

E4 Bhpl Industrivägen Seskarö

Haparanda stad, Norrbottens län

Vägplan

Planbeskrivning

2026-06-11

Ärendenummer: TRV 2025/138034



Trafikverket

Postadress: Adress, Postnr Ort

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Planbeskrivning E4 Bhpl Industrivägen Seskarö

Författare: Joonas Lämsä, IVnrv2

Dokumentdatum: 2026-06-11

Ärendenummer: TRV 2025/138034

Kontaktperson: Joonas Lämsä, IVnrv2

Sammanfattning

Trafikverket planerar att anlägga en ny avsvängningshållplats vid korsningen E4/väg 725 (Industrivägen) i Haparanda kommun, Norrbottens län. Den nya avsvängningshållplatsen anläggs i syfte att förbättra trafiksäkerheten för de personer som nyttjar kollektivtrafiken och ska ersätta den befintliga hållplats som idag finns för trafiken i södergående riktning. För att få den markåtkomst som krävs för att anlägga avsvängningshållplatsen tar Trafikverket fram en vägplan.

Den nya avsvängningshållplatsen planeras att anläggas intill den befintliga pendlarparkering som idag finns vid korsningen E4/väg 725. Hela området är redan påverkat av tidigare verksamheter och därmed behövs inga större områden med orörd mark tas i anspråk för att åtgärden ska kunna genomföras. Den mark som kommer tas i anspråk via vägrätten innehåller inga höga naturvärden och de riksintressen som finns inom området bedöms inte påverkas i någon större utsträckning. Länsstyrelsen har tagit ett beslut 2026-06-09 att vägplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Entreprenaden planeras till år 2027 och finansieras av anslaget Smärre investeringsåtgärder (SINV). Uppskattad totalkostnad för åtgärden är 10,6 mnkr (prisnivå 2026).

Innehåll

Sammanfattning.....	3
1 Inledning.....	6
1.1 Planens huvuddrag	6
1.2 Bakgrund och behov	6
1.2.1 Ändamål med åtgärden	7
1.3 Avgränsning	8
1.3.1 Geografisk avgränsning.....	8
1.3.2 Tidsmässig avgränsning.....	8
2 Förutsättningar	9
2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper	9
2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling	9
2.3 Landskapet.....	9
2.4 Riksentressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	10
2.4.1 Riksentressen	10
2.4.2 Miljö kvalitetsnormer	10
2.4.3 Strandskydd	10
2.4.4 Skyddade arter	10
2.5 Kommunal och regional fysisk planering	10
2.6 Byggtekniska förutsättningar	11
2.6.1 Geotekniska förhållanden.....	11
3 Vägens lokalisering och utformning med motiv	12
3.1 Vald lokalisering och utformning med motiv.....	12
3.2 Bortvalda lokaliserings- och utformningsalternativ med motiv.....	13
3.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	15
3.3.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta.....	15
3.3.2 Övriga planerade skadeförebyggandeåtgärder och försiktighetsmått....	15
4 Miljöbeskrivning.....	16
4.1 Avgränsning av miljöaspekter	16
4.2 Metod	16
4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser	16

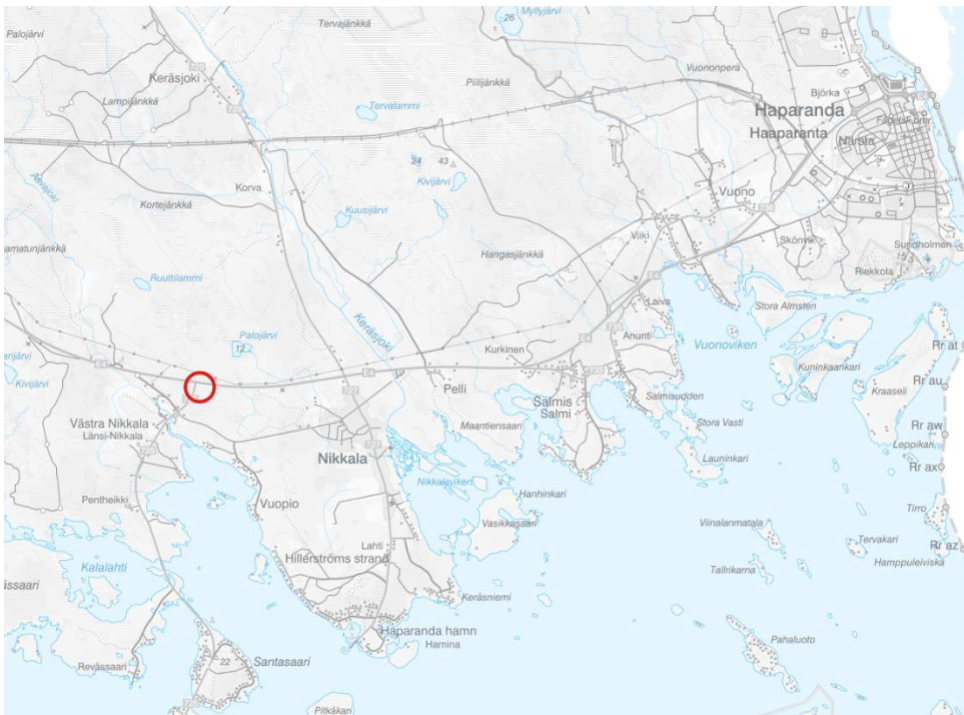
4.3.2 Landskap	17
5 Övriga effekter och konsekvenser	18
5.1 Trafik och användargrupper	18
5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling	18
5.3 Fastigheter	18
5.4 Byggskedet och rivningsarbeten	19
Samlad bedömning	20
5.5 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser	20
5.6 Miljöbalkens hänsynsregler	20
5.7 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter	20
5.8 Slutsats	20
6 Markanspråk.....	21
6.1 Vägrätt och vägområde	21
6.2 Planläggningsprocess.....	22
6.3 Fastställelseprövning	22
6.4 Ytterligare tillstånd, dispenser m.m.	23
6.5 Kontroll och uppföljning	23
6.6 Kostnader och finansiering	23

1 Inledning

1.1 Planens huvuddrag

Trafikverket planerar att anlägga en avsvängningshållplats för kollektivtrafik (buss) vid korsningen E4 och väg 725 (Industrivägen) som är lokaliserad mellan Kalix och Haparanda i Norrbottens län.

Avsvängningshållplatsen planeras att anläggas intill pendlarparkeringen som idag redan finns på plats. Avsvängningshållplatsen ersätter befintlig busshållplats för södergående trafik.



Den röda cirkeln visar korsningen där avsvängningshållplatsen planeras att anläggas

1.2 Bakgrund och behov

Länstrafiken trafikerar E4 mellan Kalix och Haparanda dagligen i båda riktningar. Oskyddade trafikanter som åker mot Kalix behöver idag korsa E4 för att komma till hållplatsen vilket utgör en trafikfara. Genom att anlägga en avsvängningshållplats som placeras intill den befintliga pendlarparkeringen ökar trafiksäkerheten för de personer som använder kollektivtrafiken, eftersom de längre inte behöver korsa E4 för att ta sig till busshållplatsen.

För att få markåtkomst till den mark som behövs för att projektet ska kunna genomföras upprättar Trafikverket en vägplan. Trafikverket har

genomfört samråd kring planförslaget och Länsstyrelsen har tagit ett beslut 2026-06-09 att vägplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Synpunkterna som inkommit under samråden finns inarbetade i planförslagets samrådsredogörelse.

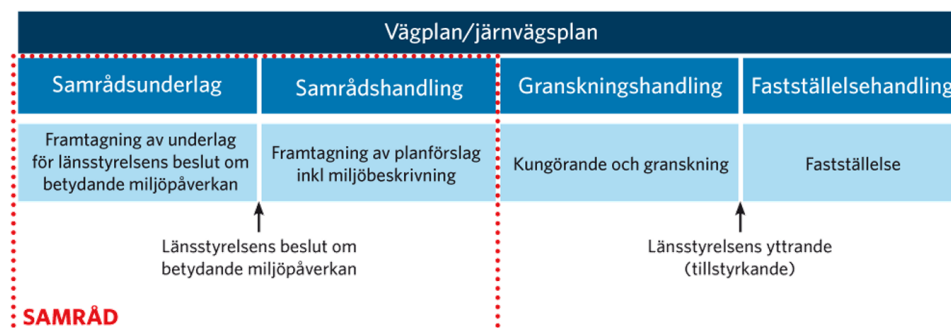


Illustration: Vägplan för projekt som inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, men utan olika alternativa lokaliseringar.

1.2.1 Ändamål med åtgärden

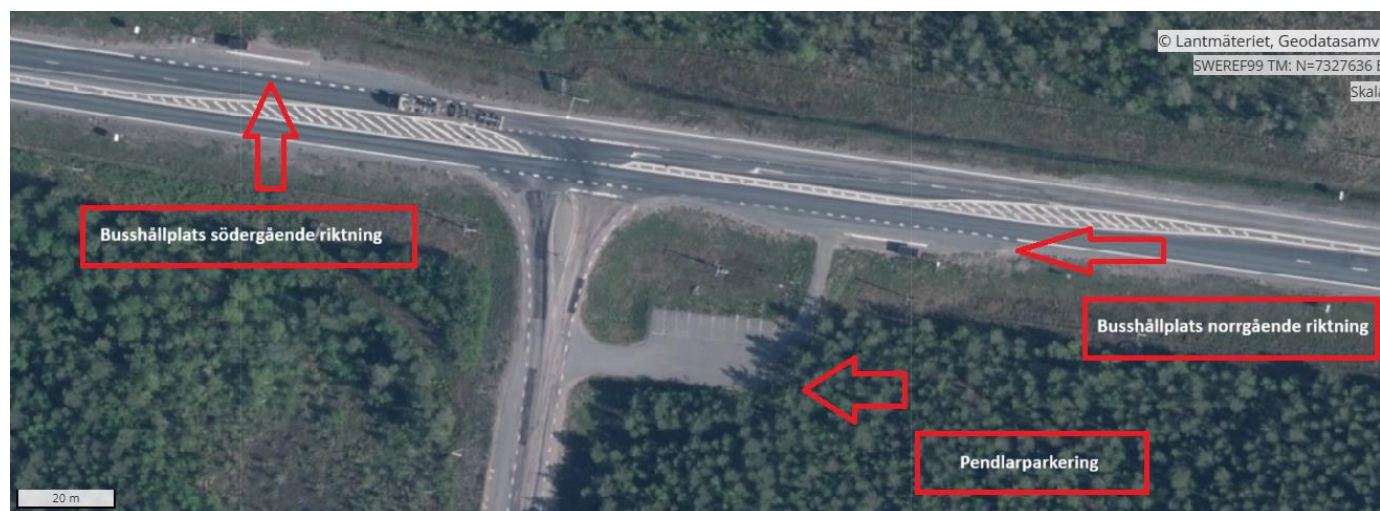
De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Genom anläggandet av avsvängningshållplatsen avser Trafikverket att skapa en mer attraktiv kollektivtrafik som fler personer ska kunna utnyttja, utan att utsätta sig själva för en trafikfara. Detta bidrar i sin tur till att uppfylla de transportpolitiska målen.

1.3 Avgränsning

1.3.1 Geografisk avgränsning

Vägplanens utredningsområde sträcker sig från de två befintliga busshållplatserna på E4 (i norr- och södergående riktning) till den befintliga pendlarparkeringen i korsningen E4/väg 725 och dess närliggande omgivning. Området som kan påverkas av störande aktiviteter (influensområdet) bedöms vara avgränsat till åtgärdens närområde.



Figur 1: Befintliga förhållanden korsning E4/väg 725

1.3.2 Tidsmässig avgränsning

Projektet planeras att utföras under våren/sommaren 2027 och den planerade byggtiden är cirka 6 månader. Under byggtiden kommer trafikanter på E4/väg 725 att påverkas i mindre utsträckning. Eventuellt kan närmiljön störas som en följd av de ökade bullernivåerna som orsakas av entreprenaden. Avsvängningshållplatsen bedöms heller inte att påverka bullernivåerna för boende efter att entreprenaden är färdigställd.

2 Förutsättningar

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper

Avsvängningshållplatsen planeras att anläggas i anslutning till en befintlig pendlarparkering som består av 10 parkeringsplatser för personbil samt av fem motorvärmastolpar. Pendlarparkeringen är belyst. Den befintliga anläggningen omges av ett viltstängsel som är uppsatt längs E4 och väg 725.

ÅDT (årsdygnstrafik) på väg 725 är 727 (varav 39 tunga) och ÅDT på E4 är ca 3100 (varav 370 tunga), mätår 2022. Korsning E4/väg 725 är utformad som C-korsning med skyltad hastighet 110 km/h på E4. Skyltad hastighet på väg 725 är 80 km/h.

Den befintliga busshållplatsen i södergående riktning trafikeras dagligen av Länstrafiken där andel nyttjande är ca 580 personer per år. Även pendlarparkeringen används frekvent.

2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Det finns inga boende direkt invid korsningen där avsvängningshållplatsen planeras att anläggas. De närmsta boende är lokaliserade cirka 600m in på väg 725 (Industrivägen) vid Västra Nikkala. De två tätorterna som ligger närmast den planerade avsvängningshållplatsen är Nikkala och Seskarö. Befolkningsutvecklingen i Nikkala är positiv där antalet invånare har ökat från 363 år 1980 till 403 år 2020. Antalet invånare i Seskarö har minskat från 617 till 438 under samma period.

2.3 Landskapet

Aktuell plats ligger i ett exponerat läge längs väg E4 och korsningen med väg 725 (Industrivägen) som leder ner till Seskarö. Närmsta bebyggelse ligger ca 600 m bort längs Industrivägen mot Seskarö.

Objektet är beläget inom landskapstypen kustslätten och älvdalarna, region 35. Områdets bebyggelse etablerades under framförallt medeltid och är beläget under högsta kustlinjen. Området är flackt och korsas av ett flertal älvdalar.

Det omgivande landskapet utgörs av skogsmark med medelålders barrskog vilket också är nyckelkaraktären för området. Området upplevs som slutet med få utblickar i omgivande landskap.

Mot väster finns inslag av myrmarker med glesare vegetation. Området bedöms ha små värden för arkitektur/landskapsbild. Platsen bedöms relativt tåligt mot nya tillägg.

2.4 Riksintressen, miljö kvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

2.4.1 Riksintressen

Vägplanen berör inte något riksintresse för rennäringsen, men Liehittäjä sameby har vinter och vårvinterland där avsvängningshållplatsen planeras att byggas. Dock kommer endast ett begränsat nytt område att tas i anspråk i samband med vägplanen och eftersom området redan idag är påverkat av andra aktiviteter, gör Trafikverket bedömningen att möjligheten att bedriva rennäringsen inte påverkas av vägplanen.

Trafikverket har skickat en förfrågan om utökad konsultation till Sametinget, SSR och Liehittäjä sameby, men där samtliga parter har tackat nej till en konsultation.

Riksintresse för kommunikation finns i form av E4an.

2.4.2 Miljö kvalitetsnormer

Bedömningen är att den sparsamma trafiken till busshållplatsen inte orsakar halter av föroreningar som berör miljö kvalitetsnormen för utomhusluft, vattenkvalitet eller omgivningsbuller. Inga fisk- och musselvatten berörs. Vägplanen berör inga normer och medför därmed ingen risk för att miljö kvalitetsnormer ska överskridas.

2.4.3 Strandskydd

Vägplanen berör inga strandskydd.

2.4.4 Skyddade arter

Vägplanen berör inga skyddade arter.

2.5 Kommunal och regional fysisk planering

För området gäller Haparanda kommuns översiktsplan, antagen 2023-12-18. Åtgärden stämmer överens med intentionerna i översiktsplanen. Inga detaljplaner eller områdesbestämmelser finns i utredningsområdet.

2.6 Byggtekniska förutsättningar

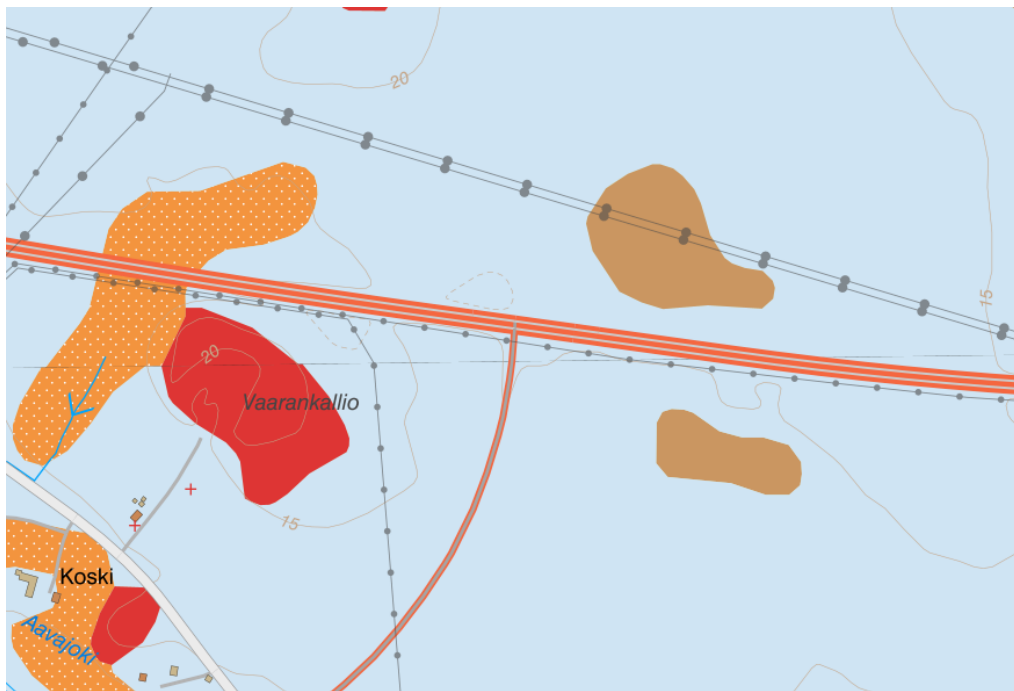
Det finns ledningar i och runtomkring området där avsvängningshållplatsen planeras att anläggas. Trafikverket kommer att samordna sig med berörda ledningsägare för att få till en så problemfri entreprenad som möjligt.

2.6.1 Geotekniska förhållanden

Landskapet i området är flackt med en svag lutning åt söder. Området består av huvudsakligen av skogsmark med blandskog av tall och björk. Både väg E4 och Industrivägen går på bank genom området

Grundvattennivån bedöms ligga nära och i vissa delar i marknivå.

Jorden består enligt SGU:s jordartskarta av morän (blått) med inslag av berg i dagen (rött), torv (brunt) och postglacial sand (orange). Jorddjupet bedöms till ca 5–10 meter.



Figur 2: Utsnitt ur SGU:s jordartskarta

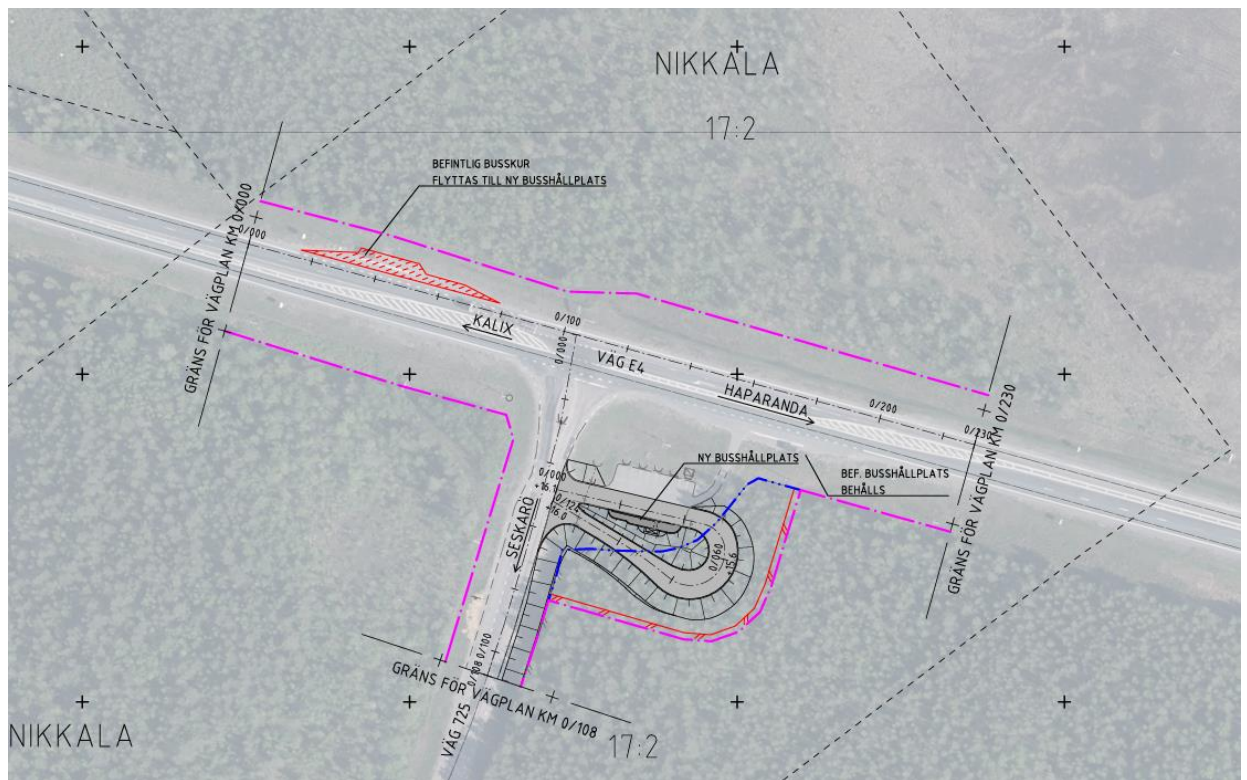
3 Vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Vald lokalisering och utformning med motiv

Avsvängningshållplatsen planeras att anläggas i nära anslutning till den befintliga busshållplatsen i södergående riktning, dock på motsatt sida av vägen. Denna lokalisering har valts eftersom det redan idag finns en pendlarparkering som nyttjas av de resenärer som använder sig utav kollektivtrafiken. Att anlägga den nya avsvängningshållplatsen på samma sida som den befintliga pendlarparkeringen ökar trafiksäkerheten då de som nyttjar kollektivtrafiken i södergående riktning inte längre behöver korsa E4 för att ta sig till busshållplatsen. En trafiksäkrare lösning förväntas öka attraktiviteten för kollektivtrafikresande vilket är i linje med Regionala kollektivtrafikmyndigheternas (RKM) mål.

Den slutgiltiga utformningen (även benämnd som *alternativ 3, se figur 3*) av avsvängningshållplatsen kan ses som en optimerad kombination av de tidigare utredda utformningsalternativen (*alternativ 1 och alternativ 2, se figur 4 och figur 5*) som framgår av kapitel 3.2. Plattformen där bussen stannar är placerad nära den befintliga pendlarparkeringen i syfte att minska transportsträckan för resenärerna. Den slutgiltiga utformningen har separata in- och utfarter, men dessa har dragits ihop närmare varandra för att minska markintrånget och påverkan på den kringliggande miljön. Svängradierna är också optimerade i syfte att minska markintrånget och för att underlätta att busschauffören ska kunna köra till avsvängningshållplatsen på ett behagligt sätt. Vid framtagandet av utformningen har Trafikverket också eftersträvat en enkel och effektiv snöröjning av hållplatsen. Eftersom sikten till den nya avsvängningshållplatsen är begränsad från väg E4 kommer en bussemafor att installeras. Bussemaforens syfte är att signalera till busschauffören om en resenär väntar på bussen. Även det befintliga viltstängslet kommer att justeras utefter den nya avsvängningshållplatsen.

För att anlägga den nya avsvängningshållplatsen kommer Trafikverket att ta ca 0,2 ha mark i anspråk via ny vägrätt.



Figur 3: Trafikverkets fastslagna utformning av busshållplats (benämnd som alternativ 3).

3.2 Bortvalda lokaliserings- och utformningsalternativ med motiv

I ett tidigt skede i projektet undersöktes möjligheten att anlägga en planfri passage över/under E4 för att ta sig till den befintliga busshållplatsen i södergående riktning. Denna lösning valdes dock bort med motiveringen att en planfri passage hade med stor sannolikhet blivit dyrare att anlägga och hade påverkat trafiken på E4 i större utsträckning under byggtiden än vad en avsvängningshållplats gör.

I ett senare skede undersöktes två förslag på hur utformningen av avsvängningshållplatsen skulle kunna se ut:



Figur 4: Trafikverkets bortvalda alternativ 1 för utformning av busshållplats.



Figur 5: Trafikverkets bortvalda alternativ 2 för utformning av busshållplats.

Inget av de två utformningsförslagen (*figur 4 och figur 5*) ansågs vara optimala ur en vägutformningssynpunkt. Alternativ 1 valdes bort som en följd av att Trafikverket gjorde bedömningen att en gemensam in- och utfart inte var praktisk för busstrafiken som kommer att trafikera hållplatsen. Utöver detta ansågs plattformen där bussen stannar inte ha en optimal placering i alternativ 1 eftersom den var placerad längre ifrån

pendlarparkeringen, vilket i sin tur hade medfört en längre transportsträcka för resenärerna.

Alternativ 2 valdes bort som en följd av att de separata in- och utfarterna gjorde ett större intrång och påverkan på marken/skogen än vad som ansågs vara nödvändigt. Svängradierna ansågs heller inte vara optimerade i alternativ 2.

3.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

3.3.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått som behöver redovisas på plankartan är aktuella i projektet. Inga bullerskyddsåtgärder är aktuella inom vägplanen.

3.3.2 Övriga planerade skadeförebyggandeåtgärder och försiktighetsmått

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått planeras för att minska negativa effekter på miljön. Dessa redovisas inte på plankartan, men de ingår i projektet och ska genomföras. De inkluderas också i konsekvensbedömningen;

- Skydd av skogsvegetation i "mittendelen" av hållplatsen under byggtiden. Denna skyddsåtgärd genomförs för att landskapsbilden i största möjliga mån ska kunna behållas efter avslutad entreprenad.
- Om en fornlämning skulle påträffas under entreprenaden kommer arbetet att avbrytas och Länsstyrelsen kontaktas utan dröjsmål.

4 Miljöbeskrivning

Anläggandet av avsvängningshållplatsen bedöms ha en liten miljöpåverkan eftersom området idag redan består av en belyst pendlarparkering med motorvärmastolpar. En enklare inventering av djur och växter har genomförts i området för vägplanen, men inga skyddsvärda arter hittades under inventeringen. De fynd som gjordes under inventeringen var endast ett fåtal fjärilar och andra insekter, men inga av dessa klassificerades som skyddsvärda. Det finns troligen lekplatser för grodor i diken intill E4an, men det var inget som noterades under inventeringen.

4.1 Avgränsning av miljöaspekter

Hela området som ska användas är redan påverkat av tidigare verksamheter. Inga större områden med orörd mark kommer att beröras i denna vägplan.

4.2 Metod

En inventering av naturvärden gjordes på platsen under sommaren 2024, där flora och fauna undersöktes. I denna undersökning hittades inga skyddsvärda arter av varken flora eller fauna.

Även en skrivbordsstudie gjordes under hösten 2025 där man tittade på om någon större olycka hade skett i området. Inga olyckor eller andra skador hade rapporterats in i det aktuella området.

Jordprover togs i diket under sommaren/hösten 2025 men proverna innehöll endast låga halter av metaller och andra ämnen.

4.3 Miljöförhållanden, miljöeffekter och miljökonsekvenser

De fynd som gjordes under inventeringen (sommaren 2024) var endast ett fåtal fjärilar och andra insekter, men inga av dessa klassificerades som skyddsvärda. Det finns troligen lekplatser för grodor i diken intill E4an, men det var inget som noterades under inventeringen.

4.3.1 Befolkning och människors hälsa

4.3.1.1 Buller

Inga av de fastigheter som finns i närheten kommer att påverkas av buller som överskrider riktvärdena. Lite högre nivåer av buller kommer att uppstå i direkt anslutning till entreprenaden under byggtiden, men då det inte finns några bostadshus i direkt anslutning till den planerade avsvängningshållplatsen hålls bullernivåerna inom riktvärdena även under entreprenadtiden. Avsvängningshållplatsen bedöms heller inte att påverka bullernivåerna för boende efter att entreprenaden är färdigställd.

4.3.2 Landskap

Med redovisad landskapsanpassning i form av sparad trädvegetation i hållplatsens ”mittyta” bedöms aktuella åtgärder ha marginell påverkan på omgivande landskapsbild.

5 Övriga effekter och konsekvenser

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

5.1 Trafik och användargrupper

Anläggandet av avsvängningshållplatsen görs i syfte att förbättra trafiksäkerheten och öka attraktiviteten för användandet av kollektivtrafiken. Trafiksäkerheten kommer att förbättras genom att de personer som idag nyttjar busshållplatsen i södergående riktning på E4 inte längre behöver korsa E4 för att ta sig till och från busshållplatsen. Trafiksäkerheten förbättras även för de trafikanter som kör motorfordon på E4 eftersom det längre inte kommer finnas gångtrafikanter som korsar bilvägen.

I och med att avsvängningshållplatsen bidrar till en mer användarvänlig och trafiksäkrare användning av kollektivtrafiken förväntas attraktiviteten för kollektivtrafiken att öka. Förhoppningen med den nya avsvängningshållplatsen är att fler personer ska börja nyttja kollektivtrafiken för att ta sig till jobbet och/eller för att göra andra vardagsärenden/resor.

5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

En fungerande transportinfrastruktur där kollektivtrafiken kan nyttjas på ett tryggt sätt ger förutsättningar till den regionala och lokala utvecklingen. Det är svårt att avgöra vilken faktiskt effekt som en enstaka trafiksäkrare busshållplats har på lokalsamhället och regionen, men en fungerande kollektivtrafik och transportinfrastruktur är ett av urvalskriterierna när människor väljer var de ska bosätta sig.

5.3 Fastigheter

För att anlägga avsvängningshållplatsen behöver skogsmark tas i anspråk. Markanspråket är dock litet och bedöms inte påverka möjligheten att bedriva skogsbruk på den berörda fastigheten.

5.4 Byggskedet och rivningsarbeten

Entreprenaden bedöms ha en begränsad påverkan på omgivningen och trafiken i området. Trafikverket kommer att kravställa att pendlarparkeringen hålls öppen under hela byggtiden och att ingen väg eller in- eller utfart kommer att stängas av helt, dock kan tillfälliga köer uppstå när arbetsfordon kör runt på området. Entreprenören har tillåtelse att sänka hastighetsbegränsningen till 50 km/tim på väg E4 och väg 725, troligtvis kommer detta dock endast att ske under vissa arbetsmoment. Bullernivåerna kommer att vara förhöjda under byggskedet, men eftersom det inte finns några boende i det direkta närområdet bedöms de förhöjda bullernivåerna inte som problematiska.

Under byggskedet kommer även rivningsarbeten att ske. Den befintliga hållplatsen i södergående riktning kommer att rivas eftersom hållplatsen ersätts av den nya avsvängningshållplatsen. Rivningsarbetenas komplexitet bedöms vara låg och påverkan på trafiken lika så. För att minimera påverkan på trafiken under rivningsarbetena (och generellt under byggskedet) kommer Trafikverket kravställa att det minst ska vara ett (1) körfält öppet i varje färdriktning på både väg E4 och väg 725.

Samlad bedömning

5.5 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

Med tanke på vägplanens omfattning bedöms åtgärden inte att medföra några stora effekter eller konsekvenser på miljön. Under entreprenadtiden kan högre bullernivåer uppstå samt så kommer fler arbetsfordon att vistas och köra i området.

5.6 Miljöbalkens hänsynsregler

Trafikverket avser att bedriva en verksamhet där Trafikverket har den kunskap som krävs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller annan olägenhet.

5.7 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

Vägplanen berör inte något riksintresse för rennäringen, men Liehittjä sameby har vinter och vårvinterland där avsvängningshållplatsen planeras att byggas. Trafikverket bedömer att vägplanen har en mycket begränsad påverkan på möjligheten att bedriva renskötsel i området, eftersom området redan idag är påverkat av andra aktiviteter. Trafikverket har skickat en förfrågan om utökad konsultation till Sametinget, SSR och Liehittjä sameby, men där samtliga parter har tackat nej till en konsultation.

Riksintresse för kommunikation finns i form av E4an och där åtgärden förväntas ge en positiv påverkan på riksintresset eftersom attraktiviteten för kollektivtrafiken höjs.

Inga miljökvalitetsnormer finns i området, inte heller skyddade områden eller arter.

5.8 Slutsats

Med avseende på åtgärdens karaktär och de små naturvärden som finns i området bedömer Trafikverket att åtgärden inte medför någon större påverkan på miljön. Länsstyrelsen har också tagit ett beslut 2026-06-09 att vägplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

6 Markanspråk

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

I vägplanens plankartor och illustrationskartor redovisas permanenta och tillfälliga markanspråk.

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

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

6.1 Vägrätt och vägområde

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

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

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

Vägområdet omfattar vägbanan och de övriga fasta anordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande, till exempel bullerskydd, belysning, viltstängsel, busshållplatser med mera. Bakom viltstängslet

finns en kantremsa på två meter, vars syfte är att möjliggöra drift och underhåll av stängslet samt hindra att grenar trycker sönder stängslet.

Markanspråket i denna vägplan framgår av plankartan och omfattar ca 0,2 hektar skogsmark som tas i anspråk med vägrätt. Ingen mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt.

6.2 Planläggningsprocess

Efter avslutat samråd kungörs *vägplanen* för granskning och genomgår sedan fastställelseprövning.

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

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

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

6.3 Fastställelseprövning

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

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

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

- Trafikverket får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Trafikverket får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen eller med sådan tillfällig nyttjanderätt

som avses i 35 § samma lag. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.

- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

6.4 Ytterligare tillstånd, dispenser m.m.

I dagsläget ses inget behov av ytterligare tillstånd eller dispenser

6.5 Kontroll och uppföljning

Ingen utökad kontroll och uppföljning av miljöeffekter anses vara aktuell.

6.6 Kostnader och finansiering

Åtgärden kommer att finansieras genom anslaget Smärre investeringsåtgärder (SINV). Den beräknade totalkostnaden för åtgärden är 10,6 mnkr (prisnivå 2026).

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)