagen och förordningen om byggande av järnväg samt väglagen och vägförordningen.

Av översiktsplanen framgår att det är angeläget att ett dubbelspår med god standard byggs snarast. I översiktsplanen utgår korridoren för framtida järnväg från förstudiekorridoren och inkluderar därmed inte senare tillkommande ytor. Vissa delar ligger därför utanför den i översiktsplanen utpekade korridoren. Järnvägssträckningen bedöms dock i sin helhet inte strida mot intentionerna i översiktsplanen. Ombyggnaden av vägarna bedöms inte heller strida mot intentionerna i översiktsplanen. Sundsvalls kommun har startat en planprocess med avsikt att ändra (upphäva) planstridiga detaljplaner och tomtindelningsbestämmelser. Den planerade anläggningen kommer efter kommunens upphävanden endast innebära små avvikelser från de kommunala planerna vilka inte motverkar syftet med dessa.

Trafikverket bedömer att projektet är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljökvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Den föreslagna ombyggnaden bedöms öka kapaciteten för järnvägstransporter och ge möjlighet till både snabbare, tyngre och längre tåg samt bidra till att uppfylla Ostkustbanans övergripande mål om att vara det bästa transportalternativet längs Norrlandskusten genom att öka möjligheten till god tillgänglighet för resenärer och godstransporter samt säkerställa snabba, hållbara och tillförlitliga transporter. Det innebär att järnvägen får ett lämpligt läge och utförande. Dubbelspåret lokaliseras i huvudsak i anslutning till befintlig järnvägssträckning vilket innebär att ändamålet med järnvägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Ärendenummer
TRV 2025/141216**Dokumentdatum**
2026-08-31**Beslutat av**
Anders Ljungberg

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i järnvägs- och vägplanen är skäliga.

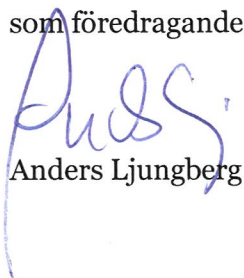
Den del av nuvarande väg 562 vid Nolby som inte sammanfaller med den nya allmänna vägen behövs inte längre som allmän väg när det nya vägsystemet är byggt. Huvuddelen av det vägområde som dras in kommer tas i anspråk för dubbelspåret. I övrigt återställs marken. Indragningen innebär ingen olägenhet för bygden.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att järnvägs- och 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 biträdande chefsjuristen Anders Ljungberg med Anders Olsson som föredragande.


Anders Ljungberg

Bilagor

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

Kopia till:

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

Ärendenummer
TRV 2025/141216**Dokumentdatum**
2026-08-31**Beslutat av**
Anders Ljungberg

Anders Ljungberg

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/141216, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2026-08-31, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Beslutat av Anders Ljungberg Dokumenttyp BESLUT

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort.
Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Ärendenummer
TRV 2025/141216
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum
2026-08-31

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Bilaga 1

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.

Ange Trafikverkets ärendenummer **TRV 2025/141216** på skrivelsen. Ert eget och eventuellt ombuds namn och kontaktuppgifter bör även framgå. Ett ombud bör bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprovning, Box 810, 781 28 Borlänge eller till trafikverket@trafikverket.se.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 6 oktober 2026**.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/141216, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2026-08-31, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Allmänna upplysningar, fastställd järnvägsplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om järnvägsbygget inte har påbörjats inom den tiden.

Rätt att lösa in mark

När beslutet fått laga kraft har den som ska bygga järnvägen rätt att lösa in mark med eventuella byggnader som enligt järnvägsplanen ska användas för järnvägsändamål. Även nyttjanderätt, servitut och liknande som gäller inom sådan mark eller sådana utrymmen får lösas in.

Beslutet innebär också att den som ska bygga järnvägen har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av järnvägsplanen. 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 järnvägsplanen.

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud som avser 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) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus i bostadsområde i övrigt
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från järnvägstrafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av järnväg, men de är inte rättsligt

Ärendenummer
TRV 2025/141216
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2026-08-31

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 inomhus överskrider 55 dB(A) maximal ljudnivå fler än fem gånger per natt.

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 30 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängderna på banan, olika tågtyper och längder på tågsätten, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

Järnvägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En järnväg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om järnvägsprojektet 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

Fastställelseprövningen 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
- omläggningar av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader utanför det fastställda området
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggtiden.

Lantmäteriförrättning

Mark och utrymmen för den planerade järnvägen kommer att överföras till en järnvägsfastighet genom en lantmäteriförrättning.

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

Ärendenummer
TRV 2025/141216
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2026-08-31

Byggförbud

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

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/141216, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2026-08-31, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

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.

Detaljplanelagt område berörs. Där kommunen är huvudman för allmän platsmark inom detaljplan ska kommunen tillhandahålla den mark som behövs för allmän statlig väg.

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) maximal ljudnivå inomhus nattetid

Ärendenummer

TRV 2025/141216

Motpartens ärendenummer

[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum

2026-08-31

- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad
- 70 dB(A) maximal ljudnivå 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) ekvivalent ljudnivå.

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 utanför det fastställda området
- 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 vägkropp m.m. inom indragna vägdelar.

Ärendenummer
TRV 2025/141216
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2026-08-31

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 vägslänter, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av vägkroppen, 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.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/141216, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2026-08-31, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.