



Skapat av (Efternamn, Förnamn, org)	DokumentID	Ev. ärendenummer
Gräns, Staffan, Sktm	TDOK 2011:144	
Fastställt av	Dokumentdatum	Version
cSktm	2011-03-22	1.0
Dokumenttitel		
Anslutningsärenden, tillämpning av 39-41 §§ väglagen		

Syfte

En riktlinje för anslutningsärenden har tagits fram. Någon handledning med mer detaljerade anvisningar, tips och råd för handläggare har inte funnits tidigare. Denna handledning kompletterar riktlinjen *Anslutningsärenden enligt 39-41 §§ väglagen*.

Omfattning

Handledningen ska användas som stöd och hjälp för de som handlägger anslutningsärenden.

Definitioner och förkortningar

Utfart är det begrepp som normalt används för enskild körvägsanslutning. Med utfart menas infart, anslutning, vägsanslutning, etc; det vill säga alla former av körbar kommunikationsmöjlighet kopplad till allmän väg. Det är den fysiska åtgärden inom vägområdet som är tillståndspliktig.

Med körväg menas allt annat än gång-, cykel- eller ridväg. Den ska vara körbar.

I väglagens första paragraf framgår vad som menas med allmän väg. De vägar som inte är allmänna är enskilda i väglagens mening.

Ansvar

Trafikverkets trafikingenjörer och handläggare som handlägger anslutningsärenden enligt 39-41 §§ väglagen (1971:948) ansvarar för det som handledningen omfattar.

Ansökan

Vi måste upplysa om vad som gäller när någon frågar. Vid förhandskontakt bör man berätta om handläggning, ansökningsblankett, bestämmelser, vad som bedöms, etc och att detaljerade föreskrifter kommer med tillståndet; allt som är bra att veta. Man bör inte berätta om detaljutformningen. Då kan utfarten anläggas utan tillstånd och uppfylls då alla trafiksäkerhetskrav som vi ställer kan det vara svårt att lösa de formella kraven med ansökan och tillstånd i efterhand.

En ansökan kan se ut hur som helst, det finns inga formella krav på blankett. Saknas uppgifter som vi behöver ska sökande kontaktas för kompletteringar. Ofta är det dock enklast för alla parter med en blankett.

Det går att ansöka elektroniskt på internet via Trafikverkets hemsida. Där finns också information om vad som gäller och ansökningsblankett finns för utskrift för den som vill skicka ansökan med vanlig post.

DokumentID TDOK 2011:144	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
-----------------------------	------------------------------------	----------------

I trakter där det är mycket skog och terrängen inte varierar kan det vara svårt att hitta läget där sökanden vill göra en utfart, en skogsbilväg t ex. Man kan då be sökande uppge GPS-koordinater för läget och kanske märka ut platsen med en snitsel.

Ansökningsavgift ska inte tas ut.

Bedömningsgrunder

På det övergripande vägnätet finns en större förväntan på god framkomlighet än på det sekundära vägnätet. Av framkomlighetsskäl bör därför nya anslutningar inte tillkomma på europa- och riksvägar. Även trafiksäkerhetsskäl talar mot nya anslutningar på dessa vägar. Om framkomligheten störs på högratifierade vägar medför det i sin tur en försämrad trafiksäkerhet. Undantag kan göras, t ex på lågratifierade vägavsnitt. Primära länsvägar (vägnummer 100-499), och liknande "basvägar" på det sekundära vägnätet (vägnummer 500 och uppåt), bör också bedömas restriktivt, men motsvarande undantag kan göras också där. På övriga vägar bör en positiv inställning präglade handläggningen, liksom en strävan till en lösning som tillgodoser kundens önskemål.

73 % av det statliga vägnätet är sekundära vägar men bara 22 % av trafikarbetet går på dessa vägar. De flesta anslutningsärenden är utefter dessa vägar och där går oftast att hitta lösningar som passar våra kunder.

Ändrad användning av en befintlig anslutning kräver inte tillstånd, det är tillåtet ändå. Det är bara den fysiska förändringen eller åtgärden inom vägområdet som kräver tillstånd och ska bedömas.

Vid ansökan om förhandsbesked om bygglov och bygglovsansökningar som har beröring med allmän väg, brukar kommunerna normalt höra Trafikverket. Då ska vi ge besked i våra yttranden om hur vi ställer oss och vad som gäller. Ofta följs sådana bygglovsärenden av ett anslutningsärende, vanligtvis enligt vad vi sa i yttrandet.

Trafikverket bör delta vid framtagning av detaljplaner som rör allmän statlig väg så att utfarter som redovisas där blir utformade på rätt sätt i enlighet med denna riktlinje. Normalt skickar kommunerna planförslag på remiss till Trafikverket. Om en enskild anslutningsväg finns med i detaljplan eller områdesbestämmelser anses en prövning vara gjord när planen eller områdesbestämmelserna togs fram. Väglagens bestämmelser ska därför inte tillämpas på sådana anslutningar.

För utfarter som är redovisade i en arbetsplan för byggande av allmän väg ska särskilt beslut enligt 39 § väglagen fattas. Det gäller oavsett om arbetsplanen är fastställd eller inte. Trafikingenjör bör delta vid framtagandet av en arbetsplan för att säkerställa att utfarten får rätt utformning och läge.

Ibland kan övergripande samhällsplanering påverka bedömningen av ett anslutningsärende. Det är t ex ibland svårt att hitta en lämplig plats för en verksamhet som är miljöstörande, exempelvis bergtäkt eller återvinning, och som kan accepteras från olika samhällsintressens synpunkter. Om någon vill etablera en sådan verksamhet på en plats som bedöms lämplig efter olika miljöprövningar bör utfartsfrågan också kunna lösas. Det kanske kan krävas olika restriktioner i samband med tillståndet, särskild utformning, utbyggt vänstersvängfält, etc så att trafiksäkerheten tillgodoses. Man kan då tillåta en anslutning som kanske annars skulle bedömas som tveksam.

Hastighetsgräns och trafikmängd på den allmänna vägen påverkar bedömningen. Siktförhållanden och siktsträckor är också viktigt. Användningssätt och trafikmängd på utfarten kan påverka bedömningen. Användningen kan regleras med låst bom.

Man måste ibland föra lite tankeresonemang när man är på plats och tittar; Hur påverkas vägen, finns några alternativ? Finns det samordningsmöjligheter, kanske via grannfastighet?

DokumentID TDOK 2011:144	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
-----------------------------	------------------------------------	----------------

Det är svårt att neka utfart från en avstyckad tomt. Det är ofta förutsatt i samband med avstyckningen men kan ibland bli svårt vid gamla avstyckningar på grund av ändrade förhållanden.

Utredning

Förbered på kontoret med att fylla i någon form av utredningsblankett eller motsv. Vägstatus, trafikmängd, vägbredd och hastighetsgräns är t ex bra att veta när man gör sitt platsbesök. Ta fram kartor över den aktuella platsen. Det är bra att ha med sig ut på plats. Ibland kan det vara svårt att hitta platsen eller fastigheten som ärendet avser.

Vid nybildad fastighet kan man, om det inte framgår av ärendet, kolla hur utfartsfrågan är tänkt att lösas hos lantmäteriet, eller i vårt arkiv om vi hörts i frågan. Om något ska byggas finns oftast bygglov. Då kan man kolla med byggnadsnämnden hur utfartsfrågan är tänkt om det inte framgår (det kanske kan påverka ställningstagandet i utfartsfrågan).

Finns ändringsplaner för vägen? Finns detaljplan eller områdesbestämmelser? Interna kontakter kan krävas ibland.

Vid alla andra oklarheter ska sökande kontaktas. Det kan finnas förklaringar eller alternativa lösningar.

Platsen för en ny utfart ska helst besökas av trafikingenjör/handläggare från väghållningsmyndigheten. Det är på plats som man gör den bedömning som ligger till grund för beslutet.

På platsen för den tänkta utfarten kontrolleras allt som kan påverka bedömningen. Det kan vara sikt-förhållanden, linjemålning, bästa läge eller andra alternativ, lutning, och om samordning kan ske. Vid ändring av utfart kan man anteckna bredd, radie etc för den befintliga utfarten som ska användas. Var noggrann så att inget glöms bort vid platsbesöket. Fotodokumentation kan vara bra.

Vid enstaka fall vid ändring kan räddningstjänsten behöva höras (om ändringen kan påverka deras möjlighet att nå ett område).

Det kan ibland vara svårt att avgöra om det finns en körvägsanslutning till en allmän väg. Om det finns en förbindelse som förefaller vara körbar, och som någon gång i tiden bör ha använts i det syftet, ska det betraktas som en befintlig körväg. Det är den fysiska förbindelsen på plats som avgör. Det behöver inte finnas någon markering på lantmäteriets kartor. En generös tolkning bör göras.

Teknisk utformning

- **Bredd** på anslutningsvägen – Det ska vara olika bredder vid olika förutsättningar. Om större trafikmängder ska trafikera den anslutande vägen måste man kunna mötas på den, så att ett fordon som ska köra ut på den allmänna vägen inte hindrar ett annat fordon som ska köra in på anslutningsvägen. Kriterier finns i Trafikverkets utformningsdokument. Man kan ange såväl minsta som högsta tillåtna vägbredd i ett tillstånd.
- **Kurvradier** – Olika kurvradier kan anges beroende på vilka förutsättningar som råder och vilka slags fordon som ska trafikera anslutningsvägen. Det framgår också av Trafikverkets utformningsdokument. Man kan ange såväl minsta som högsta tillåtna kurvradie i ett tillstånd.
- **Vilplan** – Det ska vara olika långt vilplan beroende på vilken typ av fordon som ska trafikera anslutningen, även det framgår av Trafikverkets utformningsdokument. Med vilplan menas den plana yta som en bil står på när den ska köra in på den allmänna utan att den inkräktar på körbaneutrymmet. Ett vilplan underlättar en säker inkörning och därifrån ska föraren ha fri

DokumentID TDOK 2011:144	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
-----------------------------	------------------------------------	----------------

sikt utefter den allmänna vägen i båda riktningarna (normalt från en punkt 3 meter från vägkanten där föraren sitter). En anslutning ska utformas så att inget vatten rinner in på den allmänna vägen.

- **Beläggning** – Om den allmänna vägen är belagd ska en anslutningsväg helst beläggas närmast den allmänna vägen. Hur lång del som ska beläggas beror på vilken typ av anslutningsväg det är frågan om, vilket framgår i Trafikverkets utformningsdokument. Beläggning görs i första hand för att skydda beläggningskanten på den allmänna vägen. Vid långa transportavstånd i glesbygden kan beläggning bli oproportionerligt dyrt för sökande. Om krav på beläggning ska ställas i tillstånd får därför avgöras regionalt från fall till fall, helst i samråd med driftprojektledaren. (Vid nybeläggning av den allmänna vägen görs normalt en breddökning vid alla anslutningar för att skydda beläggningskanten. På lite sikt får alltså vägkanten det skyddet ändå).
- **Släntlutning** – Släntlutningen på den anslutande vägen ska vara flack, enligt Trafikverkets utformningsdokument. Branta slänter kan vara farliga om man kör av den allmänna vägen och kör in en tvärbrant slänt på en anslutande väg.
- **Vägtrumma** – Om det behövs en vägtrumma under anslutningsvägen måste den ha en viss dimension och kvalitet. Diametern måste medge de vattenmängder som kan förekomma. Den måste också vara tillräckligt stor så att vi kan rensa trumman om den blir igensatt eller tina den om den fryser igen. Ett vägdike hör till den allmänna vägen och måste fungera. Det är Trafikverkets ansvar. Normalt kräver vi minst 300 mm diameter och det ska vara vägrör som håller för överfarter. Det kan vara lämpligt att låta driftentreprenören avgöra trumdiameter eftersom de kan de lokala förhållandena bäst. Avståndet till en trumma under en anslutande väg måste uppfylla kraven på säkerhetsavstånd.
- **Bom** – Om det ska vara bom eller motsvarande på anslutningsvägen måste avståndet från vägkanten till bommen vara tillräckligt stort. Ett fordon som normalt trafikerar anslutningen måste få plats mellan den allmänna vägen och bommen när föraren går ut och öppnar eller stänger. Vi bör då föreskriva att bommen ska ha reflexer enligt Vägmarkesförordningen (2007:90) 5 kap X7, samt att bommen ska öppnas i riktning bort från den allmänna vägen, eller uppåt.

Föreskrifter i tillstånd

Karta med läget för utfarten markerat ska bifogas tillstånd. Det ska inte råda något tvivel om utfartens läge, och det är bra för att våra driftentreprenörer som ska kunna hitta till rätt plats. I regioner med stora skogsområden med likartad terräng kan GPS-koordinater anges i beslutet för att det ska gå att hitta till rätt plats.

Föreskrifter med utformningskrav ska också bifogas, de kan kompletteras med en särskild utformningsanvisning.

Avsyrning av en utfart bör göras av driftentreprenören, vilket ska framgå av tillståndet. Avsyningsblankett ska bifogas.

Vid byggen exempelvis behövs ofta en tillfällig anslutning i ett annat läge än den permanenta lösning som sedan ska betjäna platsen. Krav på återställande av vägområdet är då viktigt, liksom att det verkligen följs upp.

När en befintlig anslutning ska tas bort vill sökande ibland ha kvar en gångmöjlighet. Då får utfarten smalas av till max 1,0 meters återstående bredd (gångväg), vilket i så fall ska framgå av beslutet. Den får inte vara körbar.

DokumentID TDOK 2011:144	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
-----------------------------	------------------------------------	----------------

Beslut

Vid **bifall** ska gemensam mall användas och bara det som gäller ska framgå. Om det finns särskilda omständigheter som medför krav kan det läggas till. I stället för TA-plan kan för lågtrafikerade vägar en bilaga med standardutmärkning räcka. En gemensam mall för utformningsanvisning som kompletteras med aktuella uppgifter ska användas.

Kopia av ett tillstånd ska skickas internt till de som på något sätt kan bli inblandade i genomförandet. Det är oftast driftprojektledaren, driftentreprenören och kanske en handläggare för TA-planer.

Vid **avslag** är det bra att använda rekommenderat brev med mottagningsbevis när vi skickar beslutet till sökande, men delgivningskvitto går också bra.

Överklagande

Utfartsbeslut överklagas till länsstyrelsen men ska skickas till den myndighet som har fattat beslutet inom 3 veckor från beslutsdatum (förvaltningslagen 21, 22 §§). Om det överklagas ska beslutsfattande myndighet pröva om överklagandet kom in i rätt tid. Som första instans ska man göra en bedömning om beslutet ska omprövas eller inte. Om inte beslutet ändras, skickas skyndsamt hela akten med alla originalhandlingar till länsstyrelsen. Om det är lämpligt bifogas ett yttrande eller förtydligande över överklagandet. Vi behåller kopior. Om överklagandet inkommit för sent ska det avvisas. Vi fattar då ett avvisningsbeslut där vi konstaterar att överklagandet kommit in för sent och därför inte behandlas. Ett sådant beslut kan också överklagas.

Även länsstyrelsens beslut kan i sin tur överklagas.

Övrigt

För utfarter som är redovisade i en arbetsplan för byggande av allmän väg ska särskilt beslut enligt 39 § väglagen fattas. Det gäller oavsett om arbetsplanen är fastställd eller inte. Trafikingenjör bör delta vid framtagandet av en arbetsplan för att säkerställa att utfarten får rätt utformning och läge.

I 40 § väglagen finns bestämmelser om stängning av en utfart. Möjligheten att spärra eller ändra en väganslutning enligt 40 § gäller inte bara körväg. Även icke tillståndspliktiga anslutningsvägar som gång-, cykel- och ridvägar kan stängas med stöd av 40 §, trots att kriterierna för körväg inte uppfylls. Trafiksäkerheten är enda kriterium.

I 41 § väglagen finns bestämmelser om olika föreskrifter som kan behövas i samband med beslut enligt 39-40 §§. Viss fordonstrafik eller tex all motorfordonstrafik kan förbjudas, trafik i bara en riktning kan föreskrivas av väghållningsmyndigheten, etc. Det är ganska ovanligt men kan behövas i enstaka fall, och kan då vara en bra möjlighet.

Att få en utfart stängd är ofta en besvärlig handläggning. En smidig förhandlingslösning enligt 50 § vägkungörelsen bör eftersträvas. I sådana fall blir det ofta nödvändigt med en ersättningsväg. Hur det ska gå till framgår i 60 § väglagen, både vid stängning och avslag enl 39-41 §§. Vaghållaren ska ordna det och om det behövs begära lantmåteriförrättning för att säkerställa rätten för användandet och skötseln av ersättningsvägen. I vår handläggning kan det då vara bra att ta hjälp av en markförhandlare.

När det gäller sättning av mitträcke (2+1-väg) är det ofta nödvändigt att ta bort en del väganslutningar. Projektledare och markförhandlare ska då vara inblandade, initiativet bör komma från projektledaren. Beslut enligt 40 § väglagen krävs alltid när en utfart ska stängas, även om arbetsplanen visar att anslutningen ska tas bort. Det gäller oavsett om arbetsplanen är fastställd eller inte. Enda undantaget är

DokumentID TDOK 2011:144	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
-----------------------------	------------------------------------	----------------

om vägens ägare går med på en frivillig uppgörelse om att anslutningen ska tas bort, då behövs inget beslut. En sådan uppgörelse ska dokumenteras.

Ett beslut enligt 40 § kan genomföras direkt (77 § väglagen), men kan ändå överklagas. Vinner motparten får vi återställa.

Om investeringsåtgärder medför krav på att utfarter ska stängas och också kräver en fastställd arbetsplan, bör arbetsplanen vinna laga kraft innan beslut fattas om stängning av utfart. Det gäller exempelvis vid ombyggnad till 2+1-väg.

Otillåtna eller ofullbordade anslutningar

När det gäller en utfart utan tillstånd bör vi utgå ifrån att det skett utan att man kände till vilka regler som gäller. Vi bör skriva ett informationsbrev där vi upplyser om vad som gäller och hur de ska agera. Om vi kan acceptera en ny utfart krävs en ansökan och att de bygger den enligt de villkor vi då ställer. Om vi inte kan acceptera utfarten ska vi kräva att den tas bort och att marken återställs. En lämplig tidsgräns ska sättas. Om inget händer inom den angivna tiden bör samma brev skickas igen med tillägget att vi tar bort anslutningen på sökandes/fastighetsägarens bekostnad om vår uppmaning inte följs. Det bör vara ett rekommenderat brev med mottagningsbevis. Det behövs ofta hjälp av en jurist i varje enskilt ärende så att det blir formellt korrekt.

När det gäller en utfart som byggs enligt ett givet tillstånd men som inte utförs på rätt sätt eller inte färdigställs inom föreskriven tid bör vi skriva brev och kräva att arbetet färdigställs inom tre veckor, eller att den tas bort och marken inom vägområdet återställs i ursprungligt skick. Vi bör också skriva att vi tar bort anslutningen på sökandes/fastighetsägarens bekostnad om vår uppmaning inte följs. Detta brev bör skickas som rekommenderat med mottagningsbevis.

Hjälpmedel och referenser

Denna handledning kompletterar riktlinjen *Anslutningsärenden enligt 39-41 §§ väglagen*, TDOK 2011:143.

Ändringslogg

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
0.8	2011-03-22		Åsa Anderzén