

Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Region Stockholm

Fastställelse av vägplan för anläggande och ombyggnad av väg 222 Skurubron samt indragning av del av väg 222 i Nacka kommun, Stockholms län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för byggande av ny vägbro för väg 222, Värmdöleden, ombyggnad av trafikplatserna Skuru och Björknäs samt en renovering och ombyggnad av de två befintliga vägbroarna över Skurusundet.

Fastställelsen gäller plankartor med status fastställelsehandling, betecknade 400Co211, 400Co212 och 400Co213, samtliga med datum 2015-10-21.

Fastställelsen gäller också: bilaga till plankarta, översiktskarta för fastigheter berörda av buller, ritningsnummer 000C9010, med status fastställelsehandling och datum 2015-10-21.

Rättelse av plankartor: Inom fastigheten Sicklaön 51:13 står beteckningen "Vi", den ska utgå från plankarta 400Co211. Under rubriken upplysningar står på samtliga plankartor att bygglov inte krävs för materialupplag. Denna upplysning ska utgå.

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 222, vid trafikplats Björknäs, som inte sammanfaller med den nya vägen dras in från allmänt underhåll. Indragningen sker när det ombyggda vägsystemet öppnats för trafik.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Stockholm.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade vägen

Vägplanen omfattar en ny vägbro över Skurusundet för väg 222, Värmdöleden, samt en ombyggnad och anpassning av trafikplatserna Skuru och Björknäs. Vägplanen omfattar även en ombyggnad och renovering av befintliga broar. Vägplanens totala längd utmed Värmdöleden är ca 1,2 kilometer.

Mellan trafikplats Skuru och trafikplats Björknäs byggs en ny vägbro med en längd om cirka 320 meter mellan landfästena och en total bredd om cirka 32 meter. Vägbron placeras strax söder om de befintliga vägbroarna, som längst cirka 25 meter ifrån. Den nya bron kommer att rymma två genomgående körfält och ett kollektivkörfält i vardera riktningen samt de av- och påfartskörsfält som ansluter till

trafikplatserna på respektive sida om sundet. Brobredden rymmer en eventuell framtida sektion med fyra smala körfält i vardera riktningen. Brons stödpelare placeras på land och den fria segelhöjden bevaras. En stor vikt har lagts vid gestaltningen för att komplettera omgivningen och matcha befintlig Skurubro. De två brohalvorna har separerats för att skapa en ljusspalt och de bullerskärmar som placeras längs bron ska utföras i transparent material.

De båda befintliga broarna ska renoveras och behållas. Den södra av de befintliga broarna ska utformas som en lokalväg med ett körfält i vardera riktningen. Den norra bron kommer att utformas med enkelriktade cykelbanor samt ett gångstråk. De båda befintliga vägbroarna kommer i framtiden att vara en del av Värmdövägen och det kommunala huvudvägnätet. Beslut om detta kommer att tas i ett framtida förändringsärende. Renoveringen av de gamla broarna kommer att påbörjas när den nya bron är klar och tagen i trafik.

Planen omfattar åtgärder för omhändertagande av det dagvatten som uppkommer inom vägområdet. Bullerskyddsskärmar kommer att uppföras längs hela sträckan.

I projektet ingår också ombyggnader av kommunala anslutande vägar, men dessa omfattas inte av vägplanen som endast avser statlig allmän väg.

Mark som kommer att tas i anspråk

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

Sammanlagt kommer cirka 4,7 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt. Huvuddelen av denna mark ägs idag av Trafikverket och knappt ett hektar ägs av Nacka kommun. Fyra privatägda fastigheter berörs varav två bostadsfastigheter hamnar under bron och kommer att behöva lösas in i sin helhet.

Vägrätten inskränks inom ett område på cirka ett hektar. Området behövs för anläggande och bibehållande av dagvattenanläggningar samt för åtkomst till områdena för att underhålla väganläggningen. Detta innebär att väghållaren efter att vägen är färdigbyggd inte får:

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

Fastighetsägaren får fortsätta att använda marken så länge användningen inte äventyrar vägens funktion och drift av denna.

Cirka 3,4 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Arealen utgörs i huvudsak av Trafikverkets egen mark. Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan.

Buller m.m.

Området är idag kraftigt bullerstört av trafiken på Värmdöleden och trafikplatserna. Bullerskyddsskärmar av varierande höjd och utformning kommer att sättas upp inom vägområdet längs hela vägplanens sträckning samt inom närmast intilliggande vägavsnitt. Närmare specificering av bullerskydden framgår av plankartorna. Som komplement till skärmarna krävs för flera fastigheter ytterligare åtgärder i form av fasadåtgärder och/eller lokala skyddsåtgärder vid uteplats för att gällande riktvärden ska kunna innehållas. Vilka fastigheter som kommer att erbjudas närmare undersökningar avseende behovet av skyddsåtgärder inom den egna fastigheten framgår av bilaga till plankarta, översiktskarta för fastigheter berörda av buller, samt fastighetsförteckningen. De förtecknade fastigheterna kommer att erbjudas åtgärder om undersökningen visar att åtgärder erfordras för att bullret inte ska överstiga riktvärdena för inomhus- och/eller utomhusmiljön. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Den nya skärm som byggs direkt söder om Värmdöleden på Skurusidan kommer generellt sett förbättra bullersituationen i Skuruparken.

Ägare till de stugor som trots denna åtgärd inte klarar riktvärdena för inomhusmiljö eller uteplats, kommer inte att erbjudas några ytterligare åtgärder då det bedömts varken vara tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt.

Risk

När anläggningen är utförd kommer de gamla broarna inte längre att utgöra primär transportled för farligt gods. Sådana transporter kommer istället ske på den nya bron. I vägplanen anges att för att minska risken för avåkning, både för fordon med och utan farligt gods, bör en hög kapacitetsklass väljas för vägräcken på bron.

Både dagvattendammen på Skurusidan och dagvattendammen/översilningsytan på Björknässidan ska förses med anordningar som gör det möjligt att stänga dammarna i de fall det sker ett utsläpp av farligt gods.

Kommunala planer

Vägplanen överensstämmer med gällande översiktsplan. Inga detaljplaner berörs.

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

Väg 22 och farleden genom Skurusundet utgör båda riksintressen för kommunikation. När vägutbyggnaden är i drift bedömer den sökande att den förstärkta förbindelsen över Skurusundet påverkar kommunikationsintresset positivt medan farleden inte påverkas alls.

Vägplanen berör strandskyddat område i den omfattning som framgår av plankartorna.

Skurusundet omfattas av miljö kvalitetsnormer för ytvatten. Vattenkvaliteten i Skurusundet påverkas positivt eftersom mängden tillförda partiklar, föroreningar och närsalter kommer att minska då väg dagvattnet renas innan det släpps ut i recipienten. Möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för ytvatten bedöms därmed öka.

Miljö kvalitetsnormer finns för flera ämnen i utomhusluft. Halterna av partiklar (PM₁₀) och kvävedioxid som är svårast att nå har utretts. I vägplanen anges att halten av partiklar är starkt kopplad till användandet av dubbdäck. I dagsläget använder 70 % av fordonen på vägarna dubbdäck. Användandet av dubbdäck minskar successivt och om trenden fortsätter kommer dubbdäcksanvändandet år 2030 ha sjunkit till ca 50 %. Fördelningen av trafik mellan lokalvägen och befintlig bro bedöms påverkas av de brukaravgifter som planeras för den nya bron fram tills den är betald. Bedömningar för PM₁₀ och kvävedioxid har därför gjorts för år 2030 och för år 2040.

Idag överskrids miljö kvalitetsnormen för PM₁₀ inom ett avstånd av cirka 10-15 meter från Värmdöleden (två meter ovan marknivå) på Skurusidan och Björknässidan. De gång- och cykeltrafikanter som idag färdas på de befintliga broarna eller på de gång- och cykelvägar som finns i och omkring de två trafikplatserna, exponeras därmed för partikelhalter som överskrider gällande miljö kvalitetsnormer. Inga byggnader ligger inom det område där riktvärdet för PM₁₀ överskrids. På befintliga broar kommer partikelhalten PM₁₀ att vara lägre än i dag och under gällande riktvärde såväl år 2030 som 2040. Detta gäller oavsett om dubbdäcksanvändningen sjunker eller inte. Situationen för gång- och cykeltrafikanter blir därmed bättre än idag.

För den nya bron gäller att för det fall dubbdäcksanvändningen år 2030 är oförändrad jämfört med idag kommer avståndet från Värmdöleden inom vilket PM₁₀ överskrids att öka till 10-20 meter samt partikelhalterna öka i trafikplatserna. Om dubbdäcksanvändningen sjunker till 50 % kommer överskridandet att minska till ett avstånd om 5 meter och partikelhalten i trafikplatserna kommer att vara något lägre än idag. Ingen av de byggnader som finns utmed den aktuella sträckan av Värmdöleden hamnar innanför det område där miljö kvalitetsnormen för PM₁₀ överskrids, oavsett dubbdäcksandel.

För år 2040, då brukaravgifterna antas ha upphört, kommer trafikökningen i kombination med ett oförändrat dubbdäcksanvändande (70 %) medföra att området där miljö kvalitetsnormen för PM10 överskrids ökar till 20-30 meter från trafikleden. Ur ett hälsoperspektiv är detta negativt för de trafikanter som använder de gång- och cykelvägar som finns i och omkring trafikplatserna. Tre byggnader kommer att hamna inom det område där miljö kvalitetsnormen för PM10 överskrids. Inga av dessa byggnader utgör bostadshus och människor vistas sällan och endast tillfälligt i anslutning till dessa byggnader. För det fall dubbdäcksanvändningen sjunker till 50 % kommer det område där miljö kvalitetsnormen för PM10 överskrids att vara lika brett som idag. Partikelhalten i de två trafikplatserna kommer dock att vara något lägre än idag. Under såväl den nya som de befintliga broarna beräknas partikelhalten underskrida miljö kvalitetsnormen för PM10. Området för överskridande är större år 2040 än 2030, oavsett dubbdäcksandel.

Oavsett trafikfördelning mellan broarna görs bedömningen att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxider precis som idag kommer att klaras med god marginal på såväl de befintliga broarna som den nya bron.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 1 282 miljoner kronor i prisnivå 2014. Objektet ingår i regional plan. Riksdagen har genom beslut från 2010 och 2012 godkänt att bron delvis finansieras med lån som ska återbetalas med infrastrukturavgifter, så kallade broavgifter.

Nacka kommun och Trafikverket har avtalat om att 2/3 av den nya bron ska finansieras med broavgifter. Avgiften kommer att finnas kvar tills 2/3 av investeringskostnaden är betald vilket i planbeskrivningen har uppgivits ta ca 10-12 år. Vid begäran om fastställelse har den sökande angivit att senare beräkningar baserade på bland annat kostnadsberäkningar från motsvarande redan införda system i Motala och Sundsvall, indikerar att återbetalningstiden för Skurubron blir 22 år.

Byggstart planeras ske 2017.

Andra utredningar och beslut

Den sökande har genomfört en förstudie som omfattar hela Skurubron, med trafikplatser i Björknäs och Skuru. Förstudiens fokus var att utreda förbättringar av framkomligheten över Skurusundet och av trafiksäkerheten. I förstudien redovisades möjliga åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Två åtgärder som föreslogs var dels en ny ramp upp på Värmdöleden från Björknäs, dels en ny bro över Skurusundet. En separat arbetsplan togs fram för en ny påfartsramp vid trafikplats Björknäs vilken nu är byggd.

En vägutredning genomfördes 2010-2011 och tre olika broläggningar söder om befintliga broar utreddes. I samtliga alternativ var en förutsättning att en ny motorvägsbro ska byggas för den regionala trafiken. Det så kallade "mellanalternativet", söder om befintlig bro, valdes. Vidare valdes den kombination av trafikplatser som bestod av en hel trafikplats i Skuru och en halv trafikplats i Björknäs med ramp från Stockholm.

Länsstyrelsen i Stockholms 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 36 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- Buller
- Behovet av en motorvägsbro
- Att hänsyn borde tas till en eventuell framtida tunnelbana
- Utformning av cykel- och gångväg på Skurusidan

- Behovet av busshållplatser
- Miljö kvalitetsnormer
- Tillfällig nyttjanderätt under byggtiden
- Belysning på bron
- Störningar under byggskedet
- Broavgifter

Den sökande har sammanfattat synpunkterna och kommenterat dessa i ett granskningsutlåtande. Bland annat anger sökanden att vägplanens syfte är att ta fram en plan för en ny vägbro, inte att utreda om kollektivtrafiken istället borde byggas ut. Planeringen av en eventuell tunnelbana ligger längre fram i tiden och har inte varit möjlig att ta hänsyn till.

Efter granskningen har den sökande ändrat vägplanen vilket beskrivs i ett ”PM ändringar efter granskning av vägplan”. Kompletteringar har endast gjorts av plankartan och planbeskrivningen. Sökanden anger att ändringarna är av redaktionell art och syftar till att förtydliga vägplanen. Någon kommunikation av ändringarna har därför inte skett.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Stockholms län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Nacka och Värmdö kommuner har upplevt en kraftig befolkningsökning de senaste åren till följd av bland annat ett mycket expansivt bostadsbyggande. Denna utveckling antas fortsätta vilket skapar ett ökat behov av förbättrade transporter. Väg 222 och Skurubron är idag den primära förbindelsen till Stockholm och därför kommer trycket på väg 222 att öka. Detta medför att sårbarheten i trafiksystemet är stor och en olycka på Skurubron skulle få stora effekter för framkomligheten inom större delen av Nacka och Värmdö.

Speciella frågor i projektet

Påverkan på riksintressen

Trafikverket delar den sökandes bedömning att den förstärkta förbindelsen över Skurusundet påverkar kommunikationsintresset positivt medan kommunikationsintresset farled inte påverkas.

Buller

I projektet görs omfattande bullerskyddsåtgärder. Även med beaktande av en bedömd framtida trafikökning kommer bullersituationen för berörda boende utmed aktuell sträcka av Värmdöleden att vara bättre efter utbyggnad än idag. Den sökande har utrett effekten av bullerskärmar av olika höjd. I vissa fall är nyttan av en högre skärm marginell och sökanden har i dessa fall inte bedömt det ekonomiskt rimligt att bygga skärmen högre än vad som föreslagits. Hänsyn har också tagits till estetiska värden för de befintliga broarna. De bostadsfastigheter där riktvärdena för buller bedöms överskridas kommer att erbjudas fastighetsnära åtgärder i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket delar den sökandes bedömning av vilka bullerskyddsåtgärder som är rimliga att utföra.

Miljö kvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten

Den bedömda tiden för hur länge broavgifter kommer att tas ut har justerats av den sökande och innebär att överflyttningen av trafik från den gamla bron till den nya kan komma att förskjutas jämfört vad som antagits vid beräkningen av luftföroreningar. Detta saknar betydelse för den långsiktiga bedömningen av

luftkvaliteten på och intill Skurubroarna. Halten av partiklar PM10 kommer på de befintliga broarna, där cykel- och gångtrafikanter färdas, att sjunka och underskrida miljökvalitetsnormen oavsett hur utvecklingen av andelen dubbdäcksanvändare blir. Om andelen dubbdäcksanvändare inte sjunker kommer miljökvalitetsnormen att överskridas i trafikplatserna där gång- och cykeltrafikanter passerar. Sjunker dubbdäcksanvändningen till 50 % kommer partikelhalten i trafikplatserna att vara lägre än idag. De beräkningar den sökande redovisat är gjorda utan hänsyn till de planerade bullerskärmarna, vilka bedöms reducera partikelhalten utanför skärmarna något. De områden där gång- och cykeltrafikanter exponeras för halter över miljökvalitetsnormen för PM10 är relativt begränsade och inga byggnader för stadigvarande vistelse hamnar innanför det område där miljökvalitetsnormen överskrids. Detta i kombination med att partikelhalten på gång- och cykelvägen på den befintliga bron minskar, gör att trafikantläggningen sammantaget bedöms inverka positivt vad gäller luftkvaliteten och partikelhalten. Partikelhalten utgör därmed inte skäl för att inte fastställa vägplanen.

Projektet kommer inte att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormen för den berörda vattenförekomsten.

Övriga miljökvalitetsnormer bedöms inte vara aktuella.

Risk

Trafikverket förutsätter att det högkapacitetsräcke som omnämns i beskrivningen sätts upp och att dagvattendammarna utformas på beskrivet sätt, med anordningar som gör det möjligt att stänga dammarna vid eventuell olycka med farligt gods.

Rättelse av plankartan

Inom fastigheten Sicklaön 51:13 står felaktigt beteckningen "Vi". Fastigheten ligger drygt 50 meter från närmaste vägområde och det är uppenbart att detta är en ren felskrivning, varför den beteckningen ska utgå från plankartan. Under rubriken upplysningar på plankartan står felaktigt att bygglov inte krävs för materialupplag. För att ett undantag från bygglov ska bli gällande krävs dels en planbestämmelse om detta och dels ett skriftligt medgivande från berörd kommun. Detta saknas i ärendet och upplysningen är således felaktig och ska utgå från plankartan.

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.

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 åtta yttranden. Svenska kraftnät, Strålsäkerhetsmyndigheten, Post- och telestyrelsen, SMHI, Riksantikvarieämbetet och Försvarmakten har inte haft några ytterligare synpunkter.

Folkhälsomyndigheten anser utifrån de framförda synpunkterna från närboende som redovisas i granskningsutlåtandet att man bör överväga att genomföra en hälsokonsekvensbedömning avseende buller, luftföroreningar m.m. som underlag för vidare beslut.

Trafikverket

Den utredning som den sökande genomfört visar att när anläggningen är utförd kommer bullerstörningarna för de boende längs Värmdöleden på aktuellt avsnitt att vara lägre än i dagsläget. Trafikverkets bedömning är att den färdigställda trafikantläggningen sammantaget inverkar positivt på

luftkvaliteten och partikelhalten. Störningar under byggskedet regleras inte i vägplanen. Trafikverket finner därför inte skäl att i nuläget genomföra ytterligare konsekvensbedömning avseende hälsoaspekter.

Nacka miljövårdsråd har inkommit med i huvudsak samma synpunkter som under granskningen. Miljövårdsrådet anser att cykelbanan måste få en bättre sträckning och effekterna av den nya påfarten bör utvärderas och därefter bör man utreda behovet av ytterligare spår och vägar. På Skurusidan bör det ordnas en möjlighet för motorvägsbussarna att stanna för att möjliggöra bussbyte, oberoende om ny bro byggs eller inte.

Trafikverket

Den sökande har besvarat synpunkterna i pm "Granskningsutlåtande över till Trafikverket Region Stockholm inkomna yttranden rörande vägplan för anläggande av väg 222, Skurubron, i Nacka kommun, Stockholms län", 2015-02-27. Av svaren framgår bl.a. att cyklisternas krav på framkomlighet ska vägas mot säkerhet och trygghet för gående. Gång- och cykelbanan utformas med bästa möjliga trafiksäkerhet utifrån förutsättningarna på platsen. Placeringen av busshållplatser hanteras av trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting och någon bytespunkt mellan motorvägsbussar och lokalbussar är inte aktuell i trafikplatsen. Trafikverket har här inget att tillägga. Fastställelseprövningen innebär att vägplanen ska provas enligt reglerna i väglagen. Överväganden om det hade varit bättre att bygga något annat, exempelvis en tunnelbana, omfattas inte av prövningen.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att ett anläggande av ny Skurubro och en ombyggnad av befintliga broar enligt vägplanen är motiverade och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan.

Den föreslagna ny- och ombyggnaden medför att den framtida trafikförsörjningen av östra Nacka och Värmdö säkerställs. Framkomligheten och trafiksäkerheten för alla trafikantgrupper förbättras och sårbarheten minskar. Det innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande.

Ett flertal alternativ för den nya bronns placering har utretts och hänsyn har tagits till såväl framkomlighet som miljö- och kulturintressen. Därmed tillgodoses ändamålet med vägen med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskäligen 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.

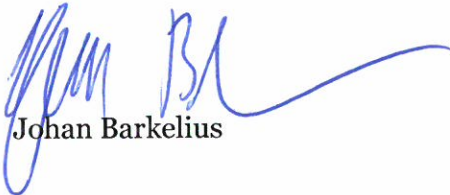
De delar av nuvarande väg 222 som inte sammanfaller med den nya allmänna vägen behövs inte längre som allmän väg när det nya vägsystemet är byggt. Indragningen innebär ingen olägenhet för bygden.

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 Stockholms län
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Stockholms län
Nacka kommun
Kommunala lantmäterimyndigheten i Nacka kommun (efter laga kraft)
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 12 juli 2016**.

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 miljöoverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån utomhus överskrider 65 dB(A) ekvivalentnivå.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder antar man schablonmässigt att fasaden på befintliga bostäder 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 skydds-zoner, 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.