

Väghållningsmyndigheten,  
Trafikverket Region Väst

## Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg E20, delen förbi Vårgårda, samt indragning av överblivna delar av vägen i Vårgårda kommun, Västra Götalands län

### Beslut

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

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 100To202-100To209, samtliga daterade 2019-10-10.

Fastställelsen gäller också:

- Oljefällor redovisade på illustrationsplan, betecknad 100To509, vid sektion 4/950 km.

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 i trafikplats Vårgårda och den del av väg 181 vid trafikplats Vårgårda Norra, som inte sammanfaller med den ombyggda vägen dras in från allmänt underhåll.

Indragningen sker när ombyggnaden på aktuell sträcka är avslutad.

### Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Väst.

### Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

#### Den planerade vägen

Hela E20 genom Västra Götaland planeras att vara mötteseparerad år 2025. Denna vägplan omfattar en ca 4 kilometer lång sträcka förbi Vårgårda. Den ansluter i söder till pågående utbyggnadssträcka Bälinge-Vårgårda och i norr till planerad utbyggnadssträcka Vårgårda – Ribbingsberg. Vägen byggs om i befintlig sträckning till mötesfri landsväg med en planerad tillåten högsta hastighet om 100 km/timme och utan korsningar i plan. Mötesfriheten uppnås genom två sträckor med 2+2 körfält där vägen breddas och däremellan en sträcka med 1+1 körfält som i huvudsak utförs inom befintligt vägområde. Befintlig korsning vid väg 181 ska byggas om till en planskild trafikplats, "Vårgårda Norra". Trafikplatserna

Hjultorp och Vårgårda byggs om så att det blir 2+2 körfält genom trafikplatserna med förbättrade av- och påfarter.

Sträckorna med 2+2 körfält utformas som två 3,5 meter breda körfält åtskilda av en mittremsa om 1,5 meter som förses med mitträcke. På var sida om vägen byggs 0,5 meter breda vägrenar. Total vägbredd blir 16,5 meter vilket innebär att nuvarande väg breddas ca 3,5 meter, i de flesta fall på vägens västra sida. Sträckan med 1+1 körfält utformas med ett 3,75 meter brett körfält i vardera riktningen med en mittremsa om 1,5 meter försedd med mitträcke. Vägrenarna blir här 2,0 meter breda och total vägbredd 13 meter vilket innebär att hela nuvarande vägbredd utnyttjas och i vissa fall ytterligare mark.

Hela sträckan förses med faunastängsel med uppehåll endast vid trafikplatserna. Detta gör att i kombination med mitträcke kommer motorfordon, cyklister och gående endast att kunna korsa E20 via planskilda passager. Faunastängslet förses med viltuthopp nära på- och avfarter. Bro över enskild väg strax norr om Trafikplats Hjultorp kommer att ersättas av en trumma som kan användas både av djur och fotgängare. Ytterligare en trumma lämplig för mindre djur anläggs några hundra meter söder om den nya trafikplatsen Norra Vårgårda.

Ytterligare åtgärder som är knutna till ombyggnaden av E20 men som inte beslutas i denna vägplan är stängning av anslutningarna till E20 från den kommunala gatan Postgårdsbacken och Hoberg GA:2 och en underfart under Västra stambanan som planeras i separat ärende.

### Mark som kommer att tas i anspråk

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

Sammanlagt kommer cirka 18 hektar mark att tas i anspråk för nytt vägområde, i huvudsak jordbruksmark.

Vägrätten inskränks inom ett område av cirka 0,7 ha på så sätt att väghållaren inte får:

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

Denna mark kommer att användas för drift och underhåll av faunastängsel och oljefällor.

Fastighetsägaren får fortsätta att använda marken för jord- och skogsbruk så länge användningen inte äventyrar vägens funktion, drift och brukande.

Cirka 4 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Arealen utgörs i huvudsak av jordbruksmark. Nyttjanderätten gäller för det ändamål och under den tid som anges på plankartorna.

### Buller

Området vid E20 förbi Vårgårda är redan idag exponerat för buller från främst E20 och Västra Stambanan men även från andra statliga vägar i området. Genomförd bullerutredning visar att 41 bostadshus blir berörda av ett sammanlagt trafikbuller från statlig infrastruktur som överstiger gällande riktvärde utomhus om inga åtgärder genomförs. För att motverka detta föreslås olika typer av skyddsåtgärder. I detta projekt genomförs skyddsåtgärder för de bostadshus där bullret från trafiken på de vägar som byggs om i projektet orsakar att riktvärdena överskrids. Målet är att för dessa bostäder klara riktvärdena 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad, 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplatser samt 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maximal ljudnivå (nattetid) inomhus, orsakat från all statlig infrastruktur. I första hand uppförs vägnära skyddsåtgärder, bullerskyddsvall och

bullerskyddsskärmar. En ny bullerskärm i kombination med bullerskyddsvall ska anläggas på östra sidan om E20 mellan trafikplats Hjultorp och Säveån. Vid Degrabo 5:5 kommer befintlig skärm att ersättas med en högre och längre skärm. Skärmarna ska uppföras i brandklassat material.

Där åtgärder med vägnära vallar eller skärmar inte bedöms tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga kommer bullersituationen att vara oförändrad eller något försämrad jämfört med nuläget. För de 25 bullerberörda fastigheter som inte skyddas, eller inte skyddas tillräckligt, av vägnära åtgärder kommer fastighetsnära skyddsåtgärder att erbjudas. Det kan exempelvis vara bostadsnära bullerskärmar, fasadåtgärder eller skyddad uteplats. Vilka fastigheter som kommer att få erbjudanden om fastighetsnära åtgärder framgår av plankartor och plan- och miljöbeskrivning. Exakt vilka fastighetsnära åtgärder som blir aktuella för vilken fastighet kommer att utredas i byggskedet.

### Risk och säkerhet

Väg E20 är primärled för farligt gods och en utredning har tagits fram för att utreda risken och behövliga skyddsåtgärder inom det aktuella området. Vägen kommer att utformas med bankdiken som förhindrar utbredning av ett eventuellt läckage med brännbara vätskor. Oljefällor anläggs för fördröjning av dagvatten vid händelse av en olycka med farligt gods. Högkapacitetsräcken sätts upp vid Degrabo där bostadshuset ligger nära vägen och vid påfarten norrut vid trafikplats Vårgårda Norra.

### Kommunala planer

För det berörda området gäller följande kommunala planer:

Översiktsplan antagen 2006. Vägplanen ligger inom det vägreservat för E20 som redovisas i den gällande översiktsplanen.

Parallellt med framtagandet av vägplanen har kommunen antagit "Detaljplan för E20 förbi Vårgårda" 2019-10-09. Den nya detaljplanen upphäver delvis tidigare detaljplaner. Vägplanen är i de delar marken är detaljplanelagd, efter ändringar under fastställelseprövningen, i överensstämmelse med den antagna detaljplanen. I detaljplanen är befintligt och tillkommande vägområde utlagt som "allmän plats, väg".

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

Inga Natura 2000-områden berörs. Ett område av riksintresse för naturmiljön, Siene – Landa, finns utanför utredningsområdet i södra delen av aktuell sträcka, men berörs inte. Ett område av riksintresse för kulturmiljön, "Vårgårda, Algutstorp" ligger öster om E20 på södra delen av sträckan men berörs inte. E20 är av riksintresse för kommunikation.

Längs sträckan finns områden som omfattas av generellt biotopskydd i form av odlingsrösen, alléer, stenmurar och åkerholmar.

För Säveån gäller strandskyddsbestämmelser. Säveån är en ytvattenförekomst som omfattas av miljö kvalitetsnormer. Inom vägplanens område finns även grundvattenförekomsten "Algutstorp – Horla". Den sökande bedömer att de åtgärder som ingår i vägplanen inte påverkar möjligheterna att uppnå eller upprätthålla vattenförekomsternas kvalitet och status. Miljö kvalitetsnormerna för luft bedöms inte överskridas vid de trafikflöden som är aktuella då det är väl ventilerade förhållanden.

Fornlämningar finns längs sträckan och arkeologiska förundersökningar kommer att göras.

### Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 260 miljoner kronor i prisnivå 2017. Beslut om regional och kommunal medfinansiering finns.

Statens del finansieras med medel ur nationell plan för transportinfrastruktur med planerad byggstart 2020.

### Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt väglagen har föregåtts av en förberedande studie i form av en åtgärdsvalsstudie E20 genom Västra Götaland (slutrapport 2012-09-17). Länsstyrelsen i Västra Götalands län har beslutat att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

### Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med underlag och låtit det granskas under december 2017. Vid granskningen kom det in yttranden från Vårgårda kommun, länsstyrelsen och fyra fastighetsägare. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- Vägområdets utbredning
- Tillgång till Säveån
- Faunapassager
- Behov av cykelvägar och passager
- Önskemål om att bli inlöst
- Placering och behov av enskilda vägar
- Olägenheter under byggskedet
- Ersättningsfrågor
- Masshantering
- Avvattningsfrågor

Den sökande har besvarat inkomna synpunkter och även förklarat att bland annat frågor om ersättning, enskilda vägar och hantering under byggskedet inte omfattas av vägplanen.

Med anledning av länsstyrelsens synpunkter gjordes vissa förtydliganden innan planen lämnades över för fastställelseprövning. Under fastställelseprövningen uppkom frågor som gjorde att vägplanen reviderades.

Den sökande har med anledning av ändringarna kungjort det förändrade planförslaget med underlag och låtit det granskas på nytt under februari-mars 2019. Vid denna granskning kom det in sju yttranden, från fastighetsägare, ledningsägare och boende samt Vårgårda Naturskyddsförening. Tidigare synpunkter kvarstår. De nya synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- Behovet av planskild cykelpassage vid väg 181
- Önskemål om att det förbereds för plats för kommunalt VA under E20
- Befintliga ledningar inom vägområdet
- Önskemål om att förbjuda gång- och cykeltrafik på E20

Den sökande har svarat att frågan om planskild cykelpassage vid väg 181 har utretts. Den relativt låga andelen oskyddade trafikanter motiverar inte den kostnad och det intrång på intilliggande fastigheter som en sådan skulle medföra. Den sökande har haft kontakt med Vårgårda kommun och ledningsägare för att beakta kommunens intressen gällande befintliga och framtida ledningsdragningar.

Under fastställelseprövningen har uppmärksammats att den detaljplan kommunen arbetat fram inte överensstämmer med vad som är angivet på vägplanens plankartor och i underlaget till planen. I detaljplanen har befintligt och tillkommande vägområde lagts ut som allmän platsmark. Vägplanens plankartor och plan- och miljöbeskrivningen har ändrats så att det framgår att vägområdet i vissa delar är utlagt som allmän plats, väg. Berörda fastighetsägare har underrättats om ändringen och har inte haft några synpunkter.

## Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

## Skälen för Trafikverkets beslut

### 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 av väg E20 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 minskas risken för att djur dödas i trafiken. Vägen har anpassats till landskapet.

Trafiksäkerheten och framkomligheten förbättras genom att 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

#### Detaljplan

Den detaljplan som tagits fram med anledning av ombyggnaden av E20 förbi Vårgårda har antagits av kommunen men ännu inte fått laga kraft. Trafikverket erinrar sökanden om att väg inte får byggas i strid med en gällande detaljplan.

#### Markanspråk för inskränkt vägrätt

Den sökande har underhand uppgivit att skälet till att det inskränkta vägområdet vid sektion 1/000 – 1/550 behöver vara 5-6 meter brett är att det behövs för att kunna underhålla oljefällorna. Med en frekvens om ca vart 5:e år behöver man kunna nå oljefällorna med terränggående fordon. Åtkomsten från allmän väg sker genom grindar i faunastängslet och öppningar i vägräcken. Trafikverket anser att intrånget är acceptabelt. Under övrig tid kan området brukas som åkermarken.

#### Buller

Trafikverket delar den sökandes bedömning att de bullerskyddsåtgärder som föreslås i vägplanen är de som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga att utföra i detta projekt.

### Oljefällor vid sektion 4/950

I underlaget till vägplanen har angetts att oljefällor ska anläggas temporärt vid sektion 4/950. Dessa behövs fram till dess att etappen norr om denna vägplan är utbyggd. Då det vid fastställelsen inte går att förutsäga i vilken ordning de olika vägplanerna får laga kraft eller byggs ut anser Trafikverket att oljefällorna ska ingå som väganordning i nu aktuell vägplan. Vid framtagandet av den vägplan som kommer att gränsa mot den nu aktuella, finns det möjlighet att ersätta oljefällorna vid sektion 4/950 med en annan lösning. Den nya vägplanen får då på aktuellt avsnitt ersätta den vägplan som nu fastställs.

### Gång- och cykeltrafik samt långsamtgående trafik

Något parallellt vägnät för gång- och cykeltrafik är inte planerat längs denna sträcka. Trafikverket delar den sökandes bedömning att behovet är litet då det finns parallella stråk genom Vårgårda tätort. Långsamtgående fordon kommer även fortsättningsvis kunna nyttja E20.

### Riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer

För det enda berörda riksintresset, väg E20, medför vägplanen en förbättring. Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna. Övriga miljö kvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

Den sökande har under fastställelseprövningen uppgivit att kompensationsåtgärder planeras i byggskedet och i dialog med länsstyrelsen.

### **Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen**

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

### **Kommunicering under fastställelseprövningen**

De som har framfört synpunkter under granskningarna har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in ett yttrande.

Marianne Andersson utvecklar de synpunkter hon tidigare framfört till sökanden angående behovet av planskild gång- och cykelväg under/över väg 181. Den sökande har tidigare besvarat denna fråga och hänvisat till genomförd studie av behovet (planbeskrivningen avsnitt 5.3.6). Trafikverket delar den sökandes bedömning att behovet av en planskild korsning med väg 181 i dagsläget inte är så stort att det motiverar kostnaden och det intrång en sådan skulle medföra.

### **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. Den planerade vägen överensstämmer med den nyligen antagna detaljplanen.

Den föreslagna ombyggnaden med bättre utformade trafikplatser, planskilda korsningar och faunastängsel med viltpassager medför att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras. Det innebär

att vägen får ett lämpligt läge och utförande. Denna ombyggnad försvårar inte heller en framtida utbyggnad till tvåfilig väg på hela sträckan om sådan skulle bli aktuell i framtiden.

Vägen byggs om i befintlig sträckning. Bullerskyddsvallar och bullerskyddsskärmar kommer att uppföras där så är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Därutöver kommer fastighetsnära bullerskyddsåtgärder att erbjudas. Bullersituationen kommer därmed att förbättras, även i områden som är bullerstörda av både väg och järnväg. Högkapacitetsräcken i kombination med skydd vid läckage minskar risken vid eventuella olyckor med farligt gods. 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 väganläggningen är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. 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 skäliga.

De delar av nuvarande väg E20 och väg 181 som inte sammanfaller med den nya allmänna vägen behövs inte längre som allmän väg när den nya vägen är byggd.

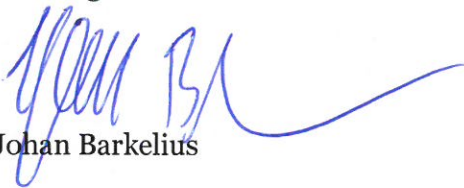
Indragningen innebär ingen olägenhet för bygden.

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

## Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

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



Johan Barkelius

## Bilagor

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

## Kopia till:

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Lantmäteriet (efter laga kraft)

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västra Götalands län

Regionförbundet i Västra Götalands län

Vårgårda 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 4 december 2019**.



## Allmänna upplysningar, fastställd vägplan

### Fastställelsebeslutets giltighetstid

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

### Rätt att använda mark

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

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

### Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

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

### Utgångspunkter för bedömning av buller

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

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

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

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

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

### Vägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

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



## Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

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

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