

Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Region Väst

Väghållningsmyndigheten,
Mariestads kommun

Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg E20 förbi Mariestad, delen Hindsberg-Muggebo, indragning av överblivna delar av vägen, ombyggnad av väg 201, nybyggnad av gång- och cykelväg längs väg 26 samt förändring av väghållningsansvar, i Mariestads kommun, Västra Götalands län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad av väg E20 med mera.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 100To201-100To205 (daterade 2020-12-17) och 100To206 (daterad 2021-11-15).

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

Trafikverket beslutar att de delar av nuvarande väg E20, bro över Tidån, som inte sammanfaller med den nya placeringen av bron dras in från allmänt underhåll.

Indragningen sker när den nya bron är färdigställd och öppnad för trafik.

Trafikverket beslutar att gränsen mellan statens och kommunens väghållningsansvar ändras i enlighet med vägplanens förslag, kartbilagorna 100T9300, 100T9301 och 100T9302.

Detta innebär att den i vägplanen för sträckan Götene-Mariestad (TRV 2021/51168) nya lokalvägen 2755 och ombyggd väg E20 inklusive trafikplatser i sin helhet fram till östra gränsen för vägplan Hindsberg-Muggebo ligger inom statligt väghållningsområde. Ändringen av väghållningsansvaret sker när de ombyggda allmänna vägarna är öppnade för trafik.

Villkor

Samtliga beslut ovan är villkorade av att det av Trafikverket samtidigt fattade beslutet om fastställelse av vägplan E20 Götene – Mariestad (TRV 2021/51168) får laga kraft.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Väst. En liten del av nytt vägområde omfattar åtgärder på väg 201 (busshållplats och anslutande gångväg)



inom kommunalt väghållningsområde norr om trafikplats Ullervad och Mariestads kommun är i den delen medsökande.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade vägen

E20 är en viktig kommunikationsled som är av särskild betydelse både nationellt och internationellt där vägen utgör en viktig förbindelse mellan Stockholm och Göteborg och vidare söderut till Malmö och Köpenhamn. Den är primärled för farligt gods och dispenstransporter. Idag finns mycket stora brister vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet. Delen förbi Mariestad är en av de nya fem etapper som inryms i nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Delen förbi Mariestad har delats upp i två vägplaner, varav denna Hindsberg-Muggebo är den södra. Vägplanen omfattar en sträcka om cirka fem kilometer och ansluter i söder till vägplan E20 Götene-Mariestad och i norr till vägplan för delsträckan Muggebo-Tjos. Den har ett överlapp in på den norra planen för att säkerställa att ombyggnationen av den södra delsträckan kan ske oberoende av nästa etapp. Befintlig E20 inom vägplan E20 Götene-Mariestad, söder om nu aktuell vägplan, planeras att byggas om till lokalväg (väg 2755) och vägplanerna är beroende av varandra inom viss delsträcka varför dessa har hanterats samordnat i planläggningsprocessen.

E20 förbi Mariestad, delen Hindsberg-Muggebo, kommer att i huvudsak byggas om i befintlig sträckning. Undantaget är ny sträckning av E20 vid Hindsberg och vid passagen över Tidan där vägen inklusive ny bro i båda fallen byggs omedelbart söder om det nuvarande läget. Väg E20 blir inom denna etapp en mötesfri motortrafikled med planskilda korsningar och den dimensioneras för en högsta tillåten hastighet om 100 km/tim. Vägen utformas med två körfält i vardera riktningen åtskilda av en mittremsa med räcke samt 0,5 meter breda vägrenar. Total vägbredd blir 16,5 meter vilket innebär att nuvarande väg breddas med ca 3,5 meter. Vägens profil har hållits låg för att passa in i det flacka slättlandskapet. Detta ger också en högre säkerhet vid avåkning. Därmed kan markägarna fortsättningsvis bruka vissa vägsränor som åker.

För att få tillräcklig fördröjningsvolym och för att inte öka belastningen av föroreningar fördröjs och renas vägdagvatten på ömse sidor om Tidan i en fördröjningsanläggning med oljeavskiljande funktion. Fördröjningen sker i ett breddat dike utmed vägen. Därtill breddas vägens dike på ytterligare platser längs vägen för att erhålla tillräcklig fördröjningskapacitet.

Långsamtgående fordon samt gång- och cykeltrafik hänvisas till parallellt befintligt vägnät.

Trafikplatserna Haggården och Ullervad byggs om. En ny gång- och cykelväg anläggs genom trafikplats Ullervad, längs med väg 201. Vid Rattugglan/Rasta kommer av- och påfartsramper att gå direkt till och från verksamhetsområdena på båda sidor om E20. Dagens gångpassage under E20 kommer att bytas ut mot en bredare och tillgänglighetsanpassad gångpassage.

Vid Hindsberg kommer nuvarande bro för enskild väg över E20 att ersättas med en 15 meter bred bro som både kan inrymma den enskilda vägen och en faunapassage. Befintliga anslutningar för enskilda vägar mellan Karlsberg och Suntorp kommer att stängas och ersättas med en ny passage på bro över E20.

Bron över Tidan har anpassats för att klara framtida vattennivåer (även 200-års nivå enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps översvämningskartering). På båda sidor om Tidan anläggs passager under den nya bron som kan användas av såväl djur som människor.

Faunastängsel kommer att sättas upp längs hela sträckan. Torrtrummor kommer att läggas under E20 för att möjliggöra passage för småvilt. Målet är att torra passager för medelstora däggdjur ska finnas med ett mellanrum om 500 – 1000 meter.

Vid Rattugglan/Rasta och vid Sandbäckens värdshus och Circle K där bebyggelse ligger nära vägen kommer högkapacitetsräcken att sättas upp för att skydda omgivningen.

I projektet ingår även en ny separerad gång- och cykelväg, parallellt med väg 26 på dess östra sida, mellan pendelparkeringen i Karleby och cirkulationsplatsen norr om trafikplats Haggården.

Samtliga skogs- och åkeranslutningar kommer att stängas genom särskilda beslut.

Mark som kommer att tas i anspråk

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

Sammanlagt kommer cirka 21 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt. Av arealen utgör cirka 4,9 hektar skogsmark, cirka 12,3 hektar jordbruksmark, cirka 0,1 ha vattenområde och cirka 3,9 ha övrig mark.

Därutöver kommer cirka 2,1 hektar mark att tas i anspråk med inskränkt vägrätt. Dessa områden ska användas för de ändamål som anges på plankartorna. Att vägrätten är inskränkt medför att väghållaren inte får:

- bestämma över markens användning för annat ändamål än vad som anges på plankartorna,
- tillgodogöra sig alster eller andra tillgångar som kan utvinnas ur marken, utöver de som kan behöva borttas för att anlägga och bibehålla väganordningen.

Detta innebär att fastighetsägaren får fortsätta att använda marken för jord- och skogsbruk eller annat ändamål, så länge användningen inte äventyrar vägens funktion.

Cirka 10,2 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid och för det ändamål som anges på plankartorna.



En fastighet med fyra bostadshus vid trafikplats Ullervad kommer att behöva lösas in då området ianspråk tas som vägområde.

Lokalisering

Den sökande har genomfört en lokaliseringsutredning för hela sträckan Hindsberg-Tjos och tagit ställning för att arbeta vidare med korridor "blå". Nu aktuell delsträcka Hindsberg-Muggebo ligger inom korridor blå och följer befintlig väg.

Buller och vibrationer

Den samlade bullernivån efter utbyggnad vid prognosåret 2045 kommer att bli högre jämfört med nuläget och jämfört med prognosåret om ingen ombyggnad sker. Det beror främst på att vägen planeras att få höjd tillåten hastighet. Det sammanlagda bullret från statliga vägar och järnväg har beräknats för de bostadshus som berörs av buller från den nu aktuella etappen. 12 bostadshus på 11 fastigheter får ljudnivåer vid fasad som överstiger gällande riktvärden vid väsentlig ombyggnad. Inga vägnära åtgärder så som bullerskyddsskärmar eller bullerskyddsvallar intill väg E20 föreslås. Sådana åtgärder har undersökts men inte ansetts tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga. Istället föreslås fasadåtgärder och skyddade uteplatser i de fall sådana åtgärder erfordras för att kunna nå riktvärdena för inomhusmiljö och för uteplats. Vilka åtgärder som erfordras för respektive bostadshus varierar. Åtgärderna på och vid bostadsfastigheterna är beroende av att avtal kan träffas mellan väghållningsmyndigheten och respektive ägare. Med de åtgärder som sökanden föreslagit i denna plan kommer riktvärdena för bullerstörningar inomhus och på befintlig uteplats att kunna innehållas. Riktvärdena för bullernivåer utomhus vid fasad kommer inte att uppnås.

En vibrationsutredning har visat att det inte finns några bostadshus där riktvärdet för komfortvibrationer bedöms överskridas till följd av en utbyggnad av E20.

Kommunala planer

För det berörda området gäller följande kommunala planer:

Översiktsplan för Mariestad från 2018.

Av planbeskrivningen framgår att vägplanen strider mot några uppräknade detaljplaner men att kommunen kommer att upphäva de berörda delarna.

Vägplanen berör områdesbestämmelser för Karleby. Kommunens bedömning är att vägplanen inte är i strid med områdesbestämmelserna.

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

Väg E20 är av riksintresse för kommunikation.

Inget Natura 2000-område eller något riksintresse för naturmiljön berörs av vägombyggnaden.

Intrången i aktiv jordbruksmark bedöms vara begränsade och inte medföra någon större skada på näringen.

Tidan omfattas av strandskydd. Den sökande bedömer att tillgängligheten till strandområdet för både människor och djur förbättras tack vare den nya brons utformning.

Inom denna vägplan ryms 24 stycken biotopskydd varav 22 påverkas. Dessa är 17 öppna diken, en lindallé, fem stenmurar samt en åkerholme med odlingsröse. Konsekvenserna bedöms bli måttligt negativa utan åtgärder. Den sökande planerar att genom avtal med markägare göra vissa kompensationsåtgärder, bland annat anlägga nya småvatten och en ny stenmur. Fortsatt samråd sker med länsstyrelsen i dessa frågor.

Vid Hindsberg finns en lokal med backsippor, skyddad enligt artskyddsförordningen. Att någon enstaka planta av ca 320 stycken backsippor riskerar att försvinna påverkar enligt den sökande inte artens gynnsamma bevarandestatus och någon artskyddsdispens bedöms inte erforderlig. Däremot behöver skyddsåtgärder vidtas under byggnationen.

Vägplanen gränsar till den agrara klungbyn Karleby som utgör riksintresse för kulturmiljön. Området kommer inte att påverkas fysiskt, men enligt den sökande kommer den nya anläggningens barriäreffekt att innebära negativa effekter för läsbarheten av det historiska sambandet mellan Karleby och Hindsberg medeltida bytomter.

Inom det område som vägplanen berör saknas grundvattenförekomster med miljö kvalitetsnormer.

På berörd sträcka avvattnas väg E20 via olika vattendrag till Vänern, bland annat korsar vägen Tidan. Vänern och Tidan har fastställda miljö kvalitetsnormer för ytvatten. Fördröjningsanläggning med oljeavskiljande funktion och fördröjningsdike planeras som skyddsåtgärd och inga negativa konsekvenser bedöms uppstå.

Miljö kvalitetsnormerna för luft bedöms inte överskridas under drift- och byggskedet.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 580 miljoner kronor i-prisnivå 2020. Beslut om regional och kommunal medfinansiering finns.

Statens del finansieras med medel ur nationell plan för transportinfrastruktur med planerad byggstart 2023.

Andra utredningar och beslut

År 2012 togs en åtgärdsvalsstudie fram för E20 genom Västra Götaland där åtgärds kombinationer enligt fyrstegsprincipen beskrevs för samtliga sträckor. Efter avtal om medfinansiering har den planerade standarden för vägen kunnat höjas och på sikt planeras E20 att byggas ut till mötesfri landsväg med 2+2 körfält för hela sträckan genom Västra Götalands län.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 14 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- långsamtgående trafik, inklusive jordbrukstransporter,
- barnperspektivet,
- behov av åtgärder på intilliggande vägnät,
- bron över Tidans förmåga att klara framtida förväntade klimatförändringar.

Den sökande har svarat att befintligt vägnät kan användas för långsamtgående trafik och att förbättringar inte är nödvändiga inom E20-projektet. Om Mariestads kommun anser att det finns brister som behöver åtgärdas får detta lyftas till kommunalförbundet för åtgärder inom den mindre vägnätspotten. En barnkonsekvensanalys utfördes 2016. Vaghållningsmyndigheten har bedömt att de hänsyn som tagits till framtida förväntade höjda vattennivåer är tillräckliga och att viktiga samhällsfunktioner kan upprätthållas vid en exceptionell situation där trafiken på E20 tillfälligt måste stängas av.

Efter granskningen har den sökande ändrat vägplanen. Vissa mindre justeringar har gjorts av ändamålet för tillfällig nyttjanderätt och vägområdets utbredning. I planbeskrivningen har kompletteringar och förtydliganden gjorts efter länsstyrelsens synpunkter bland annat gällande arsenikprovtagningar, dimensionering av bro och väg utifrån översvämningsrisker samt masshantering. Planbeskrivningen har även kompletterats med att planen inkluderar åtgärder på en liten del av kommunal allmän väg 201.

Ändringarna redovisas i en särskild handling. De som berörs av ändringarna har underrättats. Vid dessa ändringar kom det inte in några ytterligare synpunkter.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

Trafikverkets handläggning och skäl

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

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

Kompletteringar och ändringar av vägplanen under fastställelseprövningen

En kompletterande granskning har utförts för en nyttjanderättshavare som inte var känd vid det ordinarie granskningstillfället. Sökanden har minskat vägområdet intill pendelparkeringen vid Karleby så att området för en planerad trädplantering inte längre ska omfattas av vägrätt. De berörda har underrättats om ändringarna och fått möjlighet att lämna synpunkter. Ett yttrande inkom gällande nyttjanderätten för parkering till förmån för Ullervad Leksbergs Hembygdsförening. En representant för den sökande har sammanträffat med fastighetsägaren och företrädare för hembygdsföreningen på plats och diskuterat påverkan på parkeringen. Eventuella åtgärder berör inte vägplanen utan kommer att diskuteras närmare efter att vägplanen fått laga kraft.

Den sökande har lämnat aktuella uppgifter om statusen på de detaljplaner som kommunen avsåg att upphäva helt eller delvis.

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. Vid denna kommunikation kom det in två skrivelser. Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) framför att frågan om lokalväg för långsamtgående transporter löst sig enligt kommunens och LRFs önskemål. Trafikverket konstaterar att den lösning som LRF hänvisar till inte regleras i vägplanen. Naturvårdsverket avstår från yttrande och Försvarsmakten har inget att erinra.

Allmänt

Väg E20 ingår som en del i det nationella stamvägnätet och är klassad som riksintresse för kommunikation. Vägen utgör den viktigaste förbindelsen mellan Göteborg och Örebro och har stor betydelse för Göteborgsregionens kontakter med Stockholms- och Mälardalenregionen. Väg E20 binder samman Mellansverige med Göteborg och via färjetrafik även med Danmark och kontinenten. Den ingår också i det transeuropeiska transportnätet.

Syftet med ombyggnaden är att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för den regionala och nationella person- och godstrafiken. Förutsättningarna för gång- och cykeltrafik parallellt och tvärs E20 ska förbättras. Målet är att trafiksäkerheten vid befintliga viltstråk ska öka, barriäreffekten för faunan minska och därmed också minska risken för att djur dödas i trafiken. Vägen har anpassats till landskapet.

Trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras genom att ett mitträcke sätts upp och korsningar i plan tas bort. Risken för viltolyckor minskar genom att faunastängsel sätts upp längs hela sträckan och att faunapassager anordnas.

Speciella frågor i projektet

Lokalisering

De alternativ, "blå", "röd" och "grön", som utretts i lokaliseringsutredningen, och som utgör underlag till denna vägplan, har gemensam sträckning fram till strax söder om Rattugglan. Det innebär att för merparten av vägplanen mellan Hindsberg och Muggebo, ca 4 km, finns inga utredda alternativa lokaliseringar. För vägplanens nordligaste del, ca 1 km, följer det valda alternativet "blå", och i huvudsak även det "röda" alternativet, befintlig sträckning till vägplanens gräns. Alternativet "grön" ligger däremot i ny sträckning öster om befintlig väg från strax söder om Rattugglan och vidare norrut. Trafikverket kan inte föregå prövningen av intilliggande vägplan, E20 Muggebo-Tjos, genom att redan i denna plan söder därom avgöra lokaliseringen av E20 utanför den nu prövade vägplanens gränser. En ombyggnad av den sista kilometern i vägplan Hindsberg-Muggebo riskerar således att bli mer eller mindre onyttig om alternativ "blå" inte fullföljs som planerat och en annan sträckning istället väljs. Denna omständighet talar för att de båda vägplanerna Hindsberg-Muggebo och Muggebo-Tjos bör provas samtidigt och att fastställelsebesluten bör göras beroende av varandra. Å andra sidan omfattar nu aktuell vägplan enbart ombyggnad i befintlig sträckning. Det är en åtgärd som kan genomföras och fungera oberoende av om en ombyggnad senare kommer till stånd för den norra etappen av projektet "förbi Mariestad" och oavsett vilket alternativ som väljs för den sträckan.

Förslaget till vägplan för nästa etapp, Muggebo-Tjos, kungjordes för granskning under augusti 2021. Den vägplanen ansluter till nu aktuell vägplan med en överlappning så att båda vägsträckorna kan byggas ut oberoende av varandra. Valet av utbyggnad i befintlig sträckning följer fyrstegsprincipen vilken anger att ombyggnad av väg ska ha företräde framför nybyggnad om inte starka skäl talar för annat. Trafikverket finner att vägplanen mellan Hindsberg och Muggebo, med den valda lokaliseringen på denna sträcka, ombyggnad i befintlig sträckning, kan fastställas.

Detaljplan

Den sökande har under fastställelseprövningen lämnat uppdaterade uppgifter gällande berörda detaljplaner.

För de områden där förslaget till vägplan mellan Hindsberg och Muggebo var i strid med gällande detaljplaner har kommunen fattat beslut om upphävande eller ändring. Dessa beslut har fått lagakraft.

Trafikverket delar kommunens bedömning att vägplanen inte strider mot områdesbestämmelser för Karleby.

Påverkan på riksintressen

Trafikverket bedömer att projektet inte orsakar någon påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård.

Riksintresset för kommunikation påverkas positivt.

Buller

Trafikverket delar den sökandes uppfattning att de bullerskyddsåtgärder som är föreslagna i planen är de som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga att utföra. Under förutsättning att fastighetsägarna godtar de planerade erbjudandena om bullerskyddsåtgärder för respektive bostadsfastighet, kommer samtliga bostäder efter ombyggnaden att ha bullernivåer inomhus som underskrider riktvärdena samt en bullerskyddad uteplats.

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 vattenförekomsterna.

Övriga miljökvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad 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 och inte heller mot några detaljplaner.

Den föreslagna ombyggnaden medför att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras. Det innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande.

Vägen byggs om i befintlig sträckning. Fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer att erbjudas. Riktvärdena för inomhusmiljön kommer därmed att kunna innehållas för samtliga bostadshus. Vägavvattningen ses över och risken för föroreningar vid olyckor minskar. Den nya bron över Tidan kommer att ligga högre än tidigare bro varför robustheten vid framtida höjda vattennivåer ökar. Faunastängsel och viltpassager uppförs vilket minskar risken för viltolyckor. Genom vald sträckning och utformning av vägen tillgodoses ändamålet med vägen med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

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.

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 vägplanen är skäligen.

De delar av nuvarande väg E20 som inte sammanfaller med den ombyggda allmänna vägen behövs inte längre som allmän väg efter vägens ombyggnad. Indragningen innebär ingen olägenhet för bygden.

För att få en rationell väghållning, anpassad till det nya vägsystemet, har gränsen mellan statlig och kommunal väghållning ändrats.

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 Västra Götalands län
Lantmäteriet (efter laga kraft)
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götalands län
Regionförbundet i Västra Götalands län
Mariestads kommun
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 15 februari 2022.**

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) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 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.

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 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.