

## Fastställd vägplan

Trafikverket har nu fastställt vägplan för för ombyggnad och nybyggnad av väg E45 delen Rengsjön-Älvros, samt indragning av väg, Härjedalens kommun, Jämtlands län.

En kopia av beslutet bifogas detta brev. I bilaga till beslutet finns information om vad beslutet omfattar och hur länge det gäller. Där framgår också att frågor som hänger ihop med byggandet inte ingår i beslutet. Det kan vara frågor om ersättning för mark, läget för nya enskilda vägar, omläggning av ledningar och liknande.

Delgivning sker genom kungörelsedelgivning med annonsering i Post- och Inrikes Tidningar.

För ytterligare upplysningar och anvisningar gällande beslutet, vänligen kontakta Trafikverket, Eva-Lena Almér, 010-123 02 05 eller avdelning Planprovning, 0771-921 921.

*Med vänlig hälsning*

*Eva-Lena Almér*

### **Bilaga**

Fastställelsebeslut

*Trafikverket har inhämtat dina personuppgifter från fastighetsregistret i syfte att genomföra rubricerad åtgärd i enlighet med sektorslagarna för infrastruktur. Inkomna synpunkter och yttranden i ärendet utgör allmän handling. Du har rätt att begära registerutdrag, begära rättelse, begära radering, begära begränsning av behandlingen samt invända mot behandlingen. Begäran görs till Trafikverkets kontaktcenter. Personuppgiftsansvarig är Trafikverket, 781 89 Borlänge. Organisationsnummer 202100-6297. Dataskyddsombudet kan nås på samma adress. Du har rätt att klaga till Datainspektionen som är tillsynsmyndighet för dataskyddsförordningen.*



Väghållningsmyndigheten,  
Trafikverket Region Mitt

## Fastställelse av vägplan för ombyggnad och nybyggnad av väg E45 delen Rengsjön-Älvros, samt indragning av väg, Härjedalens kommun, Jämtlands län

### Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för ombyggnad och nybyggnad av väg E45 delen Rengsjön-Älvros.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 101T0201 – 101T0228 och daterade 2019-11-11.

Fastställelsen gäller också:

- Nya trummor vars placering har påverkat markanspråket. Dessa trummors placering framgår av illustrationsritningarna, betecknade 101T0114 (vid sektion 4/835) och 101T0118 (vid sektion 7/470) och daterade 2019-08-14.

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 de delar av nuvarande väg som inte sammanfaller med den ombyggda vägen dras in som allmän väg. Delarna är markerade med kryss (X) på plankartorna betecknade 101T0118, 101T0119, 101T0121 och 101T0124.

Indragningen sker när befintlig väg är ombyggd respektive den nya vägen är byggd och anläggningen är godkänd vid slutbesiktning.

### Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Mitt.

### Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

#### Den planerade vägen

Vägplanen omfattar ny- och ombyggnadsåtgärder för väg E45 mellan Rengsjön i söder och Älvros i norr på en ca 12 km lång sträcka, samt erforderliga ombyggnader av de anslutande allmänna vägarna 84 och 557.

Utmed vägplanens inledande sträcka i söder, ca 4 km längs befintlig väg E45, föreslås viltstängsel och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av t.ex. borttagande av fasta hinder och släntjusteringar.

Vid den nya cirkulationsplatsen i höjd med Rengsjön börjar den nya sträckningen av väg E45 mot nordost. Trafikanter vägleds här genom skyltning om olika målpunkter. Den nya sträckningen är

ca 6,3 kilometer lång och får en belagd vägbredd om 8,5 meter. Den nya sträckningen ansluter till befintlig väg 84 invid Bäckänget i en ny korsning. På sträckan från Bäckänget fram till befintlig bro över Ljusnan föreslås ombyggnadsåtgärder i befintlig sträckning på väg 84. Därefter fortsätter vägen över befintlig bro över Ljusnan. Inom Älvros samhälle ansluter den nya dragningen av väg E45 till befintlig E45/väg 84 samt E45/väg 557 i en ny korsning. I anslutning till de nya korsningarna i Bäckänget och i Älvros föreslås ombyggnad av befintlig väg E45. Där den nya sträckningen passerar över vattendraget Rengnan anläggs en bro med en faunapassage. Vägens profil har anpassats så att passageytorna invid och under bron ska vara torra under större delen av året. Passager anläggs på båda sidor om vattendraget.

Vidare omfattas åtgärder med trafiksäkerhetshöjande aspekter såsom anläggande av parkeringsfickor längs sträckan och en vägögla invid Bäckänget. Viltstängsel föreslås längs hela den nya sträckningen och belysning anläggs vid korsningar mellan allmänna vägar.

Enligt genomförda beräkningar antas den nya sträckningen av väg E45 mellan Rengsjön och Älvros trafikeras år 2060 av 1 260 fordon/dygn varav cirka 35 % tung trafik. Den nya sträckningen beräknas medföra en omfördelning av cirka 500 stycken fordon från E45 norr om Ljusnan.

Ändamålet med projektet är att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs väg E45. Projektmålen är att minska restiden, uppfylla kraven för europaväg och att vägen anpassas efter omgivande landskap.

## Lokalisering och utformning

Den sökande har utrett möjligheten att ge vägen en bättre framkomlighet och trafiksäkerhet.

I arbetet med vägplanens samrådshandling och lokaliseringsalternativ har utredningar genomförts för fyra alternativa korridorer; 0+ via Sveg, 0+ via ny bro över Ljusnan, ny sträckning väster om Nonsberget och ny sträckning öster om Nonsberget. Sökanden har tagit ställning utifrån en samlad bedömning av alternativens effekter samt i vilken utsträckning de uppfyller projektets ändamål och projekt mål. Samrådshandlingens alternativ 3, ny sträckning väster om Nonsberget valdes.

Tre principiella väglinjer inom den valda lokaliseringen studerades därefter bland annat utifrån geometriska krav, landskapsanpassningar, trafiksäkerhet, möjligheten till en robust vägkonstruktion, intrång i känsliga miljöer, närhet till boendemiljöer, risker, anslutningar, omkörningssikt, areellt intrång, geotekniska- och vägtekkniska förutsättningar och masshantering samt bedömd total kostnad. En principiell sträckning och korsningsutformning valdes utifrån en samlad bedömning.

Arbetet fortsatte därefter med detaljerade studier och optimeringar kring vägförslagets utformning och sträckning utifrån följande aspekter: hög nyttjandegrad av befintliga vägar vilket minskar det areella intrånget, god landskapsanpassning, förutsättningar för att motverka effekter av buller och visuell påverkan för fåbodemiljön, natur kring bebyggelsen vid Bäckänget, intrånget i våtmarkskomplexet Norderflon-Vallmoflon och anslutningspunkterna och de principiella korsningsutformningarna mot befintliga allmänna vägar för att underlätta för bilisternas val av färdväg. Jämfört med de andra utredda väglinjerna bedöms vägförslaget sammantaget innebära minst negativa miljöeffekter, vilket inkluderar störningar och olägenheter från trafik och anläggning.

Vägförslagets lokalisering och utformning har successivt kunnat anpassas, justeras och förfinas bland annat i syfte att minska de negativa konsekvenserna som en ny dragning av E45 genom

området mellan Rengsjön och Älvros kan medföra. Det gäller bland annat våtmarksområden, nyckelbiotoper, noterade naturvärden och fågelarter.

### **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.

#### Permanent markanspråk

Sammanlagt kommer cirka 36 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt, markerat med V<sub>1</sub> på plankartorna. Arealen består huvudsakligen av skogsmark (ca 35 600 kvadratmeter) men även en mindre del åkermark (ca 2 000 kvadratmeter) samt tomtmark (ca 1 400 kvadratmeter).

#### Inskränkt vägrätt

Av den totala arealen mark som tas i anspråk permanent med vägrätt kommer vägrätten att inskränkas inom ett område på cirka 4 200 kvadratmeter. Inskränkningen betyder att väghållaren inte får:

- bestämma över markens användning för annat ändamål än väg och väganordning
- tillgodogöra sig alster eller andra tillgångar som kan utvinnas ur marken utöver material som frigörs vid nödvändig schakt för väg och väganordningen eller i samband med omledning av vattendrag

Områdena med inskränkt vägrätt är markerade med Vi1-4 på plankartorna och innebär att väghållaren inom det området endast har rätt att rensa bäckar och diken (Vi1), att anlägga och underhålla en stödmur (Vi2), att leda om vattendrag inklusive erforderliga erosionsskydd (Vi3) och att anlägga och underhålla viltstängsel (Vi4).

Detta innebär att fastighetsägaren får fortsätta att använda marken så länge användningen inte äventyrar eller ändrar vägens eller väganordningens utformning, funktion eller brukande.

#### Tillfällig nyttjanderätt

Cirka 101 500 kvadratmeter mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Aktuella områden har markerats på plankartorna med beteckningarna T1-T5. Nyttjanderätten gäller för de ändamål som anges på plankartorna och under byggtiden, dock längst till och med godkänd slutbesiktning. Av handlingarna framgår att byggtiden är ca tre år.

#### Indragning av allmän väg

Den del av nuvarande väg 84 som inte sammanfaller med ny väg E45 och den nya korsningen dras in och utgår därmed som allmän väg. Vägen ska rivas upp och marken ska återställas till naturmark. Marken återgår till respektive markägare. Totalt omfattas ca 9 100 kvadratmeter och ytorna är markerade med kryss (X) på plankartorna.

Vägförslaget innebär även att anslutningen för väg 557 till väg E45 i Älvros samhälle behöver flyttas något västerut. Detta medför att delar av befintlig väg 557 dras in och utgår därmed som allmän väg. Vägen ska rivas upp och marken ska återställas till naturmark. Marken återgår till respektive markägare. Denna markyta omfattar ca 25 m<sup>2</sup> och är markerad med kryss (X) på plankartorna.

#### Enskilda vägar

Vägplanens illustrationsplaner visar förslag till omläggningar av enskilda vägar eller ägovägar men dessa omfattas inte av detta fastställelsebeslut. Omläggning av enskilda vägar eller ägovägar regleras istället enligt anläggningslagen genom lantmäteriförrättningar.

Vägplanens illustrationsplaner visar förslag till stängning av enskilda väkanslutningar till allmän väg men de omfattas inte av detta fastställelsebeslut. Stängning sker istället genom separat beslut av väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Mitt.

### Kommunala planer

För det berörda området gäller följande kommunala planer.

- Översiktsplan Härjedalens kommun
- Tillägg översiktsplan, Landsbygdsutveckling i strandnära lägen

Sträckan mellan Rengsjön och Älvros redovisas som vägreservat på översiktsplanens plankarta. Strax sydöst om Sveg, i Byvallen, finns ett utpekade område för landsbygdsutveckling i strandnära lägen, ett så kallat LIS-område. Detta bedöms inte påverkas av vägplanen.

Projektet är förenligt med gällande översiktsplan. Inga detaljplanelagda områden finns inom vägplanens avgränsningar.

### Skyddsåtgärder

Vägplanen omfattar fem skyddsåtgärder och försiktighetsmått som har bedömts vara nödvändiga för att minska negativ påverkan och störningar från vägen och trafiken. Dessa skyddsåtgärder utgör ett åtagande för Trafikverket att genomföra och är markerade med Sk 1-5 på plankartorna.

Bullerskyddsåtgärder utanför vägområde erbjuds i form av fasadåtgärd och/eller lokalt skydd vid uteplats och är markerade med Sk1.

Trummor anläggs och utformas så de inte utgör vandringshinder för vattenlevande och vattenanknutna organismer. Dessa är markerade med Sk2.

Ny väg E45 passerar vattendraget Rengnan via en bro. Föreslagen bro har en bredd och ett höjdläge som innebär att E45 inte riskerar att översvämmas. Vägförslagets sträckning i förhållande till vattendragets läge och riktning vid passagen medför att viss omledning av vattendraget blir nödvändig invid broläget. Brons längd har anpassats och möjliggör en god kontinuitet för Rengnan efter ombyggnadsarbetena och planerad omledning.

Bron över Rengnan kommer att förses med ca 100 meter långa så kallade faunaskärmar för att minska visuell påverkan av fordon, strålkastare och buller. Höjden på skärmarna planeras till ca 0,8 meter över farbanan så att utsikt från bron ska kunna bibehållas. Faunaskärmarna är markerade med Sk3.

En faunapassage anläggs under bron för större däggdjur. Passagen utformas så att passageytor finns på båda sidor om vattendraget Rengnan och ges en fri höjd under bron om minst 4,5 meter. Åtgärden är markerad som Sk4.

Viltuthopp anläggs för att hjälpa djur som blivit instängda mellan viltstängslan, så att dessa kan söka sig ut. Denna åtgärd är markerad med Sk5.

Övriga skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas under kapitel 7.6.2 i planbeskrivningen är åtgärder som sökanden avser att genomföra men som inte fastställs.

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

### Natura 2000

Inom vägplaneförslaget finns det inget utpekade Natura-2000 område.

### Riksintressen

Den föreslagna väglinjen berör följande riksintresseområden;

- Riksintresse för kommunikationer. Vägen förläggs delvis inom det område mellan Rengsjön och Älvros som är utpekade som riksintresse för planerade kommunikationer. Vägförslaget ger en säkrare och snabbare sträckning av väg E45 vilket bedöms vara positivt för riksintresset kommunikationer.
- Riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset för kulturmiljö Älvros omfattar de äldre delarna av Älvros kyrkby och ett större område som sträcker sig norr om orten. Den nya vägen kommer till övervägande del, förutom delen genom Älvros kyrkby, att förläggas utanför det utpekade riksintresseområdet. Vägförslaget passerar genom Älvros kyrkby. Här har optimeringar beträffande trafiksäkerhet, framkomlighet, areella intrång, upplevelsemässiga värden, konsekvenser för riksintresset kulturmiljövård med mera gjorts för att hitta en lösning som sammanvägt är den mest lämpliga åtgärden. Föreslagna ombyggnadsåtgärder i området kring kyrkan görs inom befintligt vägområde. Riksintressets motiv och uttryck samt upplevelsen av kulturmiljön kring kyrkan kommer med planerade åtgärder kunna bibehållas och upplevas. Sammantaget bedöms vägförslaget inte medföra några negativa effekter för kyrkomiljön kring Älvros gamla kyrka. De ombyggnadsåtgärder som föreslås vid de östra gårdsmiljöerna i kyrkbyn utförs inom befintligt vägområde och därmed sker ingen fysisk eller visuell påverkan. Vägförslaget bedöms inte medföra några negativa effekter för de två äldre gårdsmiljöerna. Med vidtagande av de skyddsåtgärder och anpassningar som föreslås bedöms vägförslaget sammantaget inte medföra några negativa effekter för riksintresset för kulturmiljö Älvros.
- Sametinget har även pekat ut delar av Handöldalens och Tåssåsens samebyars renbetesmarker som riksintresse för rennäring. Vägförslaget ligger inte inom riksintresse för rennäring.
- Dessutom är jord- och skogsbruksmark enligt 3 kap. 4 § miljöbalken av nationell betydelse och brukningsvärd mark får därför endast tas i anspråk om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. I området mellan Rengsjön och Älvros bedrivs storskaligt skogsbruk och i området närmast Älvros bedrivs mer småskaligt jordbruk. Då vägförslaget inte medför någon ytterligare fragmentering av jordbruksmarken och markanspråket är förhållandevis litet bedöms vägförslaget inte medföra några negativa effekter för den jordbruksnäring som bedrivs och kan bedrivas i området. Vägförslaget delar upp skogsområdet i en västlig och östlig del men upptar i sig en förhållandevis liten markyta, varför skogsbruket bedöms kunna fortsätta att bedrivas i området. Anläggande av ny väg ger anslutning även i områdets sydvästra del, vilket kan antas underlätta för transporter av timmer ut från området. Vägförslaget bedöms medföra små negativa effekter för skogsbruket.

### Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormerna för luft är aktuella men bedöms inte överskridas eftersom luftföroreningar bedöms vara och bli låga utifrån bedömda trafikmängder och andra utsläppskällor.

Några vatten som skyddas enligt fisk- och musselvattenförordningen finns inte i området.

För projektet bedöms endast miljö kvalitetsnormerna för yt- och grundvatten vara relevanta.

De ytvattenförekomster som finns inom och i direkt anslutning till vägförslaget är vattendragen Ljusnan och Rengnan samt sjöarna Rengsjön och Lillsjön.

Anläggningsarbeten kommer att utföras i Rengsjöns närområden men något fysiskt intrång i sjön kommer inte att ske. Med relevanta och lämpliga skyddsåtgärder bedöms projektet kunna genomföras utan att förändra eller försämra varken den ekologiska eller den kemiska statusen i förekommande ytvattenförekomster och projektet bedöms därmed inte förhindra att miljö kvalitetsnormer kan nås och innehållas.

Vägförslaget berör två grundvattenförekomster; Ljusnans dalgång och en grundvattenförekomst som sträcker sig längs Ljusnans södra sida, från strax väster om Älvros till Kolsätter. Vid arbeten kommer skyddsåtgärder att vidtas för att minska risken för spill och olyckor som kan medföra att föroreningar sprids ned till grundvattnet. Projektet bedöms kunna genomföras utan att förändra eller försämra varken den kvantitativa statusen eller den kemiska statusen i grundvattenförekomsterna eller riskera att beslutade miljö kvalitetsnormer inte kan innehållas.

#### Strandskydd

Vägplanen berör strandskyddat område längs långa sträckor. Förutom direkta fysiska ingrepp inom strandskyddat område ger väganläggningens barriärverkan en motverkan mot strandskyddets syften om tillgänglighet och goda livsvillkor för djur och växter. Barriärverkan inkluderar trafiken, buller, viltstängsel, räcken med mera. För områden där ytvattnen är av ringa storlek bedöms värdet av strandområdet som livsmiljö för djur och växter vara begränsat. Där åtgärder utförs i direkt anslutning till befintlig väg bedöms påverkan vara liten. På den nybyggda delen av sträckan har vägförslaget anpassats för att inte beröra strandskyddet vid Rengsjön och Lillsjön.

#### Generellt biotopskydd

De generella biotopskydd som har identifierats är småvatten i jordbrukslandskapet, alléer, ett stenröse och en stenmur. I de småvatten som berörs påverkas små arealer och där trumman byts i Bäckänget försämras inte tillgänglighet eller möjligheten till faunapassage under vägen. För flera av de alléer som berörs blir påverkan stor eftersom hela eller stora delar av dem måste tas bort. Alléernas värde ligger till största del i de visuella intrycken längs vägen och till viss del som avskärmande element mellan vägen och bebyggelsen. Träden i förekommande alléer är i allmänhet relativt unga och har inte de kvaliteter som utmärker träd med större betydelse för den biologiska mångfalden. Stenröset och stenmuren ligger inte inom det nya vägområdet men ska skyddas under byggtiden. Åtgärder som kompensation för skador på naturvärden och biologisk mångfald bedöms inte vara aktuella.

#### Landskap

En bärande gestaltungsaspekt vid planutformningen har varit att utforma och lokalisera vägen så att den inpassas väl i landskapet. Exempelvis har vägförslaget en linjeföring som bidrar till varierade upplevelser för trafikanten och ett tillvaratagande av möjligheter till utblickar. Genom att följa landskapselement som motsvarar vägens skala (skogspartier, höjder, sjöar m.m.) har vägförslaget förankrats i landskapet. Andra exempel är rundande släntkrön respektive släntfot för att skapa mjuka övergångar mot omgivningen, eller varierande lutning i bakslänt för att vägen bättre ska anpassas mot omgivande topografi. Passagen förbi Nonsberget har föregåtts av optimeringar beträffande bland annat lokalisering och utformning i plan och profil, trafiksäkerhet, mashantering, buller samt strävan efter en begränsad skärning. För att motverka risken för splittring av det öppna



odlingslandskapet vid Bäckänget har vägförslaget utformats med en tidig anslutning till väg 84 så att det avgränsade område som bildas mellan vägarna blir så litet som möjligt. Vald anslutningspunkt minskar även andelen ny väg.

Planförslaget bedöms till övervägande del ha kunnat utformas med god anpassning till det befintliga landskapet och vägförslaget bedöms medföra små negativa effekter vad gäller den övergripande landskapsanpassningen.

#### Hydrologi och avvattning

Vägprojektet medför ett behov av avvattningstekniska lösningar för vägkroppen och för genomledning av naturliga flöden. Anläggande av väg genom våtmarksområden riskerar att förändra områdenas hydrologi. Risk finns för att väganläggningen leder vatten och avvattnar våtmarksområdena men vägen kan också ge en dämmande effekt som medför att områden översvämmas. Med vägförslagets anpassningar, beskrivna i planbeskrivningen kapitel 7.5.9, bedöms effekterna för hydrologin bli små och lokala utanför vägområdet.

Den nya vägen passerar vattendraget Rengnan via en bro. Bron får en bredd och ett höjdläge som innebär att väg E45 inte riskerar att översvämmas. Vägförslagets sträckning i förhållande till vattendragets läge och riktning vid passagen medför att viss omledning av vattendraget blir nödvändig invid broläget. Brons längd har anpassats och möjliggör en god kontinuitet för Rengnan efter ombyggnadsarbetena och omledningen.

Vägförslaget har anpassats så att förutsättningar att hålla bestämda vattennivåer för befintligt markavvattningsföretag inte bedöms påverkas.

#### Naturmiljö

Inom vägförslaget finns inga naturvärden som har särskilt skydd i form av riksintresse, nationalpark, naturreservat, naturvårdsområde, naturminne eller djur- och växtskyddsområde. Lokaliseringen och utformningen har successivt kunnat anpassas, justeras och förfinas bland annat i syfte att minska de negativa konsekvenserna som en ny dragning av väg E45 genom området mellan Rengsjön och Älvros kan medföra. Det gäller bland annat våtmarksområden, nyckelbiotoper, noterade naturvärden och fågelarter. Myrkomplexet Storflon-Norderflon-Vallmoflon har höga naturvärden och utgör ett för bland annat fågellivet viktigt habitat. Förutom direkta fysiska effekter inom vägområdet för fågelhabitatet ger vägen upphov till buller. Då de bäst lämpade fågelhabitatet i myrkomplexet lämnas orörda och avståndet till detta område med god marginal överstiger riskavståndet för större negativ påverkan av buller bedöms vägförslaget medföra små negativa effekter för fågellivet. Vägen kommer att korsas av den nyckelbiotop i form av en barrnaturskog som ligger vid den södra delen av Vallmoflon. Även om vägen inte passerar genom den sydöstra delen av nyckelbiotopen där högre värden har noterats kommer den att medföra förändringar i och kring nyckelbiotopen, bland annat genom s.k. kanteffekter, och därmed också risk för negativa effekter för djur- och växtlivet. Av de intressanta artfynd som gjorts längs vägförslaget har alla utom ett kunnat undvikas. Den brandstubbe med kolflarnlav på hygget som återfinns cirka 200 meter nordväst om Rengsjön ligger mitt i föreslagen väglinje.

Sammantaget bedöms vägförslaget innebära små negativa effekter för skyddade och skyddsvärda arter, djur och för växtliv.

#### Buller och vibrationer

Vägplanen omfattar nybyggnation och väsentlig ombyggnad. Buller från har beräknats för nuläget, nollalternativet år 2040 och vägförslaget år 2040.

Den nya sträckningen bedöms medföra positiva effekter för människors hälsa i tätorten Sveg och i kringliggande mindre orter genom att trafikbullret minskar.

Ett antal bostadshus får dock ökat buller och i några fall överskridanden av riktvärden. I huvudsak ligger dessa bullerstörda fastigheter i Älvros där även påverkan på riksintresset kulturmiljö behöver beaktas. Beräkningar visar att åtgärder nära vägen för att reducera buller varken blir effektiva eller ekonomiskt försvarbara. De berörda husen står med relativt stort avstånd från varandra och för att då inte överskrida riktvärdena skulle omfattande och sammanhängande bullerplank behöva anläggas. Sammantaget anses fasadnära bullerskyddsåtgärder vara mest lämpliga. En inventering har utförts på samtliga berörda fastigheter för att bedöma behovet av eventuella fasadåtgärder och för att identifiera uteplatser. Fastigheterna erbjuds bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärd och/eller lokalt skydd vid uteplats. Inga riktvärden bedöms överskridas efter att skyddsåtgärderna har genomförts.

Även om väglinjen valts för att hålla stort avstånd till större öppna myrmarker och fritidsboende vid Lillsjön medför vägförslaget tillkommande buller vid sjön. Trafikbullret bedöms underskrida gällande riktvärden för bostadshus och ge små negativa effekter för fritidsboende vid Lillsjön. Vid fåbodvallsområdena på Nonsberget bedöms inga negativa effekter i form av buller uppstå.

Några problem orsakade av vibrationer från vägtrafik har inte identifierats för de delar som kan påverkas av vägförslaget i driftskedet.

#### Areella näringar

Mellan Rengsjön och Älvros finns det områden med vinterbete för rennäringen. Den nya sträckningen bedöms medföra vissa barriäreffekter för rennäringen under de år och perioder då reservbetesområdet nyttjas. Till skydd för rennäringen kommer viltstängsel att anläggas på båda sidor längs hela den nya vägsträckningen, med förlängning längs befintlig E45 söder om cirkulationsplatsen vid Rengsjön. Ett antal viltuthopp har inarbetats där det är lämpligt av funktionella skäl. När renhjorden behöver passera väganläggningen kan det ske vid bro över Rengnan alternativt att viltstängslet öppnas tillfälligt vid uthoppen.

Vägförslaget bedöms med föreslagna skyddsåtgärder att innebära små negativa effekter för rennäringen.

Torvtäkten nordost om Nonsberget berörs av intrång och markanspråk. Anläggande av väg över de orörda torvområden som återfinns mellan Rengsjön och Älvros medför att dessa inte kan nyttjas som framtida torvtäkt. Vägförslaget bedöms inte påverka möjligheten till fortsatt torvtäkt i övriga delar av Nonsbergssflon men kan påverka avvattningen och logistiken inom området. Vägförslaget bedöms sammantaget medföra små negativa effekter för torvtäkten.

#### Rekreation och friluftsliv

En ny dragning av väg E45 med viltstängsel medför en uppdelning av området, vilket bedöms ge barriäreffekter och exempelvis försvåra viltets rörelser i området liksom möjligheten att jaga. Uppdelningen antas inte försvåra för övrigt friluftsliv såsom fiske och bärplockning. Planerad faunapassage under bron över Rengnan kommer att mildra de negativa konsekvenserna för framförallt de stora däggdjuren.

#### Samhällsekonomi

Livscykelkostandsanalyser (LCC) har utförts för olika lokaliseringalternativ. Skillnaderna mellan de olika alternativen är små avseende underhålls- och driftkostnader jämfört med de vinster som kan göras avseende samhällsnytta och miljöbelastning.

En samhällsekonomisk kalkyl har beräknats 2019. Resultatet visar på mycket hög lönsamhet och alla deffekterna är positiva. Den största nyttan är kortad restid tätt följd av ökad trafiksäkerhet då trafik leds om från befintliga vägar till den nya vägen. Fordonskostnadseffekterna är också stora på grund av kortad färdväg. Övriga effekter utgör en liten del av nyttan men nyttan av minskade luftföroreningar motsvarar ändå ca en femtedel av investeringskostnaden.

När det gäller klimatkänslighet bedöms vägförslaget medföra positiva effekter. Resultat från klimatkalkylen finns i miljökonsekvensbeskrivningen daterad 2019-03-01 kapitel 10.7 Klimat.

### Finansiering och byggstart

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 240 miljoner kronor i prisnivå 2019.

Finansiering sker med medel ur nationell plan för transportinfrastruktur 2018 – 2029.

Byggstart planeras ske så snart detta beslut har fått laga kraft och byggtiden är beräknad till ca tre år.

### Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt väglagen har föregåtts av flera förberedande studier och utredningar.

Aktuell vägsträcka har varit föremål för utredningar om förbättringar sedan mitten av 1990-talet och bland annat har en förstudie genomförts 2002 och en vägutredning 2004, enligt då gällande lagstiftning. År 2015 bestämde Trafikverket att på nytt se över förutsättningarna för att på bästa sätt förbättra bland annat trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs väg E45 och inledde då en planlägningsprocess enligt nuvarande lagstiftning. Inom utredningsområdet finns flera åtgärdsvalsstudier framtagna för delar av befintlig väg E45, bland annat

- Åtgärdsvalsstudie trafiksäkerhetsbrister del av väg 84 Nilsvallen-Älvros, Sveg från 2017 med syfte att ta fram förslag på åtgärder som kan bidra till att hastighetsgränsen mellan Nilsvallen och Älvros kan ökas från 90 km/h till 100 km/h.
- Åtgärdsvalsstudie trafiksäkerhets- och tillgänglighetsbrister E45/väg 84 och väg 504, centrala Sveg från 2016 med syfte att utifrån kommande situation med en eventuell ny sträckning av E45 mellan Rengsjön och Älvros enligt tidigare vägutredningsförslag från 2004 se över och förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten i centrala delarna av Sveg.

Länsstyrelsen i Jämtlands 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 29 stycken yttranden som den sökande har sammanfattat och kommenterat i ett granskningsutlåtande. Synpunkterna handlar huvudsakligen om

- vägens sträckning
- förslagets konsekvenser och påverkan på olika intressen
- enskilda vägar
- tillfälligt nyttjande av mark

Vägförslaget innebär att en ny väglänk läggs till i vägnätet kring Sveg och den motiveras av att den långväga trafiken på väg E45 får en stor restidsförkortning vilket ger minskade utsläpp.

Vidare framgår av handlingarna att en förbättrad framkomlighet har betydelse för utvecklingskraften både nationellt och regionalt. Genom vägvisning om målpunkter för paus, inköp och vila vid korsningspunkter kan trafikanterna göra medvetna färdval. Konsekvenserna av vägförslaget är olika störningar längs sträckningen men anpassningar och optimeringar har gjorts för att minska intrång i värdefulla miljöer.

Av handlingarna framgår det även att enskilda vägars anslutningar till allmän väg inte regleras i vägplanen och att de markområden som används tillfälligt under byggtiden därefter kommer att återställas till ursprunglig markanvändning.

## Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Jämtlands län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

## Skälen för Trafikverkets beslut

### Allmänt

Väg E45 går från Sicilien i söder genom Europa till Karesuando i norra Sverige och är en europaväg som ingår i det Transporteuropeiska transportnätet (TEN-T).

På befintligt vägavsnitt mellan Rengsjön och Ytterhogdal avviker väg E45 från sin huvudsakliga nord-sydliga riktning och löper istället västerut cirka 10 kilometer till Sveg för att sedan vända österut igen mot Ytterhogdal. På sträckan mellan Sveg och Älvros sammanfaller väg E45 med väg 84. Den nuvarande vägsträckan har partier med påtagliga trafiksäkerhetsbrister och sträckan mellan Rengsjön och Älvros har varierande standard med skiftande vägbredd och brister i plan- och profilstandarden. För långväga transporter med målpunkter i norr och söder utgör befintlig sträckning en omväg västerut.

I dagsläget uppgår årsdygnstrafiken (ÅDT) på väg E45 söder om Sveg och öster om Älvros till cirka 1 000 fordon per dygn, varav ca 20 % utgörs av tunga fordon. Sträckan genom Sveg och vidare västerut mot Älvros har mer än 2 000 fordon/dygn. Den mest trafikerade sträckan inom Svegs tätort är Vallarvägen, som utgör del av både väg E45 och väg 84. På den sträckan är årsdygnstrafiken cirka 4 800, varav ca 12 % tunga fordon. Både väg E45 och väg 84 är rekommenderade som lämpliga vägar för transporter av farligt gods.

Länstrafiken i Jämtlands län trafikerar väg E45 med för närvarande fyra busslinjer.

### Speciella frågor i projektet

#### Lokalisering och utformning

Den sökande har redogjort för valda och bortvalda alternativ vad gäller lokalisering och utformning av vägen och dess anordningar. En samlad bedömning har sedan legat till grund för ställningstagandena. Vid utformningen har flertalet aspekter analyserats för att erhålla en robust och driftsäker anläggning med hög framkomlighet och trafiksäkerhet.

Trafikverket anser att det valda alternativet och dess utformning utgör en rimlig avvägning mellan de olika allmänna och de enskilda intressena.

Påverkan på riksintressen, miljö kvalitetsnormer m.m.

Trafikverket bedömer att de planerade åtgärderna inte innebär påtaglig skada på de berörda riksintresseområdenas värden.

Trafikverket bedömer att de planerade åtgärderna inte förhindrar möjligheten att nå de fastställda miljö kvalitetsnormerna för luft respektive de berörda ytvatten- och grundvattenförekomsterna.

Vägplanen berör områden med strandskydd och områden med generellt biotopskydd. Samråd har skett kontinuerligt med länsstyrelsen i Jämtlands län under hela planläggningsprocessen.

Av handlingarna framgår vilka fastigheter som är bullerberörda, vilka ljudnivåer de beräknas ha i nuläget och i nollalternativet och vilka bullerskyddsåtgärder respektive fastighet erbjuds för att klara riktvärdena i utbyggnadsalternativet. Däremot är det inte helt tydligt vilka ljudnivåer de berörda fastigheterna beräknas erhålla efter att bullerskyddsåtgärderna är utförda. Trafikverket har därför, utifrån schablonvärden som används vid bullerberäkningar, gjort en bedömning om riktvärdena kan klaras med föreslagna skyddsåtgärder. Av planhandlingarna framgår att referenshastigheten på aktuell vägsträcka är 60-80 km/h. Vid den hastigheten kan fasaden schablonmässigt dämpa bullret med 28 dB(A). En fönsteråtgärd kan ytterligare förbättra fasaddämpningen med normalt 8-10 dB(A). Trafikverket delar därför den sökandes bedömning att inga fastigheter beräknas få ljudnivåer som överskrider riktvärdena efter att bullerdämpande åtgärder är genomförda. Trafikverket bedömer att den sökande har gjort en rimlig avvägning av vad som är ekonomiskt rimligt och tekniskt möjligt att utföra avseende buller och att sökandes åtagande är tillräckligt för att fastställa planen.

Trafikverkets bedömning av vägplanens förenlighet med kommunala planer

Trafikverket noterar att en ny översiktsplan för Härjedalens kommun antogs under 2020 med ett vägreservat för ny sträckning av E45 som stämmer överens med sträckningen i vägplanen.

Trafikverket bedömer att projektet är förenligt med gällande översiktsplan.

Inga detaljplanlagda områden finns inom vägplanens avgränsningar.

### 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 under fastställelseprövningen

En inlämnad plankarta benämnd 101T0227 saknade teckenförklaring. Sökanden har därför kompletterat med en korrekt plankarta. Kommunikation anses obehövlig eftersom nödvändig information ändå funnits på övriga plankartor.

### 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 8 yttranden.

Jordbruksverket, SMHI och SGU har inga synpunkter. Elsäkerhetsverket har ingen erinran. Svenska kraftnät har inget ytterligare att framföra.

Härjedalens Miljöbränsle AB och Härjeåns Energi AB framför bland annat att de önskar en kontakt med sökanden för att diskutera påverkan på och åtgärder för pågående torvtäktverksamhet före ett

beslut om vägplanen fattas. De belyser även konsekvenser för bolagens verksamhet om infartsvägarna till Sveg får försämrade vägstatus i och med en ny vägdragning. Vidare framhåller bolagen att en ny vägdragning innebär att genomfartstrafiken leds förbi Sveg vilket försämrar för bolagens expansion då attraktionskraften för Sveg som bostadsort sänks.

*Trafikverkets bemötande:* Den sökande redovisar i handlingarna motiv till vald lokalisering av vägen och dess påverkan på torvverksamheten. Där framgår att vägen passerar genom den norra delen av torvtäkten på Nonsbergsflon och att inget skogsbruk bedrivs i dagsläget. Vidare redogörs för att vägförslaget har anpassats för olika framtida scenarier beträffande återställning av marken. Den sökande gör bedömningen att vägförslaget inte påverkar möjligheten till fortsatt torvtäkt i övriga delar av Nonsbergsflon och att anläggande av väg över dessa torvområden inte kommer att medföra märkbart begränsat utbud av torv jämfört med behov och efterfrågan. Den sökande har även uppgett att en kontakt kommer att tas med företaget för resonemang om kommande byggprocess. Trafikverket anser att den sökande har omhändertagit synpunkterna i tillräcklig omfattning och delar den sökandes bedömningar.

Härjedalens kommun beklagar att TRV går vidare med projektet i strid med önskemålen hos flera intressenter. Bland annat ifrågasätter kommunen miljö- och samhällsnyttan med projektet och påpekar att två av Svegs huvudsakliga infartsvägar nedklassas från Europaväg, vilket leder till försämrade vägstandard, underhåll och trafiksäkerhet. Vidare påtalar kommunen att omledning av genomfartstrafiken drabbar handel och turism i hela Härjedalen. I övrigt hänvisar kommunen till tidigare skrivelser.

*Trafikverkets bemötande:* Av handlingarna framgår motiv till val av respektive bortval av lokalisering och utformning liksom det valda alternativets konsekvenser på miljö och omgivning. Den samhällsekonomiska bedömningen redovisas bl.a. på sid 100 i planbeskrivningen och där framgår att projektet visar på mycket hög lönsamhet och att alla de effekterna är positiva. Den sökande har bland annat bemött tidigare synpunkter om ekonomi, vägars klassning och konsekvensanalyser för centralort respektive kommun i granskningsutlåtandet på sid 28-30. Trafikverket anser att den sökande har omhändertagit synpunkterna i tillräcklig omfattning och delar den sökandes bedömningar.

Sveg företags- och utvecklingsförening vidhåller att vägförslaget är ofullständigt. Föreningen menar bland annat att alternativet "0+ via Sveg" är till avgörande delar väsentligt bättre och skulle förbättra tillgängligheten till hela Härjedalen. Den menar vidare att det finns andra sträckor som behöver rustas upp innan man bygger nytt. Föreningen anser att miljökonsekvensbeskrivningen är ofullständig eftersom den inte redovisar mängden massor som behövs. Vidare ifrågasätter föreningen varför Trafikverket inte åtar sig att göra en seriös konsekvensbeskrivning.

*Trafikverkets bemötande:* Av handlingarna framgår att ändamålet med projektet är att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för resande längs väg E45. Det framgår även av kapitel 7 "Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv" i planbeskrivningen vilka olika aspekter som legat till grund för analys och jämförelse av lokalisering och utformning samt motiv till val och bortval. Av samrådsredogörelsen framgår att aktuell vägplan utgår från ändamålen och att utredningsområdet är identifierat utifrån dem. Vidare uppger den sökande att behovet att åtgärda brister längs nuvarande väg E45 genom bland annat Sveg kvarstår även om en ny sträcka byggs och att eventuella behov av förbättringar längs andra sträckor av väg E45 och andra statliga vägar inte ingår i projektet och får utredas i separata projekt ifall det blir aktuellt. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att en god planering av masshanteringen är av största vikt för att minska negativ påverkan, energiförbrukning, kostnader och förhindra spridning av främmande invasiva

arter. Med anledning av detta har därför en masshanteringsplan tagits fram. Den sökande har vidare redogjort för varför den inte genomför djupgående analyser och utredningar om konsekvenserna för centralorten Sveg eller Härjedalens kommun i detta projekt. Trafikverket anser att den sökande har omhändertagit synpunkterna i tillräcklig omfattning och delar den sökandes bedömningar.

## Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad av befintlig väg respektive utbyggnad av väg i ny sträckning 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.

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

Den föreslagna åtgärden medför att väg E45 får en ny sträckning mellan Rengsjön och Älvros. Vägen dimensioneras för högsta bärighetsklass, BK4, och utformas med standard för 100 km/h längs en mycket stor del av sträckan. Trafiken på väg E45 får en förkortad färdväg på cirka 20 kilometer och framkomligheten för all trafik i Sveg ökar något. Trafiksäkerhet och tillgänglighet ökar samtidigt som delar av trafiken leds bort från sträckor med bebyggelse och högre olycksrisk. Projektets ändamål och projektmål bedöms kunna nås med god samhällsekonomi. Det innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande och att ändamålet med vägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

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.

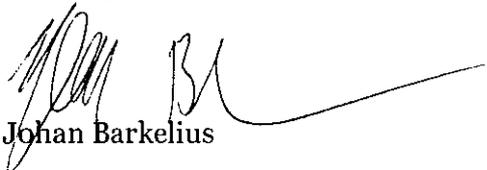
De delar av nuvarande väg som inte sammanfaller med den nya allmänna vägen behövs inte längre som allmän väg när den nya vägen är byggd. Indragningen innebär ingen olägenhet för bygden.

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 Eva-Lena Almér som föredragande.



Johan Barkelius



Ärendenummer  
TRV 2020/47289

Dokumentdatum  
2021-09-14

Sidor  
14(14)

## Bilagor

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

## Kopia till:

Länsstyrelsen i Jämtlands län  
Lantmäteriet (efter laga kraft)  
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jämtlands län  
Region Jämtland Härjedalen  
Härjedalens kommun  
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning

## 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 19 oktober 2021**.



## 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 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 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.