

Rapport

# Planläggning av vägar och järnvägar

*Version 1.0*



Dokumenttitel: Planläggning av vägar och järnvägar  
Version: 1.0  
Diarienummer: TRV 2012/85426  
Utgivningsdatum: 2014-09  
Utgivare: Trafikverket  
Kontaktperson: Elin Sandberg  
Uppdragsansvarig: Elin Sandberg  
Distributör: Trafikverket, 781 89 Borlänge, telefon: 0771-921 921

## **Förord**

Denna rapport för planläggning av vägar och järnvägar har tagits fram av Trafikverket efter införandet av en förändrad lagstiftning den 1 januari 2013 (väglag 1971:948 och lag om byggande av järnväg 1995:1649). Syftet med lagändringarna är både att effektivisera planläggningen och att korta ner ledtiderna med bibehållen kvalitet. Lagstiftaren har lagt stor vikt vid att betona aktörernas ansvar för att i nära samverkan planlägga vägar och järnvägar. Samrådsarbetet ska vara ett arbete som startar tidigt i processen och som genomsyrar hela planläggningen.

Rapporten utgår från lagstiftningen, men vissa komplement har gjorts för att anpassa förhållandena till Trafikverkets verksamhet. I vissa delar är rapporten också tillämpbar för andra infrastrukturbyggare.

Planlägningsprocessen beskrivs utifrån fem typfall. Dessa typfall ska ses som exempel på tillvägagångssätt, och variationer på dessa typfall förekommer, vilket också ska framgå i en särskild planlägningsbeskrivning.

Rapporten har tagits fram av en projektgrupp inom Trafikverket, i samråd med en referensgrupp bestående av representanter för berörda myndigheter och organisationer.

Till rapporten hör webbaserade stöd och hjälpmedel som finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats.

*Elin Sandberg*

*Förvaltare*

## **Beslut om Rapport Planläggning av vägar och järnvägar**

Rapporten för fysisk planläggning av vägar och järnvägar är ett Trafikverksdokument som anger Trafikverkets hantering av den fysiska planläggningen.

Rapporten finns tillgänglig på Trafikverkets webbplats.

Borlänge september 2014



*Lennart Kalander*

*Avdelningschef planering*

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>7</b>
1.1	Syfte.....	7
1.2	Begrepp och förkortningar.....	7
<b>2</b>	<b>Förutsättningar</b> .....	<b>11</b>
2.1	Övergripande mål .....	11
2.2	Lagstiftning .....	13
2.2.1	Lag om byggande av järnväg.....	13
2.2.2	Väglagen .....	15
2.2.3	Gemensam planläggning av vägar och järnvägar .....	16
2.2.4	Miljöbalken.....	17
2.2.5	Plan- och bygglagen.....	18
2.2.6	Kulturmiljölagen.....	19
2.2.7	Vägsäkerhetslag.....	19
2.3	Samordning med kommunal planering .....	20
2.3.1	Samordning vid översiktsplanering .....	20
2.3.2	Samordning vid detaljplanering .....	20
2.4	Miljöpolicy för Trafikverket .....	21
2.5	Aktörer i planlägningsprocessen .....	22
2.5.1	Länsstyrelsen .....	22
2.5.2	Kommunen .....	23
2.5.3	Statliga myndigheter.....	23
2.5.4	Regioner .....	23
2.5.5	Kollektivtrafikmyndigheter .....	24
<b>3</b>	<b>Grundläggande principer</b> .....	<b>24</b>
3.1	Begreppen ”byggande av väg” och ”byggande av järnväg” .....	24
3.2	Avbryta planläggningen .....	25
3.3	Förberedande studier – åtgärdsvalsstudier .....	25
3.4	Avgränsning av en väg- eller järnvägsplan .....	26
3.5	Ändamål .....	27
3.6	Projekt mål .....	28
3.7	Samråd i planlägningsprocessen.....	28
3.8	Samrådsredogörelse .....	30
3.9	Hantering av miljöfrågor i planläggning .....	31
3.10	Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och miljöbeskrivning.....	32
3.11	Trafikverket har identifierat fem typfall.....	35
<b>4</b>	<b>Åtgärd som inte innebär byggande av väg eller järnväg</b> .....	<b>37</b>
4.1	Aktiviteter under processen .....	38
4.1.1	Utred och analysera om åtgärden avser befintlig väg eller järnväg och är liten och okomplicerad.....	38
4.1.2	Utred och analysera påverkan på omgivningen .....	39
4.1.3	Utred och analysera markåtkomstbehov.....	41
4.1.4	Sammanställ underlag för fortsatt projektering .....	42
4.2	Redovisning.....	42

<b>5</b>	<b>Planläggning för väg- och järnvägsplan .....</b>	<b>43</b>
5.1	Planlägningsbeskrivning .....	43
5.2	Aktiviteter under planläggningen .....	44
5.2.1	Ta fram, bearbeta och analysera underlag .....	44
5.2.2	Begär länsstyrelsens beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan .....	47
5.2.3	Utarbeta lokaliseringsalternativ och påbörja MKB .....	51
5.2.4	Utforma planförslaget samt MKB eller miljöbeskrivning .....	56
5.2.5	Begära länsstyrelsens godkännande av MKB .....	64
5.2.6	Färdigställa plan med slutlig samrådsredogörelse .....	64
5.2.7	Kungöra och möjliggöra granskning av plan .....	65
5.2.8	Begära länsstyrelsens yttrande om planen .....	69
5.2.9	Begäran om fastställelse av plan .....	69
<b>6</b>	<b>Tillåtlighetsprövning (typfall 5) .....</b>	<b>71</b>
6.1	Tillåtlighetsprövning .....	71
6.2	Underlaget för tillåtlighetsprövning .....	72
6.3	Tillåtlighetsprocessen .....	75
6.3.1	Begära länsstyrelsen godkännande av MKB .....	76
6.3.2	Kungör, möjliggör granskning och genomför beredningsremiss .....	76
6.3.3	Sammanställ underlag för tillåtlighetsprövning .....	77
6.3.4	Skicka ärendet till regeringen för tillåtlighetsprövning .....	77
6.3.5	Fortsatt process med att ta fram väg- eller järnvägsplan .....	78
<b>7</b>	<b>Fastställelse av plan .....</b>	<b>79</b>
7.1	Fastställelseprövning .....	80
7.2	Fastställelsebeslutets giltighetstid .....	82
7.3	Upphävande av fastställelsebeslut .....	83
7.4	Överklagande .....	83
7.5	Avvikelse från plan .....	84
<b>8</b>	<b>Ändring av väghållningsansvar .....</b>	<b>84</b>
<b>9</b>	<b>Redovisning .....</b>	<b>85</b>
9.1	Samrådsunderlag .....	85
9.2	Val av lokaliseringsalternativ .....	88
9.3	Vägplan och järnvägsplan .....	90
<b>10</b>	<b>Referenslitteratur .....</b>	<b>101</b>
<b>11</b>	<b>Fördjupningsavsnitt .....</b>	<b>104</b>
11.1	Konsekvensbeskrivning väg- och järnvägsprojekt .....	104
11.2	Miljöbeskrivning och MKB .....	106
11.3	Redovisning på plankarta .....	129
<b>12</b>	<b>Ändringslogg .....</b>	<b>137</b>

# 1 Inledning

## 1.1 Syfte

Rapporten tillämpas internt i Trafikverket för hantering av planläggningsprocessen. Rapporten anger förutsättningar för arbetet i planläggningen av vägar och järnvägar. Utöver denna finns handböcker enligt avsnitt 10.

## 1.2 Begrepp och förkortningar

<b>Betydande miljöpåverkan</b>	Begreppet har sitt ursprung i miljöbalken. Graden av påverkan på miljön avgör om det ska upprättas en MKB när en väg- eller järnvägsplan upprättas. Länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan med stöd av kriterier som finns i förordningen om miljökonsekvensbeskrivning,
<b>Byggande av järnväg</b>	Att anlägga en ny järnväg och att bygga om en järnväg.
<b>Byggande av väg</b>	Att anlägga en ny väg och att bygga om en väg.
<b>Detaljplan</b>	Fysisk plan med rättsverkan som regleras enligt plan- och bygglagen (PBL). I detaljplan prövas om mark- och vattenområden är lämpliga för föreslagen markanvändning och regleras hur t.ex. ny bebyggelse får utformas.
<b>Enskilda som särskilt berörs</b>	Med detta avses i första hand närboende och inte en bredare allmänhet. Fastighetsägare vars mark kan komma att tas i anspråk och andra fastighetsägare i närheten av projektet ingår i denna krets. Det gör också delägare i samfälligheter och gemensamhetsanläggningar samt innehavare av särskild rätt.
<b>Fastställelsehandling</b>	Status för väg- eller järnvägsplan inför begäran om och under tiden för fastställelseprövning samt när planen har blivit fastställd.
<b>Fyrstegsprincipen</b>	Förhållningssätt som innebär att möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet prövas stegvis.
<b>Fysisk planering enligt PBL</b>	Kommunernas lagstadgade planering av hur mark- och vattenområden ska användas och utformas för olika verksamheter (bostäder, infrastruktur, friluftsliv, industri, naturområden med mera).
<b>Fysisk planering enligt väglagen och lag om byggande av järnväg</b>	Lokalisering och utformning av respektive trafikanläggning så att ändamålet med anläggningen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen.

<b><i>Förberedande studie</i></b>	En förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen.
<b><i>Granskning</i></b>	Formellt förfarande enligt väglagen och lag om byggande av järnväg för att samla in synpunkter från sakägare, allmänhet, organisationer med flera på en väg- eller järnvägsplan.
<b><i>Granskningshandling</i></b>	Status för väg- eller järnvägsplan inför kungörande av väg- och järnvägsplan och under tiden för granskning.
<b><i>Järnvägsmark</i></b>	Begrepp enligt lag om byggande av järnväg som avser mark för järnvägsspår, banvall med tillhörande diken, slänter samt underhålls-, skydds- och säkerhetszoner. Motsvarighet till begreppet vägområde.
<b><i>Järnvägsplan</i></b>	Fysisk plan med rättsverkan som regleras enligt lag om byggande av järnväg.
<b><i>Korridor</i></b>	Ett område inom vilket en framtida järnvägs- eller vägåtgärd med anläggningsdelar samt nya allmänna anslutnings- och parallellvägar med delar inryms. Korridorens bredd kan variera utmed sträckningen och är beroende av hur säkert det går att definiera anläggningens läge i terrängen.
<b><i>Kungörande</i></b>	Formellt förfarande för att offentliggöra att granskning av väg- eller järnvägsplan genomförs.
<b><i>Kungörelse</i></b>	Offentligt meddelande. Hantering av kungörelse framgår av lagen (1977:654) om kungörande i mål och ärenden hos myndighet m.m.
<b><i>Lokaliseringsalternativ</i></b>	Alternativ korridor för sträckningen av järnväg eller väg.
<b><i>Miljöbeskrivning</i></b>	Beskrivning av den förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön av ett väg- eller järnvägsprojekt som inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Normalt utgör den en del av planbeskrivningen
<b><i>MKB</i></b>	Miljökonsekvensbeskrivning.  Ett dokument, vars innehåll regleras i miljöbalken, särskilt avsett att utgöra beslutsunderlag och vars innehåll är grundat på en process där verksamhetsutövaren inhämtar, utvecklar, förmedlar och tillvaratar kunskap om hur verksamheten eller åtgärden inverkar på människors hälsa och på miljön, i den mening begreppet används i 1 kap 1 § miljöbalken.



<b>Områdesbestämmelse</b>	Bestämmelser med rättsverkan som kan upprättas inom begränsade områden som inte har detaljplan, exempelvis om kommunen vill reglera grunddragen i mark- och vattenanvändningen för att säkerställa syftet i översiktsplanen.
<b>PBL</b>	Plan- och bygglagen. PBL innehåller bestämmelser om kommunernas planläggning av mark och vatten och om byggande.
<b>Planläggning</b>	Arbetet med att ta fram vägplan eller järnvägsplan (även detaljplan).
<b>Planläggningsbeskrivning</b>	Beskrivning som för det specifika projektet anger hur den lagstadgade planläggningsprocessen med olika moment och samrådsaktiviteter kommer att genomföras.
<b>Planläggningsprocess</b>	Den fysiska planeringen av transportinfrastruktur som sker i en sammanhållen process enligt väglagen och lag om byggande av järnväg.
<b>Projekt</b>	Arbetsform avsedd för verksamhet som är inriktad mot ett bestämt mål och som bedrivs under begränsad tid.
<b>Projektmål</b>	Mål för väg- eller järnvägsanläggningens funktion i färdigställt skick.
<b>Regionplan</b>	Plan enligt PBL för flera kommuner som anger grunddragen för användningen av mark- och vattenområden och riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk.
<b>Riksintresse</b>	Geografiska områden av nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen kan pekas ut som områden av riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken.  Områdena kan vara viktiga av olika skäl och ha olika bevarandevärden. Trafikverket har pekat ut vägar och järnvägar av riksintresse enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser. I kommunal planering enligt PBL beaktar kommunen dessa statliga anspråk och länsstyrelsen bevakar att riksintressena tillgodoses.
<b>Samråd</b>	Utbyte av information med och inhämtande av synpunkter från berörda enskilda, myndigheter och organisationer under planläggningsprocessen. Samråd kan vara såväl muntligt som skriftligt.
<b>Samrådshandling</b>	Status för väg- eller järnvägsplan efter begäran om beslut om betydande miljöpåverkan och under tiden fram till att planen ska kungöras och granskas.

<b>Samrådsprocess</b>	En fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen fram till kungörande och granskning.
<b>Samrådsredogörelse</b>	Redogörelse för vilka samrådskontakter som tagits, vilka synpunkter som inkommit och vilka åtgärder som de inkomna synpunkterna inneburit.
<b>Samrådsunderlag</b>	Benämning på status för väg- eller järnvägsplan under planläggningens tidiga faser till och med länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.
<b>Spåranläggning</b>	Spår och övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift och brukande, signal- och säkerhetsanläggningar i övrigt, trafikledningsanläggningar samt anordningar för elförsörjning av trafiken.
<b>TDOK</b>	Trafikverksdokument.
<b>Utformningsalternativ</b>	Olika utformningar av väg- eller järnvägsanläggning i sig och inom en terrängkorridor.
<b>Väganordning</b>	Det som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande, till exempel vägbana, vägtrumma, diken, räcken och vägmärken.
<b>Väghållningsmyndighet</b>	Den regionala förvaltning som hör till Trafikverket och som regeringen bestämmer är väghållare för statliga allmänna vägar.
<b>Vägområde</b>	Vägområdet utgörs av den mark eller det utrymme som tagits i anspråk för väganordning. Motsvarighet till begreppet järnvägsmark.
<b>Vägplan</b>	Fysisk plan med rättsverkan som regleras enligt väglagen.
<b>Vägrätt</b>	Rätt för den som avser att bygga en allmän väg att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten.
<b>Åtgärd</b>	Planeringsbegrepp för beskrivning av vad som genomförs eller ska genomföras.
<b>Åtgärdsbeskrivning</b>	Begrepp som används i den ekonomiska planeringen för att beskriva bakgrund, syfte, funktion och omfattning med planerade investeringsåtgärder.
<b>Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)</b>	En förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen.
<b>Ändamål</b>	Vad som ska uppnås i projektet när det gäller vilka behov som ska tillgodoses och vilka problem som ska lösas.

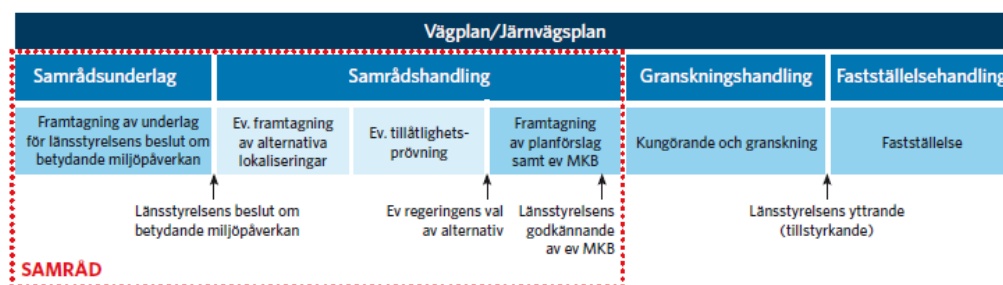
## Översiktsplan

Översiktsplanen är en plantyp enligt PBL. Den anger inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön i hela kommunen. Översiktsplanen har inte någon rättsverkan för enskilda. Kommunen är skyldig att ha en aktuell översiktsplan för hela kommunen.

## 2 Förutsättningar

Planläggning av väg- och järnvägsbyggande följer en process där både infrastrukturbyggaren och företrädare för samhället i övrigt medverkar. Planlägningsprocessen regleras i väglagen (1971:954) och lag (1995:1649) om byggande av järnväg och syftar till att förfarandet vid byggande av transportinfrastruktur ska få en god anknytning till övrig samhällsplanering och till miljölagstiftningen. Processen innebär att planläggningen av vägar och järnvägar förankras bland annat i kommunernas planering och att de som berörs i olika processteg får goda möjligheter till insyn och ges möjlighet att framföra synpunkter. Under processen analyseras och beskrivs väg- eller järnvägsanläggningens lokalisering och utformning. Slutligen läggs lokaliseringen och detaljutformningen fast.

De handlingar som ska tas fram kommer successivt att bli mer detaljerade. För att underlätta kommunikationen och för att man ska veta var i processen man befinner sig, har Trafikverket identifierat följande statusbegrepp för väg- och järnvägsplanen.



Handlingen benämns vägplan eller järnvägsplan. Under processens gång har planen olika status, till exempel samrådsunderlag i början av processen och fastställelsehandling i slutet av processen.

### 2.1 Övergripande mål

På nationell nivå finns det övergripande målet för transportpolitiken som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det antogs av riksdagen 2009 mot bakgrund av propositionen ”Mål för framtidens resor

och transporter” (prop. 2008/09:93). Det övergripande målet är uppdelat i

- funktionsmålet: tillgänglighet
- hänsynsmålet: säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Funktionsmålet respektive hänsynsmålet konkretiseras genom bedömningar av regeringen i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

Regeringen har formulerat nationella miljö kvalitetsmål som gäller tillsammans med de transportpolitiska målen. Man har också satt upp ett jämställdhetspolitiskt mål och fyra delmål som beskrivs i proposition 1993/94:147 ”Delad makt delat ansvar”. Dessa utvecklas vidare i proposition 2008/09:35 ”Mål för framtidens resor och transporter” och gäller även för transportplaneringen.

Regeringen har vidare satt upp elva nationella folkhälsomål som beskrivs i proposition 2002/03:35 ”Mål för folkhälsan”. Särskilt målområde 5 ”Miljöer och produkter” gäller för transportplaneringen.

Vidare har regeringen satt upp ett arkitekturpolitiskt mål, som beskrivs i proposition 1997/98:117 ”Handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design”. Man betonar den offentliga miljöns betydelse och pekar på trafikverkens stora ansvar att agera som föredömen inom området. De delmål som slagits fast för arkitekturpolitiken gäller också för transportsystemen. På regional nivå finns exempelvis strategier för regional utveckling eller för förbättrade kommunikationer genom samverkan med andra trafikslag.

På lokal nivå anger den kommunala planeringen mål eller normer, till exempel för luftkvalitet. Kommunernas ambitioner avseende transporter och infrastruktur beskrivs i deras översiktsplaner och andra dokument, exempelvis lokala trafikstrategier.

Formuleringen av ändamål med ett projekt och av projektmålen ska ta sin utgångspunkt i de mål som på detta sätt uttryckts av samhället. De arkitekturpolitiska målen är till exempel viktiga utgångspunkter för landskapsanalys och gestaltungsprogram.

## 2.2 Lagstiftning

Följande författningar är de som i huvudsak ska tillämpas i planläggningsprocessen:

- lag om byggande av järnväg (1995:1649)
- förordning om byggande av järnväg (2012:708)
- väglagen (1971:948)
- vägförordningen (2012:707)
- vägsäkerhetslag (2010:1362)
- vägsäkerhetsförordningen (2010:1367)
- miljöbalken (1998:808)
- förordningar till miljöbalken
- förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar
- plan- och bygglagen (2010:900)
- plan- och byggförordning (2011:338)
- kulturmiljölagen (1988:950)
- Vägverkets föreskrifter (2003:140) om tekniska egenskapskrav vid byggande av vägar och gator (vägregler).

### 2.2.1 Lag om byggande av järnväg

Lagen (1995:1649) och förordningen (2012:708) om byggande av järnväg innehåller bestämmelser om fysisk planläggning och andra förutsättningar för att bygga järnväg, och för ersättning när mark tas i anspråk med mera. I lagen slås fast att järnvägsplan ska upprättas för åtgärder som innebär byggande av järnväg i lagens mening. Där regleras också den process som leder fram till en fastställd järnvägsplan och som således är en förutsättning för byggande av järnväg.

Reglerna för järnväg gäller också för tunnelbana och spårväg. Om en tunnelbana eller en spårväg byggs med stöd av en detaljplan enligt PBL, behöver dock bestämmelserna i lag om byggande av järnväg inte tillämpas.

En järnvägsplan behöver inte upprättas för industrispår eller hamnspår som ska anläggas uteslutande på egen fastighet. En järnvägsplan får upprättas för att stänga av en plankorsning, även om åtgärden inte är byggande av järnväg.

En grundläggande utgångspunkt är att när en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så, att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Planläggningsprocessen syftar till att utreda och definiera var järnvägen ska lokaliseras och hur den ska utformas. Samrådet i inledningsfasen av denna lagreglerade process ska handla om att inhämta kunskap från allmänheten, statliga myndigheter, kommuner, organisationer med flera. Järnvägens sträckning och utformning ska klarläggas längre fram i processen, och läggs slutligen fast i en järnvägsplan. Processen innehåller löpande samrådsaktiviteter.

Trafikverket har enligt lag om byggande av järnväg rätt att få tillträde till mark för förberedelse till byggande av järnväg, det vill säga markundersökningar, mättningsarbeten och liknande som behövs för att planläggningsarbetet ska kunna genomföras. Lag om byggande av järnväg innehåller regler om markåtkomst för att bygga järnvägen.

Från och med att en järnvägsplan fastställts är det förbjudet att utan Trafikverkets tillstånd uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra järnvägsmarkens användning för järnvägsändamål. Det finns också regler om möjligheter att ta bort växtlighet som inverkar menligt på trafik- eller driftsäkerheten på en järnväg.

Lagen innehåller också regler om vem som får överklaga olika typer av beslut enligt lag om byggande av järnväg, och om vem som prövar överklagandena. Trafikverkets beslut att fastställa järnvägsplan får överklagas till regeringen.

En järnvägsplan som har fått laga kraft medför rättsverkningar av flera slag. Järnvägsplanen ger den som ska bygga järnvägen rätt att anlägga järnvägen på det sätt som har redovisats i järnvägsplanen. Endast oväsentliga avvikelser får göras från järnvägsplanen när järnvägen byggs. Det gäller både lokalisering och utformning av den egentliga järnvägsanläggningen och utförande av olika skyddsåtgärder.

En järnvägsplan som har fått laga kraft ger den som ska bygga järnvägen möjlighet att få lösa sådan mark eller sådant utrymme som enligt planen inte endast tillfälligt ska användas för järnvägsändamål, förutsatt att järnvägen ska tillgodose ett allmänt transportbehov. Normalt tas berörd mark i anspråk genom en lantmäteriförrättning. När järnvägsplanen har fått laga kraft kan också markägaren kräva att få den mark som berörs inlöst.

En järnvägsplan som har fått laga kraft ger också den som ska bygga en järnväg en tidsbegränsad nyttjanderätt om detta behov har redovisats i järnvägsplanen. Nyttjanderätten innebär rätt att använda mark eller annat utrymme i närheten av järnvägsmarken, för behov som uppstår när järnvägen byggs, till exempel för uppställningsplatser, upplagsplatser eller transportvägar.

En fastighetsägare vars mark blir inlöst ska få ersättning. Ersättningsreglerna i lag om byggande av järnväg är baserade på expropriationslagens regler. Normalt träffas överenskommelse om förvärv av den mark som berörs. Ersättning betalas även för skador som har uppkommit under projekteringsarbete och för tillfällig nyttjanderätt under byggnation. I vissa undantagsfall kan en fastighetsägare få marken inlöst redan innan det finns en järnvägsplan som har fått laga kraft.

### **2.2.2 Väglagen**

Väglagen (1971:948) och vägförordningen (2012:707) innehåller regler om byggande av väg, drift av väg, vägrätt, ersättning när mark tas i anspråk med mera. Lagen gäller för allmänna vägar, det vill säga riksvägar och länsvägar. I väglagen står att med väghållning avses både byggande av väg och drift av väg. Lagen definierar också vad som menas med dessa två begrepp. Vidare framgår att staten, genom Trafikverket, är väghållare för allmänna vägar. Regeringen kan förordna att en kommun istället ska vara väghållare enligt väglagen.

I lagen slås fast att vägplan ska upprättas för åtgärder som innebär byggande av väg i lagens mening. Där regleras också den planläggningsprocess som leder fram till en fastställd vägplan och som således är en förutsättning för byggande av väg. En grundläggande utgångspunkt är att när en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så, att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Väghållningsmyndigheten har enligt väglagen rätt att få tillträde till mark för förberedelse till byggande av väg, det vill säga markundersökningar, mättningsarbeten och liknande som behövs för att planläggningen ska kunna genomföras.

I lagen finns bestämmelser om hur en enskild väg kan förändras till allmän om den behövs för allmän samfärdse, men också om hur en allmän väg som har minskat i betydelse kan dras in och alltså upphöra att vara allmän.

Enligt väglagen ställs krav på att en väg ska underhållas, repareras och på annat sätt hållas i ett skick som är tillfredsställande för samfärdseln. Till drift av väg hör även serviceåtgärder och förbättringsåtgärder.

Begreppet vägrätt definieras i väglagen. Vägrätten är en stark nyttjanderätt som tar över markägarens rätt till marken. Vägrätt innebär också att väghållaren får ta till vara naturtillgångar, till exempel ta ut jord- och bergmassor inom vägområdet. För att vägrätt ska uppkomma krävs normalt en vägplan som har fått laga kraft, men rätten uppkommer även när en enskild väg förändras till allmän. Vid små ombyggnader och driftåtgärder, som inte medför mer än marginell ytterligare omgivningspåverkan, kan vägrätt också uppkomma med stöd av avtal. När vägrätt har uppkommit gäller den för obestämd tid.

Lagstiftningen innehåller ett flertal regler om vilka tillstånd som behövs för olika åtgärder inom eller i närheten av ett vägområde. Inom vägområdet är det väghållningsmyndigheten som är tillståndsgivare, och utanför vägområdet är det länsstyrelsen. Bland annat krävs tillstånd för att ansluta en enskild väg till en allmän väg och att utföra ledningsarbeten inom vägområdet. I närheten av vägområdet krävs tillstånd för att uppföra byggnader eller anläggningar och för

att vidta åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten. Det finns även regler om reklam, skymmande växtlighet med mera.

Lagen innehåller också regler om vem som får överklaga olika typer av beslut enligt väglagen och om vilken instans som prövar överklagandena. Trafikverkets beslut att fastställa vägplan prövas av regeringen.

En vägplan som har fått laga kraft medför rättsverkningar av liknande slag som en järnvägsplan. Vägplanen ger väghållaren rätt att anlägga vägen på det sätt som redovisas i vägplanen. Endast oväsentliga avvikelser får göras från vägplanen när vägen byggs. En fastställd vägplan ger väghållaren möjlighet att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. Vägrätten uppkommer genom att vägens sträckning märks ut på marken och vägarbetet påbörjas inom fastigheten. När vägplanen har fått laga kraft kan markägaren kräva att få den mark som berörs inlöst.

En vägplan som fått laga kraft ger också väghållaren en tidsbegränsad nyttjanderätt om detta behov har redovisats i vägplanen. Nyttjanderätten innebär rätt att använda mark eller annat utrymme i närheten av vägområdet, för behov som uppstår när vägen byggs, till exempel för uppställningsplatser, upplagsplatser eller transportvägar.

En fastighetsägare som upplåter mark med vägrätt ska få ersättning. Väglagens ersättningsregler är baserade på expropriationslagens regler. Normalt träffas avtal om vägrättsupplåtelsen och ersättning betalas som om marken förvärvades med äganderätt. Ersättning betalas även för skador som har uppkommit under projekteringsarbete och för tillfällig nyttjanderätt under tiden för byggnation. I vissa undantagsfall kan en fastighetsägare få marken inlöst redan innan det finns en vägplan som har fått laga kraft.

### **2.2.3 Gemensam planläggning av vägar och järnvägar**

Om en allmän väg behöver byggas om på grund av ett järnvägsprojekt får vägombyggnaden regleras i järnvägsplanen. Väglagens bestämmelser om hur en vägplan tas fram, fastställs och upphör ska då inte tillämpas.

På samma sätt gäller att ombyggnaden får regleras i vägplanen när en järnväg behöver byggas om på grund av ett vägprojekt. Bestämmelserna i lag om byggande av järnväg om hur en järnvägsplan tas fram, fastställs och upphör ska då inte tillämpas.

En järnvägsplan och en vägplan får upprättas i ett gemensamt förfarande och fastställas genom ett beslut. Regeln är avsedd för situationer där det finns behov av att planera för väg och järnväg i samma geografiska område, ofta nära varandra. Det handlar inte om att ersätta den ena lagen med den andra. Lag om byggande av järnväg ska i sin helhet tillämpas på järnvägen och väglagen i sin



helhet på vägen. Regeln påverkar inte vilken lag som ska tillämpas, utan förfarandebestämmelserna enligt respektive lag ska tillämpas. Förfarandet får utmytna i ett gemensamt plandokument som innehåller både en vägplan och en järnvägsplan som fastställs av Trafikverket genom ett beslut. Det gemensamma beslutet har sin rättsliga grund i såväl väglagen som i lagen om byggande av järnväg och är överklagbart enligt båda lagarna.

#### **2.2.4 Miljöbalken**

Planläggning och byggande av väg och järnväg omfattas av miljöbalken och väglagen/lag om byggande av järnväg. Lagarna gäller parallellt. Miljöbalkens övergripande mål är att främja en hållbar utveckling, vilket framgår av portalparagrafen i 1 kap. 1 §. Här anges också grundläggande krav för tillämpningen.

Hänsynsreglerna i miljöbalken<sup>1</sup> är centrala och gäller alla verksamheter eller åtgärder inom miljöbalkens tillämpningsområde. De ställer krav på att samtliga beslut (till exempel om alternativ, utformningar och skyddsåtgärder) som Trafikverket fattar utgår från dessa regler.

Hänsynsreglerna avser

- bevisbörderegeln
- kunskapskravet
- försiktighetsprincipen
- produktvalsprincipen eller substitutionsprincipen
- hushållnings- och kretsloppsprinciperna
- lokaliseringsprincipen
- skälighetsregeln
- skadeansvaret.

Andra centrala bestämmelser som har stor betydelse för väg- och järnvägsprojekt är hushållningsbestämmelserna för mark och vattenområden<sup>2</sup> och bestämmelserna om miljökvalitetsnormer<sup>3</sup>. Enligt hushållningsbestämmelserna ska riksintressen utses även för infrastrukturanläggningar. Trafikverket har ansvar för att peka ut riksintressen för järnvägar, vägar, sjöfart och flyg.

Många åtgärder som ska utföras i samband med ett väg- eller järnvägsprojekt måste prövas separat enligt miljöbalken eller dess förordningar. Exempel på prövningar är vattenverksamhet, avfall, täkter, områdesskydd och artskydd. De olika intressen som berörs av sakprövningar är även en del av MKB-processen för planen. Analys och samråd kring dessa intressen och kommande prövningar behöver påbörjas tidigt i planlägningsprocessen.

---

<sup>1</sup> 2 kap.

<sup>2</sup> 3 och 4 kap.

<sup>3</sup> 5 kap.

### **2.2.5 Plan- och bygglagen**

Plan- och bygglagen reglerar hur mark- och vattenområden används och hur bebyggelse ska få komma till och utformas. Vid prövning av frågor enligt plan- och bygglagen (2010:900) ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen. Lagen slår fast att det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt lagens regler.

Kommunen får reglera mark- och vattenområdets användning. Bebyggelse och byggnadsverk regleras med detaljplaner eller områdesbestämmelser. Kommunen ska med en detaljplan pröva ett mark- eller vattenområdes lämplighet för bebyggelse och byggnadsverk samt reglera bebyggelsemiljöns utformning. Av en plan ska det framgå hur olika intressen har sammanvägts och hur gemensamma frågor har lösts. Den ska bland annat redovisa vilken typ av bebyggelse som får utföras och hur gator och andra allmänna platser ska utformas och användas. En detaljplan ska ha en genomförandetid på minst fem och högst femton år. Under denna tid får detaljplanen i princip inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja.

Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan som omfattar kommunens hela yta. Den ska ge vägledning för beslut om användningen av mark och vattenområden. Av översiktsplanen ska det framgå grunddragen i användningen av mark- och vattenområden, kommunens syn på hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras samt hur kommunen avser att tillgodose riksintressen enligt miljöbalken. Av planen ska också framgå hur kommunen i planläggningen avser att ta hänsyn till nationella och regionala mål samt planer och program av betydelse för hållbar utveckling. Ändring av översiktsplanen kan göras som tematiskt tillägg eller som fördjupning för avgränsade områden.

Områdesbestämmelser kan användas för att reglera endast ett begränsat antal frågor inom områden som inte har detaljplan. De kan vara ett alternativ till detaljplan när det finns ett behov av att reglera befintlig bebyggelse, men ger ingen byggrätt och inte heller någon rätt för kommunen att lösa in mark.

Staten, genom länsstyrelsen, ska överpröva kommunens beslut att anta detaljplaner och områdesbestämmelser om dessa inte uppfyller ett antal krav i PBL, bland annat tillgodoseendet av riksintressen.

Plan- och bygglagen med tillhörande förordningar reglerar när lov behövs. Det handlar om bygg-, mark- och rivningslov. En detaljplan eller områdesbestämmelser kan innehålla bestämmelser som ändrar lovplikten. Planer enligt väglagen och lag om byggande av järnväg kan i vissa fall innebära att bygglov inte behövs under förutsättning att kommunen tillstyrker detta.

### **2.2.6 Kulturmiljölagen**

Kulturmiljölagen (1988:950) är den centrala lagen för kulturmiljövården. Den lägger fast de grundläggande bestämmelserna om skydd för viktiga delar av kulturmiljön och innehåller bland annat bestämmelser om fornlämningar. Det är förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fast fornlämning, eftersom det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön.

Ansvar för kulturmiljön delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön. Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas. Bestämmelserna i lagen syftar till att tillförsäkra nuvarande och kommande generationer tillgång till en mångfald av kulturmiljöer.

Enligt kulturmiljölagen föregås en arkeologisk slutundersökning av en arkeologisk utredning och förundersökning. Behov av arkeologisk utredning ska därför tas upp i samband med samråd med länsstyrelsen under planlägningsprocessen. För en smidig process genomförs eventuell utredning och förundersökning innan en väg- eller järnvägsplan fastställs.

### **2.2.7 Vägsäkerhetslag**

Vägsäkerhetslagen (2010:1362) gäller vägar eller vägprojekt som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige. Lagen gäller dock inte vägtunnlar, vilka omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar. Transportstyrelsen ska utöva tillsyn enligt vägsäkerhetslagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, till exempel vägsäkerhetsförordningen (2010:1367).

Enligt vägsäkerhetslagen ska väghållaren för varje vägprojekt som omfattas av lagen göra en trafiksäkerhetsanalys. Trafiksäkerhetsanalysen ska bland annat innehålla en beskrivning av den aktuella trafiksäkerhetssituationen, de trafiksäkerhetsmässiga problemen och de mål som ska uppnås med vägprojektet. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägsäkerhet (TSFS 2010:183; ändrad TSFS 2013:31) ska en trafiksäkerhetsanalys vara genomförd innan en vägplan kungörs.

Enligt vägsäkerhetslagen ska väghållaren också, för varje vägprojekt som omfattas av lagen, utse en trafiksäkerhetsgranskare som ska följa planläggningen av vägprojektet och göra en trafiksäkerhetsgranskning samt upprätta granskningsrapporter. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägsäkerhet (TSFS 2010:183) ska granskningen ske i den inledande planläggningen av vägen, i fasen för vägens detaljutformning och i fasen omedelbart före det att vägen tas i bruk.

Trafiksäkerhetsanalyser och trafiksäkerhetsgranskningar ska genomföras enligt rutiner som Trafikverket beslutat.

## 2.3 Samordning med kommunal planering

Det finns flera beröringspunkter mellan planläggningen av vägar och järnvägar och den kommunala fysiska planeringen enligt PBL. Kommunernas och regionernas översiktliga planer har en stor betydelse för Trafikverkets åtgärdsplanering. Enligt prop. 2011/12:118 bör infrastrukturbyggaren ta ansvar för att möjligheterna till samordning utnyttjas i de fall det är lämpligt. Det är också infrastrukturbyggaren som har huvudansvaret för att åstadkomma ett bra samarbete med kommunerna. För att det ska vara möjligt måste samarbetet inledas tidigt och fortgå kontinuerligt under processen. Det är i dessa sammanhang viktigt att infrastrukturbyggaren och kommunerna är lyhörda för varandras behov och synpunkter.

### 2.3.1 Samordning vid översiktsplanering

När kommunen upprättar sin översiktsplan ska kommunen redovisa hur man ska tillgodose utpekade riksintressen för både befintliga och tillkommande infrastrukturanläggningar<sup>4</sup>. Härigenom kan planerade vägar och järnvägar ges ett skydd innan väg- respektive järnvägsplanen fastställts. Trafikverket ska i beslutet om fastställelse av en väg- eller järnvägsplan ange om den prövade anläggningen, verksamheten eller åtgärden går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna samt med den för området gällande översiktsplanen och i förekommande fall regionplanen.<sup>5</sup>

### 2.3.2 Samordning vid detaljplanering

För en vägplan eller järnvägsplan som endast avser en väg eller järnväg som också har prövats eller ska prövas i en detaljplan, ska ett förenklat förfarande vara möjligt när det gäller miljökonsekvensbeskrivning, samråd, kungörande och granskning. Med förenklat förfarande menas enligt lagtexten att

- samråd om en vägs eller järnvägs lokalisering och utformning i detalj inte behöver ske om väg- eller järnvägsplanen enbart gäller åtgärder som också har prövats eller ska prövas genom detaljplan enligt plan- och bygglagen
- det inte behövs någon miljökonsekvensbeskrivning som är särskilt upprättad för väg- eller järnvägsplanen om väg- eller järnvägsplanen enbart gäller åtgärder som också har prövats eller ska prövas genom detaljplan enligt plan- och bygglagen
- kungörandet av väg- eller järnvägsplanen får samordnas med det kungörande som ska ske i detaljplaneärendet, om förslaget enbart gäller åtgärder som också har prövats eller ska prövas genom detaljplan enligt plan- och bygglagen.

En MKB som är upprättad för en detaljplan och ska användas för en väg- eller järnvägsplan ska vara aktuell och tillräcklig för det planärendet. Det betyder att

---

<sup>4</sup> 12 kap. PBL

<sup>5</sup> 5 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden

MKB måste uppfylla kraven i lag och förordning som genomför det så kallade MKB-direktivet (2011/92/EU). Länsstyrelsen ska godkänna MKB innan den kungörs.

Samordningsbestämmelserna innebär enligt prop. 2011/12:118 inte att infrastrukturbyggaren kan avstå från den planläggning som krävs i väglagen eller lag om byggande av järnväg, med motivet att det finns en kommunal detaljplan. Alla lagregler ska uppfyllas, men det kan ske samordnat med den kommunala planeringen.

En järnväg eller väg får inte byggas i strid med en gällande detaljplan eller områdesbestämmelse. I praktiken innebär detta att en väg- eller järnvägsplan inte bör fastställas innan kommunen har ändrat sina planer så att de överensstämmer med det planerade projektet. Om syftet med detaljplanen eller områdesbestämmelserna inte motverkas får dock mindre avvikelser göras.

Boverket har tagit fram en kunskapsöversikt som beskriver olika samordningsmöjligheter mellan PBL och väglagen respektive lag om byggande av järnväg. Rapporten har tagits fram av Boverket med hjälp av personer från länsstyrelsen i Skåne och Stockholm. Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting har lämnat synpunkter på rapporten under arbetets gång. Rapporten som heter "Samordna planering för bebyggelse och transporter!" [6] finns tillgänglig på Boverkets webbplats. Det är främst avsnitt 3 som heter "Reglerad samordning – förenkling" som beskriver samordningsmöjligheter.

## 2.4 Miljöpolicy för Trafikverket

Trafikverket har en miljöpolicy som även omfattar utveckling och planering av transportsystemet:

Trafikverket ska leda en utveckling där transportsystemets negativa påverkan på miljö och hälsa minskar, samtidigt som förutsättningarna för resor och transporter förbättras.

Alla på Trafikverket har ansvar för att i samverkan med samarbetspartner och kunder leda utvecklingen av ett miljömässigt hållbart transportsystem genom att

- *planera, bygga och förvalta transportsystemet på ett miljöanpassat sätt*
- *integrera miljöhänsyn i vårt dagliga arbete*
- *utveckla transportsystemet i enlighet med alla steg i fyrstegsprincipen*
- *kommunicera hur våra beslut påverkar miljön och de överväganden som gjorts*
- *uppmärksamma och följa författningar och andra krav*
- *lära av våra erfarenheter för ständig förbättring.*

Trafikverket verkar för att samhällets miljömål inom områdena klimat, hälsa och landskap nås genom att vidta åtgärder för

- *ett energieffektivt transportsystem med begränsad klimatpåverkan*
- *minskade luftföroreningar, buller och minskad användning av farliga ämnen*
- *att bibehålla och stärka natur- och kulturvärden.*

## **2.5 Aktörer i planlägningsprocessen**

Trafikverket bedriver planläggning enligt väglagen respektive lag om byggande av järnväg. Även kommuner och banhållare kan bedriva planläggning enligt dessa lagar. Vid planläggningen deltar normalt flera myndigheter. Dessa myndigheters roll vid planläggningen beskrivs nedan.

I flera väg- och järnvägsprojekt samverkar Trafikverket även ekonomiskt med andra myndigheter och andra samhällsorgan. För dessa projekt regleras samverkan i planläggningen även enligt de avtal som undertecknats av deltagande parter.

### **2.5.1 Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen har flera roller i samhällsplaneringen, såsom myndighetsroll, samrådspart, rådgivare, statlig samordning och tillsyn.

Länsstyrelsen utövar tillsyn över kommunernas planläggning enligt PBL och över miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet enligt miljöbalken. En viktig roll för länsstyrelsen är att bevaka och samordna statliga intressen.

Länsstyrelsen ska ingripa i den kommunala planläggningen om riksintressen inte tillgodoses eller om detaljplanens krav enligt PBL inte uppfylls.

Tidigare var länsstyrelserna också planeringsansvariga för åtgärder på länsvägarna. Detta ansvar har i flertalet län övertagits av de regionala organ som bildats. Där sådana organ ej bildats upprättar länsstyrelsen de regionala transportplanerna.

Länsstyrelsen har också en viktig roll i arbetet med planläggningen av infrastruktur och är en viktig samrådspart. Länsstyrelsen fattar beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och godkänner upprättade MKB. Länsstyrelsen lämnar också granskningsyttrande med tillstyrkan till väg- eller järnvägsplanen innan den skickas in för fastställelse.

Vid länsstyrelsens bedömning av väg- eller järnvägsplanens lokalisering, utformning och miljöpåverkan tillämpas vissa regler i miljöbalken<sup>6</sup>. Länsstyrelsen har även till uppdrag att verka för att de nationella målen får

---

<sup>6</sup> 2 – 4 kap. och 5 kap. 3 §

genomslag i länet, däribland de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

Om länsstyrelsen inte tillstyrker väg- eller järnvägsplanen inför fastställelsen får Trafikverket inte fastställa planen. Den ska då överlämnas till regeringen för fastställelse.

### **2.5.2 Kommunen**

Kommunen har förutom ansvar för planering av mark och vatten även ansvar för en rad frågor som berör planläggning av väg- och järnvägsprojekt. Kommunen ansvarar till exempel för det lokala gatu- och vägnätet, tillhörande gång- och cykelvägnät samt parker och torg. Ofta har man ett ansvar för stationsmiljön och kollektivtrafikens omstigningsplatser, för gång- och cykeltrafik och för den lokala kollektivtrafiken. Kommunen är också tillsynsmyndighet för lokala miljö- och hälsovårdsfrågor. I exempelvis projekt som berör stadsmiljö kan kommunen vara en part som delar på finansiering av både planering och byggande av väg- och järnvägsprojekt. Kommunen kan vara väghållare enligt väglagen och är i regel väghållare för allmänna vägar i de större tätorterna.

### **2.5.3 Statliga myndigheter**

Centrala statliga myndigheter som har betydelse för planlägningsarbetet är framför allt Naturvårdsverket, Boverket, Riksantikvarieämbetet och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Även andra myndigheter, som till exempel Försvarsmakten, Sjöfartsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Socialstyrelsen, Folkhälsomyndigheten, Sveriges geologiska undersökning, Skogsstyrelsen, Sametinget och Jordbruksverket, kan komma att beröras. Vilka centrala verk som är berörda får avgöras av projektets art och omfattning.

### **2.5.4 Regioner**

Det finns olika typer av regionala organ. I Skåne, Västra Götaland, Halland och Gotland finns regionala organisationer som är direktvalda. Dessa organisationer har tagit över landstingens roll och ansvarar således bland annat för sjukvården. De är också kollektivtrafikmyndigheter.

I flertalet övriga län har regionala organ bildats genom representation av samtliga kommuner i länet. Här finns således landstingen kvar. Både de direkt valda och de indirekt valda organisationerna planerar i länsplaner vilka infrastrukturåtgärder som ska vidtas på det regionala väg- och järnvägsnätet. Detta innebär att regionerna avsätter pengar till de projekt som ska planläggas.

## **2.5.5 Kollektivtrafikmyndigheter**

Sedan 1 januari 2012 finns regionala kollektivtrafikmyndigheter i varje län<sup>7</sup>. Dessa ska hantera strategiska beslut och samordning med annan samhällsplanering, till exempel infrastrukturplanering. I de län där ansvaret för kollektivtrafiken delas mellan kommunerna och landstinget kan myndigheten vara organiserad antingen i ett kommunalförbund eller i en gemensam nämnd. Kollektivtrafikmyndigheten kan således vara antingen en region, ett landsting, ett regionförbund eller ett kommunalförbund.

Mer operativa uppgifter, som att upphandla kollektivtrafik, ska kunna utföras av aktiebolag och av enskilda kommuner. Kollektivtrafik får numera anordnas även av enskilda företag. Det blir då kollektivtrafikmyndighetens uppgift att handla upp den kollektivtrafik som annars inte kommer till stånd.

Kollektivtrafikmyndigheterna ska bland annat upprätta strategiska kollektivtrafikförsörjningsprogram som även ska innehålla riktlinjer för den fysiska planeringen i kommuner.

Trafikförsörjningsprogrammen har ofta en tidshorisont på cirka 20 år och uttrycker de politiska ambitionerna för kollektivtrafikens utveckling. Den innehåller beskrivningar av kollektivtrafikens infrastruktur och dess utvecklingsbehov. Programmen ska exempelvis innehålla en förteckning över de bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga och i vilken ordning de ska åtgärdas, såväl på statligt som kommunalt och enskilt vägnät. Programmet kan kompletteras av måldokument med kortare tidshorisont, 1–3 år. Regionen och kollektivtrafikmyndigheten (RKM) har att se till både den kommersiella och den upphandlade trafiken.

## **3 Grundläggande principer**

### **3.1 Begreppen ”byggande av väg” och ”byggande av järnväg”**

Planläggningsprocessen enligt väglagen och lag om byggande av järnväg ska tillämpas för åtgärder som innebär byggande av väg eller byggande av järnväg. Begreppen definieras i väglagen<sup>8</sup> och lag om byggande av järnväg<sup>9</sup> som dels att anlägga en ny väg eller järnväg, dels att bygga om en väg eller järnväg.

I uttrycket ombyggnad ligger att det ska röra sig om åtgärder som har en fysisk utbredning och syftar till att permanent förändra väg- eller järnvägsanläggningen och dess standard. Ombyggnad för tillfälliga förändringar räknas således inte som byggande av väg eller järnväg i lagens mening. Det gör inte heller rena drift- och underhållsåtgärder som syftar till att vidmakthålla eller återskapa anläggningens standard och funktion, exempelvis byte av spår

---

<sup>7</sup> Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

<sup>8</sup> 10 § väglagen

<sup>9</sup> 1 kap. 2 § lag om byggande av järnväg



eller kontaktledning. För drift- och underhållsåtgärder på väg, där ytterligare mark behöver tas i anspråk, ska emellertid väglagen tillämpas. Motsvarande regel finns inte för järnväg.

En liten okomplicerad åtgärd på en befintlig väg eller järnväg anses inte vara byggande av väg eller järnväg om åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och om berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen har medgett att mark eller annat utrymme fås tas i anspråk. Sådana åtgärder kan alltså utföras utan planläggning. Se vidare avsnitt 4.

### **3.2 Avbryta planläggningen**

Planläggningen kan avbrytas om det visar sig att väsentliga förutsättningar förändras, vilka påverkar projektets genomförbarhet av exempelvis miljömässiga, tekniska eller ekonomiska skäl. Utfört arbete, genomförda samråd med mera ska i så fall dokumenteras tillsammans med motiven till att arbetet avbryts.

Om projektet aktualiseras igen går det normalt inte att fortsätta från där planarbetet avbröts. Man måste då bedöma i vilken utsträckning som det tidigare underlaget är aktuellt och kan användas.

### **3.3 Förberedande studier – åtgärdsvalsstudier**

Planläggningen av vägar och järnvägar bör föregås av förberedande studier med syfte att göra analyser och prioriteringar av förslag till åtgärder i transportsystemet utifrån den så kallade fyrstegsprincipen. Sådana förberedande studier bör göras i en form som i första hand har en principiell karaktär och inte har så stark inriktning mot utformning av konkreta fysiska åtgärder.<sup>10</sup> Trafikverket har valt att benämna dessa studier åtgärdsvalsstudier.

---

<sup>10</sup> Prop 2011/12:118 s. 89

## Fyrstegsprincipen

### 1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

### 2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

### 3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

### 4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Den förberedande studien behandlar vilka typer av åtgärder, oavsett trafikslag, som är möjliga att vidta för att lösa ett transportbehov. Syftet med en förberedande studie är att ge underlag för att bestämma vad som ska göras för att lösa transportbehovet. Resultat av studien kan vara att det behövs åtgärder för att minska efterfrågan på transporter, åtgärder för effektivare användning av befintlig infrastruktur och om- och nybyggnadsåtgärder. Det är först om den förberedande studien leder fram till att lösningen är en väg- eller järnvägsbyggnadsåtgärd som planläggningen ska starta. Planläggningen handlar sedan om att utreda hur väg- eller järnvägsbyggnadsåtgärden ska genomföras. Åtgärdsvalsstudien blir ett viktigt underlag för den fysiska planläggningen.

En funktionsutredning kan vara ett alternativ till en åtgärdsvalsstudie om det bedöms som troligt att tänkbara åtgärder handlar om den befintliga anläggningens funktion, drift- och trafiksituation, tillförlitlighet, omfattning, standard, tekniska tillstånd med mera. Om man däremot bedömer att det finns tänkbara åtgärder inom flertalet av fyrstegsprincipens steg bör en åtgärdsvalsstudie genomföras. Syftet med funktionsutredningen är normalt att inom befintlig anläggning förbättra anläggningens funktion för att svara upp mot nya eller utökade kundönskemål. Funktionsutredningen skiljer sig från den så kallade underhållsbehovsanalysen som syftar till att klargöra åtgärdsbehov för att vidmakthålla anläggningens funktion.

### 3.4 Avgränsning av en väg- eller järnvägsplan<sup>11</sup>

Planläggningen och prövningen enligt väglagen och lag om byggande av järnväg måste avse hela det projekt som ska byggas enligt denna lagstiftning. Planläggningen av ett väg- eller järnvägsprojekt för en lite längre sträcka kan med den sammanhållna processen redovisas som flera väg- eller järnvägsplaner. Projektet behöver då delas in i delsträckor som är praktiskt hanterbara.

---

<sup>11</sup> Prop 2011/12:118 s.97

Eftersom varje sådan väg- eller järnvägsplan avser en del av ett större projekt måste det vid planeringen och prövningen vara möjligt att bedöma helheten. Varje delsträcka som omfattas av en plan måste kunna få en lämplig fortsättning utanför planen. Det kan i vissa fall innebära att planredovisningen av flera nya delsträckor behöver behandlas och prövas samtidigt. I andra fall kan det vara tillräckligt att en plan visar hur den aktuella delsträckan anknyter till befintlig eller blivande väg eller järnväg utanför planen. Om delsträckan ingår i ett projekt där regeringen har beslutat om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken, finns det god grund för att anta att vägen eller järnvägen kommer att få en lämplig fortsättning.

### 3.5 Ändamål

Ändamålet beskriver vad som ska uppnås i väg- och järnvägsprojektet – vilka behov och problem i väg- eller järnvägsnätet som ska lösas. Det ska stödja de nationella transportpolitiska målen, funktionsmålet och hänsynsmålet, och även andra relevanta lokala och regionala samhällsmål som är kopplade till det. Ändamålet kan ha en övergripande formulering som konkretiseras genom projektmål. Dessa utgör tillsammans en helhet. Ändamålet ska tillsammans med projektmålen beskriva vad projektet ska bidra till, vilka som är målgrupper, till exempel vilka typer av resor eller transporter som projektet ska skapa bättre förutsättningar för, men även andra omgivningsförutsättningar som ska tillgodoses. Ändamål och projektmål ska vara så tydligt formulerade att det går att bedöma vilka alternativ som tillgodoser dessa och som därmed är relevanta.

Begreppet ”ändamål” används i stället för ”behov”, ”problem”, ”syfte” och liknande, för att tydligare påvisa kopplingen till reglerna i väglagen och lag om byggande av järnväg om att ändamålet med en väg eller järnväg ska uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad<sup>12</sup>. Dessa regler korresponderar också med lokaliseringsprincipen i miljöbalken.<sup>13</sup>

Den förberedande studien – åtgärdsvalsstudien – ska på en övergripande nivå ha identifierat

- vilka problem och behov kopplat till väg- eller järnvägsnätets funktion och olika målgrupper som byggnadsåtgärden ska tillgodose
- projektets ändamål i övrigt
- vilka övergripande utgångspunkter och förutsättningar i form av samhällsstruktur, miljö med mera som gäller för åtgärden.

I planlägningsprocessen handlar det om att fördjupa och precisera ändamålet i projektmål. När alternativ analyseras ska det gå att bedöma om de tillgodoser ändamålet eller inte och i vilken omfattning detta sker.

---

<sup>12</sup> 13 § väglagen och 1 kap. 4 § lag om byggande av järnväg

<sup>13</sup> 2 kap. 6 §

Beskrivningen av ändamålet är grunden och stommen för hela planläggningen:

- Det är ändamålet som är utgångspunkten för generering av alternativ.
- Vid utvärderingen av alternativen är det bland annat mot ändamålet som effekterna av projektet ska bedömas.

### **3.6 Projektmål**

För att kunna precisera vilka kvaliteter och funktioner som ska eftersträvas i väg- eller järnvägsprojektet för att tillgodose ändamålet, ska specifika projektmål definieras och dokumenteras i planhandlingarna. Utgångspunkt för projektmålen är ändamålet, de transportpolitiska målen samt andra relevanta regionala och lokala samhällsmål. En viktig utgångspunkt för målen är också den brist- och behovsanalys som framkommit i åtgärdsvalsstudien och i den inledande planläggningsprocessen. Projektmålen ska uttryckas som kvaliteter eller funktioner som ska eftersträvas och inte som krav eller lösningar. Samtidigt ska de vara realistiska att nå. Projektmål kan handla både om att skapa nya kvaliteter och funktioner och bibehålla eller vidareutveckla befintliga. Projektmålen ska styra ambitionsnivå, standard och de lösningar som väljs för projektet i olika avseenden och ska bidra till att ändamålet tillgodoses.

Planläggningsarbetet innebär att lokaliseringalternativ och alternativa utformningar som kan tillgodose ändamålet formas. Därefter vidtar arbetet med att studera och jämföra alternativens eller korridorernas effekter, konsekvenser och kostnader gentemot projektets ändamål och de mer preciserade projektmålen. Alternativen ska dock inte bara utvärderas utifrån ändamålet och projektmålen utan behöver även utvärderas utifrån exempelvis 2–5 kap. miljöbalken.

### **3.7 Samråd i planläggningsprocessen**

Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen fram till kungörande för granskning. Samrådet måste ha olika inriktning beroende på hur långt i planläggningsprocessen man kommit. Vilka frågeställningar som är aktuella att samråda om är beroende av om det är tidigt eller sent i planläggningsprocessen. Samråd ska genomföras så att det är möjligt att förstå och påverka projektets förslag till lokalisering och utformning som läggs fast successivt under planläggningen. För att samrådet ska bli meningsfullt måste det bedrivas som en process där såväl samrådsrets som underlaget för samrådet kan variera.

Genom samråd ska den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) utbyta information och inhämta synpunkter. I lagstiftningen<sup>14</sup> är formerna för samråd inte preciserade. Antalet samrådstillfällen ska anpassas så att samrådsretsen ges möjlighet att förstå och påverka projektets inriktning.

---

<sup>14</sup> 3 kap. 5 § vägförordning och 5 § förordning om byggande av järnväg

Formerna för samrådet och antalet samrådstillfällen får anpassas till omständigheterna i det enskilda fallet. Ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk för vägen ska dock alltid erbjudas minst ett samrådsmöte på orten. Inbjudan till samråd ska skickas ut med brev, kungörelse i ortstidning eller på annat lämpligt sätt.<sup>15</sup>

Samråd kan omfatta många slags aktiviteter, till exempel utskick av informationsmaterial, telefonkontakter, skriftväxling och personliga eller allmänna möten. Samrådsmöten är vanliga inslag i samrådsprocessen men utgör inte hela samrådet. Ett allmänt samrådsmöte är ett effektivt sätt att ha kontakt med många människor och har den fördelen att alla får tillgång till samma information. När Trafikverket avser bygga väg eller järnväg är ett bra sätt att nå ut till samråds-kretsen är att lägga ut samrådsunderlaget/samrådshandlingen på Trafikverkets webbplats. Det är viktigt att det som publiceras på Trafikverkets webbplats hålls uppdaterat. Det är inte en del av samrådet att inhämta underlag som kartunderlag, geografisk information och liknande från länsstyrelsen, kommunen med flera.

Av vägförordningen och förordningen om byggande av järnväg framgår att underlag för samrådet ska bifogas inbjudan eller finnas tillgängligt på annat sätt. I proposition 2011/12:118 anges att det kan variera hur underlaget görs tillgängligt för dem som ingår i samråds-kretsen – vad som är lämpligt beror på vem som är mottagare. I ett fall kan det vara lämpligt att bjuda in till ett möte och lämna informationen där medan det i ett annat fall kan vara lämpligt att skicka ett skriftligt underlag. Om inte skriftligt underlag skickas ut kan samrådsunderlaget/samrådshandlingen med fördel hållas tillgänglig på Trafikverkets webbplats inför ett samrådsmöte och inte bara presenteras på mötet. Information om detta ska då framgå av inbjudan till samråd, till exempel i brev och tidningsannonser. På så sätt finns det möjlighet för berörda att sätta sig in i planen inför ett samrådsmöte. Samrådsunderlag/samrådshandling kan också hållas tillgänglig, till exempel efter ett samrådsmöte.

Väg- eller järnvägsplanen innehåller olika dokument som tillsammans utgör samrådsunderlaget eller samrådshandlingen. Arbetet med att ta fram planhandlingen är nära knutet till de samråd som genomförs. Det medför att samrådsunderlaget eller samrådshandlingen kan vara under utarbetande när olika samråd genomförs. Man behöver välja ut vilka dokument som ska utgöra underlag vid samrådet.

Samrådet kan kompletteras med andra aktiviteter, exempelvis annonsering i gratistidningar eller annonsblad, uppsökande samråd (till exempel på köpcentrum) eller möjlighet att lämna synpunkter via projektets webbplats (som direkt går in som skrivelser i diariet) för att nå även andra grupper än de som normalt deltar i samråden. Vad som kan vara aktuellt anpassas till omständigheterna i det enskilda projektet. Se vidare i rapporterna Moderna samråd [4] och Samråd och dialog vid trafikplanering [5].

---

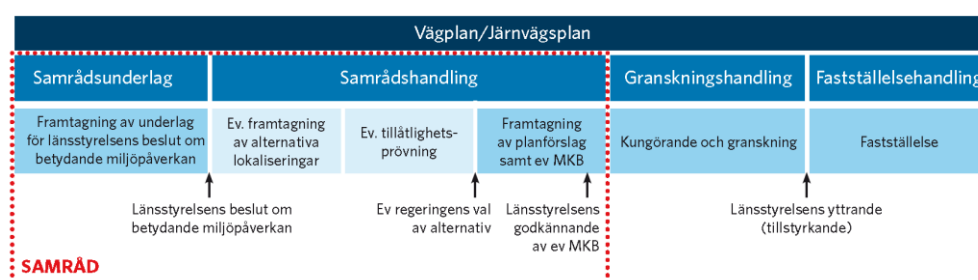
<sup>15</sup> 3 kap. 6 § vägförordning och 6 § förordning om byggande av järnväg

Den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) ska under arbetet med en väg- eller järnvägsplan samråda med länsstyrelsen, kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om planen har betydelse för kollektivtrafiken ska vi även samråda med regionala kollektivtrafikmyndigheter. Om projektet berör en sameby ska samebyn vara med i samrådet. Om det även berör ett riksintresseområde för rennäringen ingår även Sametinget i samrådsprocessen. Samrådet ska avse vägens eller järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Om vägen eller järnvägen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska samråd också ske med de övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Samrådet ska då även avse innehåll i och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen.<sup>16</sup> Allmänheten kommer alltså in i samrådsprocessen först om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket är en skillnad i den nya planläggningsprocessen jämfört med tidigare.

I många projekt behövs även olika tillstånd, till exempel för vattenverksamhet. Inför tillståndsprövningen eller liknande krävs att samråd genomförs och det kan därför vara lämpligt att genomföra dessa samråd i samband med samråden för väg- eller järnvägsplanen.

Trafikverket har skapat benämningar för väg- eller järnvägsplanens status i planläggningsprocessens faser. Samrådsunderlag är benämningen på den status som planen har under planläggningens tidiga faser, till och med länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Samrådshandling är benämningen på den status som planen har vid utformning av lokaliseringalternativ och vid planutformning. Detta illustreras i nedanstående figur.

Dessa handlingar utvecklas och förändras under processen och ska därför alltid dateras.



### 3.8 Samrådsredogörelse

De samråd som genomförs ska dokumenteras i tjänsteanteckningar, minnesanteckningar med mera. Tillsammans med skriftliga samrådssynpunkter utgör detta underlag till den samrådsredogörelse som ska redovisa resultatet av samrådsprocessen och som utgör ett underlag till väg- eller järnvägsplanen.<sup>17</sup>

<sup>16</sup> 14b § väglagen och 2 kap. 2 § lag om byggande av järnväg

<sup>17</sup> 16a § väglagen och 2 kap. 9 § lag om byggande av järnväg

Den ska successivt uppdateras fram till dess att väg- eller järnvägsplanen kungörs<sup>18</sup> och ska redovisa de synpunkter som kommit in och hur dessa har beaktats under processens gång. Redogörelsen ska även beskriva hur samrådsprocessen har genomförts, vilka samrådsaktiviteter som genomförts och med vilka parter som samråd har skett.

Redovisningen i samrådsredogörelsen bör hållas på en principiell nivå. Varje enskild synpunkt från varje synpunktslämnare ska alltså inte bemötas i detalj på samma sätt som görs i utlåtandet efter granskningsförfarandet. Det handlar i stället om att översiktligt sammanställa det som framförts och ta ställning till detta. Särskilt gäller det synpunkter som ändrar inriktning av projektet eller som inte tillgodoses. Samrådsredogörelsen bör normalt inte innehålla bilagor. Däremot ska det finnas uppgifter om var underlaget till samrådsredogörelsen finns att tillgå, till exempel tjänsteanteckningar, brev, protokoll med mera.

Samrådsredogörelsen är en viktig handling som ska utformas med omsorg. Den ska uppdateras kontinuerligt och inför olika moment i planläggningsprocessen, till exempel inför beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Den ska slutligen bifogas väg- eller järnvägsplanen vid granskningen.

### **3.9 Hantering av miljöfrågor i planläggning**

Planläggning och byggande ska genomföras på ett miljöanpassat sätt och bidra till att samhällets miljömål inom områdena klimat, hälsa och landskap nås i enlighet med Trafikverkets miljöpolicy. När Trafikverket planlägger och bygger en väg eller järnväg ska miljöfrågorna hanteras systematiskt så att lagkrav och ambitioner för en god miljöanpassning säkerställs.

Väg- och järnvägsprojekt kan påverka arter, områden och livsmiljöer som omfattas av skyddsbestämmelser. Miljöer som omfattas av generellt biotopskydd eller hyser fridlysta arter är exempel på sådana. Dessa ska genom en god planläggning och i samråd med länsstyrelsen hanteras så, att skada undviks eller minimeras<sup>19</sup> och att de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som bedöms vara nödvändiga vidtas. Befintlig och ny kunskap ska samlas in för att det ska var möjligt att ta hänsyn vid lokalisering och utformning av projektet. Omfattning och detaljeringsgrad ska anpassas till typ av projekt och läge i processen. Föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått lyfts med fördel fram tidigt så att de inte i ett senare skede försenar projektet eller medför oväntade merkostnader.

För meddelande av dispens från artskyddsförordningen krävs bland annat att det inte ska finnas någon annan lämplig lösning. Detta innebär att prövningen kan stoppa eller försena ett projekt om frågan tas upp i ett sent skede när

---

<sup>18</sup> 3 kap. 7 § vägförordningen och 7 § förordning om byggande av järnväg

<sup>19</sup> 14 § 2 st. väglagen och 1 kap. 5 § 2 st. lag om byggande av järnväg

utformningen är låst och beslut om alternativ är fattade. Därför krävs ett bra kunskapsunderlag, utredning om berörda arters bevarandestatus och möjliga skyddsåtgärder under planlägningsprocessen.

### **Skyddsbestämmelser som ska hanteras i samråd**

Det finns tre typer av skyddsbestämmelser i miljöbalken som för byggande av väg eller järnväg enligt en fastställd plan hanteras genom samråd i planlägningsprocessen i stället för genom en särskild prövning. Dessa är:

- strandskydd
- generella biotopskydd
- åtgärder som väsentligt kan ändra naturmiljön.

När ett projekt berör områden som omfattas av strandskydd eller generellt biotopskydd ska Trafikverket alltid samråda med berörd tillsynsmyndighet, länsstyrelse eller i vissa fall kommun. Samrådet ska dokumenteras och behandlas i samrådsredogörelsen.

Skyddsvärdet ska så långt möjligt tillgodoses genom att undvika intrång och vidta anpassningar och skyddsåtgärder inom ramen för planen. Utgångspunkten är att den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) och länsstyrelsen kommer överens om de åtgärder som behövs för att nå syftet. I annat fall återstår möjligheten för länsstyrelsen att inte tillstyrka planen.

Underlaget till väg- eller järnvägsplanen ska innehålla en tydlig redovisning av berört område och dess skyddsvärde, projektets effekter och konsekvenser för skyddsvärdena samt de anpassningar som genomförts för att undvika skada eller påverkan. Redovisningen ska även omfatta de skydds- och försiktighetsmått som ska genomföras samt länsstyrelsens synpunkter i samrådet.

Eventuella miljöer och åtgärder som omfattas av skyddsbestämmelser enligt ovan men som ligger utanför den fastställda planens vägområde eller järnvägsmark får hanteras på annat sätt, exempelvis genom att anlägga ersättningsvägar.

### **3.10 Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och miljöbeskrivning**

Länsstyrelsen ska tidigt i planlägningsprocessen pröva om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En väg- eller järnvägsplan för ett projekt där länsstyrelsen har beslutat att det kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, ska innehålla en MKB som uppfyller kraven i 6 kap. 7 § miljöbalken. MKB:n ska godkännas av länsstyrelsen.<sup>20</sup> Detta gäller även ärenden som överlämnas till regeringen för tillåtlighetsprövning.

---

<sup>20</sup> 16 b § väglagen och 2 kap. 10 § lag om byggande av järnväg



En väg- eller järnvägsplan för ett projekt där länsstyrelsen beslutat att det inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, ska innehålla uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön.<sup>21</sup> En sådan redovisning kallar Trafikverket miljöbeskrivning. Vilka uppgifter en miljöbeskrivning ska innehålla framgår av vägförordningen samt förordningen om byggande av järnväg.<sup>22</sup> Grundläggande moment i metodik för miljökonsekvensbeskrivning ska användas för att ta fram de uppgifter och göra de bedömningar som behövs för miljöbeskrivningen. Avsikten är dock att arbetet med och redovisningen av miljöbeskrivningen ska ha en mindre omfattning än MKB, eftersom miljöpåverkan i dessa fall inte har antagits bli betydande.

Beslut om lokalisering har stor betydelse för de miljökonsekvenser som projektet ger. En samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ ska därför innehålla en redovisning av miljöförutsättningar, effekter och konsekvenser, och den ska vara baserad på uppgifter från den pågående MKB-processen. Redovisningen är integrerad i samrådshandlingen. Länsstyrelsen ska ges möjlighet att lämna synpunkter på redovisningen.

Samrådshandling för val av lokalisering ska omfatta de uppgifter som behövs för en samlad bedömning av de studerade alternativens

- konsekvenser för människors hälsa, miljön och hushållningen med mark- och vatten
- bidrag till miljö kvalitetsmålen
- val av plats, om den är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Valda delar av redovisningen redovisas senare i MKB-dokumentet som tas fram för planförslaget.

MKB och miljöbeskrivning ska genomföras i enlighet med de principer och metoder som beskrivs under avsnitt 11.2 samt i Trafikverkets handbok om miljökonsekvensbeskrivning [3].

MKB och miljöbeskrivning ska baseras på de analyser och bedömningar som görs fortlöpande under hela planlägningsprocessen. Bedömningen av väg- eller järnvägsprojektets miljökonsekvenser utgår från befintliga miljöförutsättningar och jämförs med konsekvenserna av ett nollalternativ. Nollalternativet beskriver den framtida situationen utan väg- eller järnvägsprojekt. När en framtida situation i stort bedöms motsvara nuläget behöver ingen jämförelse med nollalternativet göras, exempelvis om ingen trafikökning förväntas. Detta gäller enbart för en miljöbeskrivning. Analyserna ska omfatta hur väg- eller järnvägsanläggningen och dess byggande, trafikering och underhåll förväntas påverka följande faktorer och samspelet mellan dem: människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, hushållning med mark,

---

<sup>21</sup> 16 a § väglagen och 2 kap. 9 § lag om byggande av järnväg

<sup>22</sup> 3 kap. 12 § vägförordningen och 11 § förordning om byggande av järnväg

vatten och den fysiska miljön i övrigt samt annan hushållning med material, råvaror och energi.

Arbetet med MKB och miljöbeskrivning påbörjas när länsstyrelsen fattat beslut om huruvida projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Det ska bedrivas integrerat med planläggningen och bidra till projektets miljöanpassning och att det får en lokalisering och utformning som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) ansvarar för att beslutade försiktighetsmått och skyddsåtgärder blir genomförda.

MKB:n och miljöbeskrivningen ska anpassas till projektets och miljökonsekvensernas karaktär och omfattning. Samrådet ska bidra till avgränsningen. Avgränsningen ska redovisas och motiveras.

MKB:n och miljöbeskrivningen ska vara objektiv och transparent och redovisningen ska utformas så att läsbarheten blir god. MKB:n ska vara ett eget dokument. Uppgifterna i en miljöbeskrivning redovisas normalt som en del i planbeskrivningen. Det ska framgå var uppgifterna i miljöbeskrivningen redovisas. Redovisningen ska spegla hela processen och hur arbetet med MKB och miljöbeskrivning tagits till vara i planläggningen.

En miljökonsekvensbeskrivning i ett detaljplaneärende kan även ingå i en väg- eller järnvägsplan om den är aktuell och tillräcklig för det ärendet. Bedömningen ska göras i samråd med länsstyrelse och kommun. Det är länsstyrelsen som slutligen avgör frågan i samband med att MKB:n godkänns. För att den ska vara tillräcklig ska

- redovisningskraven i 6 kap. 7 § miljöbalken vara uppfyllda
- den ha en god kvalitet när det gäller både bidrag till projektets miljöanpassning och underlag för prövning av planen
- det ska gå att urskilja vilka miljöeffekter och miljökonsekvenser som förväntas uppkomma av väg- eller järnvägsprojektet samt vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som behövs.

Den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) ska säkerställa att kvaliteten på MKB:n och miljöbeskrivningen är god och uppfyller lagkraven. MKB:n och miljöbeskrivningen ska tillsammans med övriga projekthandlingar ge möjlighet att bedöma

- i vilken mån projektet bidrar till de nationella miljökvalitetsmålen
- vilka miljöförhållanden och miljökonsekvenser som är väsentliga
- att lagkrav om miljö tillgodoses
- att ändamålet med vägen eller järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad
- att hänsyn tagits till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden

- hur arbetet med MKB och miljöbeskrivning har påverkat lokalisering och utformning
- att de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska genomföras tillgodoser miljöbalkens allmänna hänsynsregler och att miljönyttan uppnås utan oskälig kostnad.

MKB:n godkänns av länsstyrelsen i ett separat beslut. Detta görs före granskning av planen och dess underlag.

Tillkommande eller förändrade miljökonsekvenser som är en följd av revideringar av planen som görs efter granskningen ska beskrivas i det separata dokument där revideringarna beskrivs. Det krävs då en bedömning av om förändringarna är så omfattande att MKB:n behöver revideras och godkännas på nytt av länsstyrelsen. Det är lämpligt att detta tas upp i ett samråd med länsstyrelsen.

### **3.11 Trafikverket har identifierat fem typfall**

Väglagen och lag om byggande av järnväg har olika krav på hur den fysiska planläggningen ska genomföras, beroende på åtgärdens storlek, möjlighet till alternativa lokaliseringar, omgivningspåverkan, miljöpåverkan med mera. Trafikverket har för att underlätta planläggningen identifierat fem typfall utifrån svaren på följande fyra frågor:

1. Är det en liten och okomplicerad åtgärd på befintlig anläggning som endast medför marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och har berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk?
2. Innebär åtgärden betydande miljöpåverkan?
3. Finns det alternativa lokaliseringar som tillgodoser ändamålet och projektmålen?
4. Ska åtgärden tillåtlighetsprövas av regeringen?

Utifrån svaren på dessa frågor uppkommer ett antal varianter för genomförandet av den fysiska planläggningen. Trafikverket har valt att beskriva de normalt förekommande varianterna som fem typfall:

- Typfall 1    Små och okomplicerade åtgärder på befintlig anläggning, endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, frivillig markåtkomst  
(svar ja på fråga 1)
- Typfall 2    Ej betydande miljöpåverkan  
(svar nej på alla fyra frågorna)
- Typfall 3    Betydande miljöpåverkan, inga alternativa lokaliseringar  
(svar nej på fråga 1, ja på fråga 2 samt nej på frågorna 3 och 4)
- Typfall 4    Betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar  
(svar nej på fråga 1, ja på frågorna 2 och 3 samt nej på fråga 4)

Typfall 5 Tillåtlighetsprövning, betydande miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar  
(svar nej på fråga 1 samt ja på frågorna 2, 3 och 4)

Typfall 1 innebär inte byggande av väg eller järnväg i lagens mening, och ingen väg- eller järnvägsplan behöver därför tas fram.

När det är bestämt att en planläggning behövs görs en preliminär bedömning av vilken process (typfall) som ska tillämpas beroende av projektets karaktär.

Under planläggningen kan bedömningen av hur processen ska utformas komma att ändras beroende på den kunskap som kommer fram om projektet. Det måste därför finnas en flexibilitet i arbetet som möjliggör övergång till ett annat typfall.

Planlägningsprocessen framgår av dokument på Trafikverkets webbplats under rubriken ”Effektiviserad planlägningsprocess”.

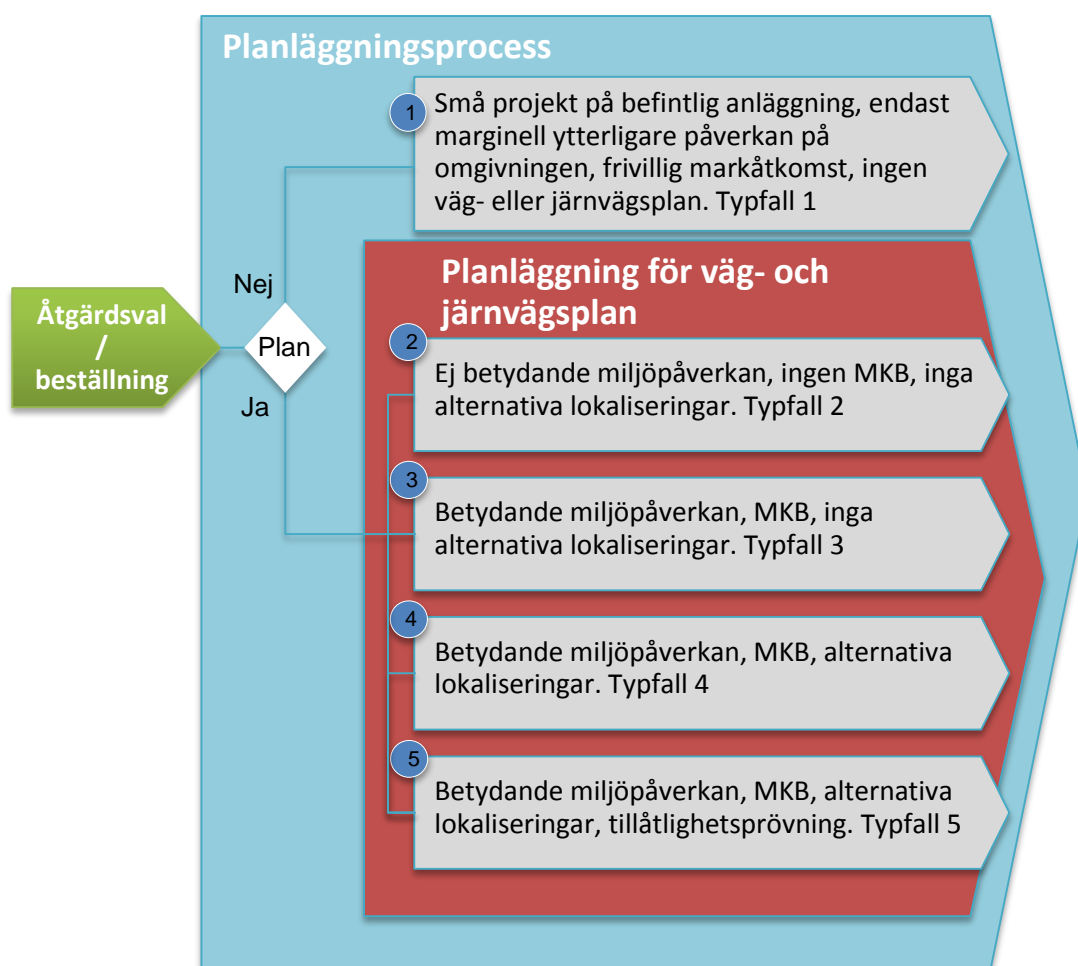


Bild över typfall som beskrivs i rapporten

## 4 Åtgärd som inte innebär byggande av väg eller järnväg

En del åtgärder som utgör byggande av väg eller järnväg i lagens mening, ska under vissa förutsättningar ändå inte höra till den kategorin.<sup>23</sup> De åtgärderna undantas därmed från kravet på planläggning. Bedömningen av om en åtgärd kan undantas görs i flera steg utifrån lagstiftningens kriterier. Samtliga kriterier ska vara uppfyllda för att åtgärden inte ska utgöra byggande av väg eller järnväg. Så snart ett av kriterierna inte uppfylls krävs formell fysisk planläggning. Då behöver de återstående kriterierna inte bedömas.

Det är den som ska bygga vägen eller järnvägen som ska göra bedömningen. För Trafikverkets del ska det ske i den ordning som framgår av processbeskrivningen nedan. Närmare redovisning finns i Trafikverkets riktlinje med kriterier för när det inte krävs formell fysisk planläggning, TDOK 2013:0291. Trafikverket har benämnt denna situation typfall 1.

Utgångspunkten är att det endast är fråga om åtgärder på befintlig väg eller järnväg. Det ska alltså vara fråga om åtgärder som inte förändrar väg- eller järnvägsanläggningen på något avgörande sätt.

Nästa kriterium innebär att det ska vara fråga om små och okomplicerade åtgärder. Bedömningen ska göras med utgångspunkt från hur åtgärden uppfattas av omgivningen. En åtgärd kan bedömas som okomplicerad om avvägningen mellan olika intressen är enkel och ger ett förutsägbart resultat. Om åtgärden rent tekniskt är okomplicerad saknar betydelse.

Det tredje kriteriet innebär att åtgärden inte får medföra mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Utgångspunkten för bedömningen är den omgivningspåverkan som den befintliga vägen eller järnvägen redan ger upphov till. Det är den tillkommande påverkan som den aktuella åtgärden orsakar som ska bedömas. Att åtgärden vidtas helt eller delvis utanför befintligt vägområde eller järnvägsfastighet utesluter inte att den ytterligare omgivningspåverkan kan anses marginell. Omständigheter som har betydelse vid bedömningen utgörs bland annat av omgivningens karaktär och känslighet, till exempel om det finns bebyggelse eller känslig miljö i närheten. Om det är fråga om en större utvidgning av området får dock påverkan normalt sett anses bli mer än marginell, oberoende av hur omgivningen ser ut.

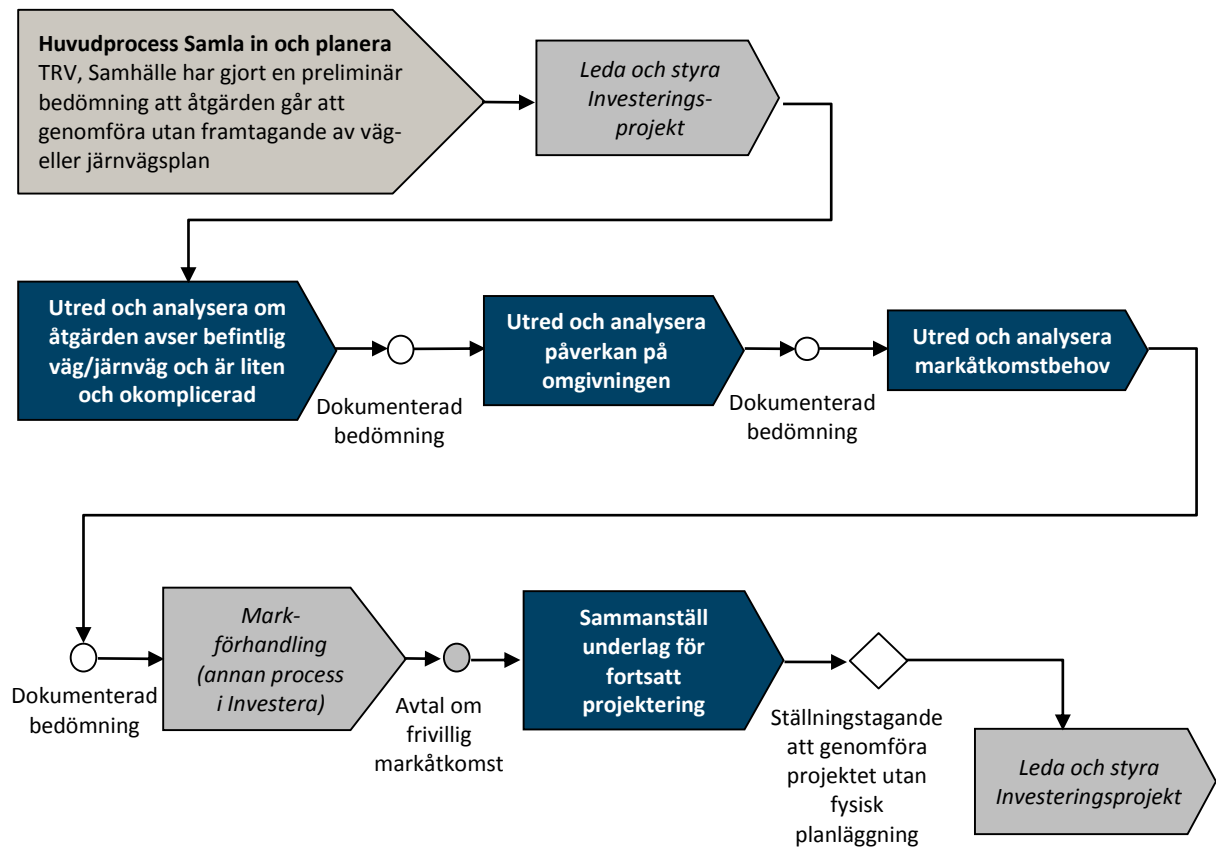
Den slutliga förutsättningen för undantaget är att mark inte ska behöva tas i anspråk med tvång. I väglagen och lagen om byggande av järnväg anges att berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen ska ha medgett att mark eller utrymme får tas i anspråk. Bestämmelserna kan dock även tillämpas i de fall där staten eller kommunen redan äger marken. Vid frivilliga överenskommelser om markåtkomst för åtgärder som avses här uppkommer vägrätt. Observera att en förutsättning för att vägrätt ska

---

<sup>23</sup> 10 § väglagen och 1 kap. 2 § lag om byggande av järnväg

uppkomma är att samtliga kriterier för att göra undantag från begreppet byggande av väg är uppfyllda. Som exempel på denna typ av åtgärder kan nämnas att göra smärre justeringar i längs- eller höjddled av en väg, anlägga en buss- eller rastficka eller en tryckbank, anlägga eller förlänga plattformar eller losstaging (skrotning) av berg för att utvidga tunnlrar.

Processen i typfall 1 framgår av nedanstående aktivitetsschema. Bedömningen dokumenteras enligt mall Ställningstagande TDOK 2012:1197.



## 4.1 Aktiviteter under processen

### 4.1.1 Utred och analysera om åtgärden avser befintlig väg eller järnväg och är liten och okomplicerad



Syftet med denna aktivitet är att klargöra om åtgärden uppfyller de två första kriterierna, det vill säga avser befintlig väg eller järnväg och är liten och okomplicerad. Om kriterierna uppfylls kan bedömningen fortsätta med nästa

aktivitet. Viktiga delar i denna aktivitet är att

- identifiera ombyggnadsbehov och möjliga åtgärder
- bedöma om dessa kan klassas som små och okomplicerade åtgärder på befintliga anläggningar.

Resultatet av denna aktivitet ska redovisas i ett dokument där det ska framgå att kriterierna är uppfyllda. Bedömningen kan sedan fortsätta enligt nästa aktivitet. Om kriterierna inte bedöms vara uppfyllda ska åtgärderna avföras från typfall 1 och i stället hanteras enligt typfall 2–5.

#### **4.1.2 Utred och analysera påverkan på omgivningen**

##### **Utred och analysera påverkan på omgivningen**

Syftet med aktiviteten är att klargöra att åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen.

Omgivningspåverkan av en väg- eller järnvägsåtgärd omfattar miljöpåverkan samt annan påverkan på omgivningen.

Begreppet ”omgivningspåverkan” omfattar mer än miljöpåverkan, exempelvis påverkan på bebyggelse, verksamheter, visuell påverkan och tillgänglighet. All omgivningspåverkan ska ingå i bedömningen. Nedan redovisas en metod för att bedöma om en åtgärd medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, vilket är en av förutsättningarna.

#### **Metod**

Omgivningspåverkan bedöms utifrån befintligt material och underlag samt normalt också genom platsbesök. Beslutet att projektet kan genomföras utan formell plan ska vara väl underbyggt genom att bedömningen av omgivningspåverkan har en bra kvalitet. Om det finns osäkerheter i bedömningen, måste man överväga om fördjupad kunskap och samråd med länsstyrelse och kommun behövs. Ett beslut om att en åtgärd kan genomföras utan plan behöver ses över och vid behov revideras om förutsättningarna för omgivningspåverkan förändras. Det kan till exempel gälla projektets omfattning eller kunskap om miljöförhållanden.

#### **Arbetsgång vid bedömning av om en åtgärd medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen**

**1. Beskriv förutsättningar och intressen i influensområdet.** Vilka förutsättningar (bebyggelse, verksamheter, miljö och så vidare) och intressen finns? Bedöm hur känslig omgivningen är för förändringar. Hur ser

miljösituationen ut? Finns olika typer av miljöstörningar, till exempel från befintlig väg eller järnväg? Tillgänglighet till bostäder, verksamheter och skolor? Hur visuellt känslig är platsen för aktuell åtgärd? Hur påverkas trafikant- eller resenärsupplevelsen av åtgärden? Gör bedömningen utifrån tillgängligt underlag, till exempel översiktsplan, tidigare utförda studier, webbaserad information från myndigheter och andra, samt platsbesök.

**2. Beskriv åtgärden.** En noggrann beskrivning av åtgärden behövs för att i nästa steg (3) kunna bedöma de effekter som kan uppstå. Huvuddelen av denna information kan hämtas från beskrivningen som görs under avsnitt 4.1.1. Vad innebär åtgärden och hur utförs den? Vilken funktion ska uppnås med åtgärden? Hur stort utrymme kräver den? En större utvidgning av området för att rymma åtgärden (anläggningen) ska normalt anses som mer än marginell ytterligare påverkan, oberoende av hur omgivningen ser ut.

**3. Bedöm åtgärdens effekter.** Med effekt menas förändring i omgivningen till följd av åtgärden. Exempel: en åtgärd som medför ökad fordonstrafik kan ge effekterna ”buller” och ”luftföroreningar”. Ett exempel på annan omgivningspåverkan kan vara då en vägkorsning flyttas eller stängs och effekten blir att tillgängligheten till ett område förändras. Väsentligt är också att bedöma effektens varaktighet, det vill säga om effekten är av övergående karaktär eller om den blir permanent. Ange också orsaken till olika varaktighet. Varaktigheten har betydelse för bedömningen av konsekvensen.

**4. Bedöm behovet av anpassningar, försiktighetsmått och miljöprövningar.** Ange de anpassningar och försiktighetsmått som behövs för att förhindra eller minimera effekterna av åtgärden. Behövs gestaltningsmässiga anpassningar för att infoga och utforma åtgärden på bästa sätt? Om det behövs omfattande anpassningar och försiktighetsmått indikerar det att den ytterligare påverkan på omgivningen är mer än marginell. Om det behövs skyddsåtgärder är bedömningen normal sett att åtgärden medför mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen.

Bedöm om miljöprövningar behövs för åtgärd som ryms inom ramen för marginell ytterligare påverkan på omgivningen (se vidare nedan).

**5. Bedöm vilka konsekvenser som effekterna av åtgärden kan ge upphov till.** Vilken *betydelse* har effekten för omgivningen? Gör analysen med utgångspunkt från

- förutsättningarna i området: känslighet och intressen. Ett intresse behöver inte vara väsentligt eller utpekat. Det räcker att förutsättningarna i omgivningen har en lokal betydelse eller funktion eller att enstaka bostäder påverkas. (Dessa förutsättningar framgår sällan av befintligt underlag, och därför kräver denna analys normalt ett platsbesök.)
- miljöbelastningen från befintlig väg eller järnväg inklusive framtida förändringar som kan bedömas.
- effekter av åtgärden, och deras varaktighet, efter det att möjligheterna att undvika och minimera dessa har vägts in. Det är således den anpassade



utformningen av åtgärden som är utgångspunkt för bedömningen. Även försiktighetsmått för att hantera risker ska vägas in. Det är viktigt att dessa implementeras och avses bli genomförda för att bedömningen ska bli korrekt. Om det finns osäkerheter ska det redovisas.

**6. Värdera konsekvenserna.** Konsekvenserna är betydelsen av de effekter som uppstår, det vill säga att effekterna ska kopplas till omgivningens förutsättningar, intressen och känslighet. Är konsekvenserna obetydliga kan den ytterligare påverkan på omgivningen anses vara marginell. Bedömningen ska motiveras, bland annat när det gäller grunderna för värdering av konsekvenserna. Om det finns tveksamheter i bedömningarna kan det vara lämpligt att samråda med länsstyrelse och kommun.

**Dokumentation.** Analysen enligt steg 1–6 dokumenteras tydligt och ska alltid bifogas underlaget för ställningstagandet.

#### **Miljöprövningar såsom dispenser, anmälningar, tillstånd med mera**

Normalt behövs inte miljöprövningar vid denna typ av åtgärder. Om det behövs bör samråd kring detta ske så tidigt som möjligt med länsstyrelse, kommun och markägare, för att fånga in och hantera synpunkter och förslag på åtgärder. Trafikverket bör till ett sådant samråd ha ett konkret förslag till hur den aktuella frågeställningen kan lösas eller hanteras.

Om åtgärderna bedöms påverka omgivningen mer än marginellt så är kriteriet inte uppfyllt. Åtgärderna ska då avföras från typfall 1 och i stället hanteras enligt typfall 2–5.

#### **4.1.3 Utred och analysera markåtkomstbehov**

##### **Utred och analysera markåtkomstbehov**

I denna aktivitet ska följande genomföras:

- Utred om ny mark behöver tas i anspråk eller om åtgärden ryms inom befintligt vägområde eller järnvägsfastighet.
- Utred sakägarkretsen.
- Bedöm möjligheter till frivillig åtkomst till mark.
- Samråd med sakägare och vid behov med länsstyrelse och kommun.

Resultatet är ett dokument inklusive karta som visar om åtgärden kan genomföras inom befintligt vägområde eller järnvägsfastighet eller om markförhandling behövs. Om åtgärderna inte kan lösas med frivillig åtkomst till mark krävs att en plan upprättas.

Om avtal om markåtkomst har tecknats, eller om ingen ny mark behöver tas i anspråk, ska arbetet fortsätta med nästa aktivitet.

#### 4.1.4 Sammanställ underlag för fortsatt projektering

##### Sammanställ underlag för fortsatt projektering

Det återstående underlag som fordras för den fortsatta handläggningen av projektet ska sammanställas. Det ska säkerställas att

- åtgärden ryms inom befintligt vägområde eller järnvägsfastighet, eller att berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen har medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk, det vill säga upprättat och påskrivet avtal inklusive kartbilaga
- beslutade anpassningar, försiktighetsmått och andra krav i handlingarna framgår
- inkomna synpunkter från samråd med kommuner, länsstyrelse och sakägare är kommenterade och sammanställda.

Dokumentationen ska visa

- att åtgärden inte utgör byggande av väg eller järnväg, det vill säga är ett litet, okomplicerat projekt. Dokumentationen ska också innehålla en motiverad bedömning av marginell ytterligare påverkan på omgivningen
- att avtal om frivillig markåtkomst är klart eller att det inte behövs någon ytterligare ny mark
- en beskrivning som visar att åtgärden utförs på befintlig anläggning.

Resultat av aktiviteten ska vara ett ställningstagande av Trafikverket att genomföra projektet utan planläggning.

## 4.2 Redovisning

### *Underlag för ställningstagande*

Underlaget för ställningstagande om fysisk planlägningsprocess krävs och ska upprättas med stöd av ett malldokument, TMALL 0110.

Av underlaget ska framgå:

1. beskrivning av åtgärden och dess storlek och komplexitet
2. åtgärdens omgivningspåverkan
3. behov av tillstånd och dispenser
4. markåtkomst (inklusive karta som redovisar markbehovet)
5. fortsatt arbete.

Till underlaget ska bifogas kopior på

- eventuella samrådshandlingar med kommun, länsstyrelse och allmänhet
- eventuella miljötilstånd.

### ***Ställningstagande***

Ställningstagandet ska utmynna i att projektet inte innebär byggande av väg eller järnväg samt att formaliserad fysisk planläggning därför inte krävs. Detta är ett internt ställningstagande och går därför inte att överklaga. .

## **5 Planläggning för väg- och järnvägsplan**

### **5.1 Planlägningsbeskrivning**

Planläggningen inleds med att en planlägningsbeskrivning görs, med en preliminär bedömning av hur planlägningsprocessen bör utformas utifrån om

- projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan
- alternativa lokaliseringar ska studeras
- projektet behöver tillåtlighetsprövas.

Denna beskrivning ska redogöra för hur man avser att bedriva planläggningen.

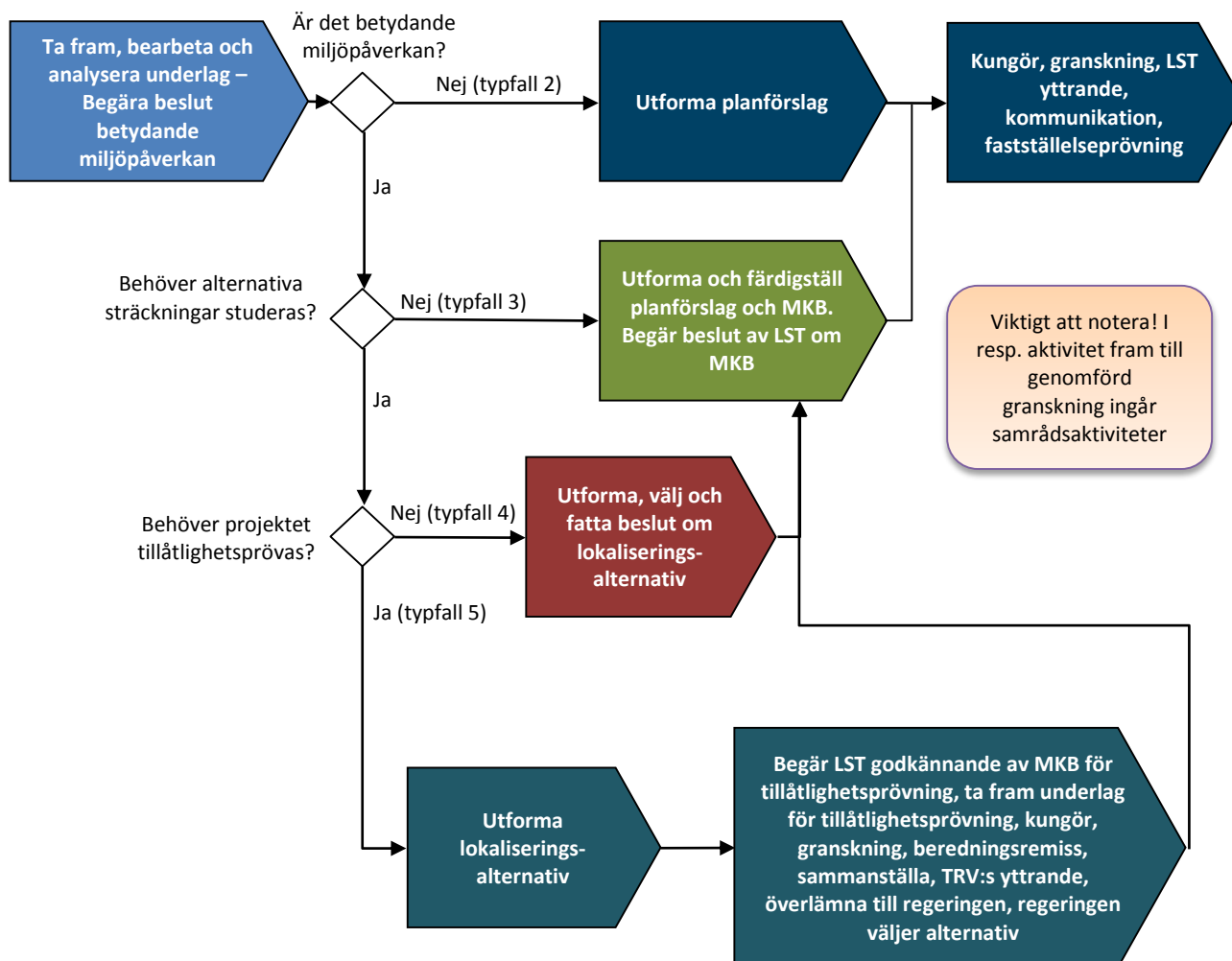
Av planlägningsbeskrivningen ska det framgå projektets ändamål, omfattning och hur samråd ska bedrivas. I planlägningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras under planlägningsprocessen samt preliminär samrådsrets för olika samrådstillfällen. Planlägningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planlägningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

I planlägningsbeskrivningen ska den nödvändiga samordningen med PBL och annan lagstiftning beskrivas, till exempel vilka tillstånd som ska hanteras enligt miljöbalken och vilka ändringar som behövs i gällande detaljplaner. Som underlag för planlägningsbeskrivningen kan det också finnas avtal eller överenskommelser med kommun eller kollektivtrafikansvarig om gemensamma åtaganden under planläggningen, till exempel gemensam MKB och gemensamma samråd.

Planlägningsbeskrivningen ska uppdateras fortlöpande så att den är aktuell under processen. Den ska även finnas tillgänglig på Trafikverkets webbplats och vid samråd. Planlägningsbeskrivningen är ett viktigt dokument för att samrådsparterna ska kunna delta i processen på ett bra sätt.

## 5.2 Aktiviteter under planläggningen

Nedan beskrivs de aktiviteter som ska genomföras helt eller delvis, beroende på aktuellt typfall 2–5. Unika aktiviteter för typfall 5 framgår i avsnitt 6.



### 5.2.1 Ta fram, bearbeta och analysera underlag

Ta fram, bearbeta och analysera underlag

Aktiviteten ska genomföras för samtliga typfall.

De förutsättningar och begränsningar som finns för projektet ska klargöras i den inledande fasen av planlägningsprocessen. Dessa förutsättningar utgör tillsammans med ändamålet och projektmålen grunden för de lösningar som tas

fram. Det geografiska område som behövs för att genomföra de tänkbara lösningarna ska avgränsas. En viktig förutsättning är åtgärdsvalsstudien.

Faktainsamlingen ska anpassas till projektets omfattning. Fakta samlas in inom det område där effekter kan uppstå (influensområdet). Inledningsvis är området större för att ge en bra kunskapsbas, och faktainsamlingen kan sedan koncentreras på identifierade förutsättningar, värden och intressen som finns i influensområdet och som projektet kan komma att påverka. Faktainsamlingen ska avse både befintlig väg eller järnväg och det aktuella influensområdet (påverkansområdet). Förutsättningar i form av utformningsstandard för väg ska klarläggas, såväl befintlig standard som sedan tidigare (exempelvis från åtgärdsvalsstudie) beslutad målsättning för ny eller ombyggd anläggning. I denna fas baseras faktainsamlingen i huvudsak på befintligt material och underlag.

Kommunala planer samt studier som Trafikverket eller någon annan huvudman tidigare genomfört, exempelvis åtgärdsval, utgör utgångspunkter. En inledande bred faktainsamling ger stöd för att bedöma vilka inventeringar och djupare studier av bevarandebestånd som behöver göras i ett senare skede. I faktainsamlingen tas kontakter med exempelvis organisationer, kommun och länsstyrelse. För vägar ska den trafiktekniska standarden i form av referenshastighet och separeringsgrad klarläggas utifrån önskvärd funktion.

Huvudsyftet med faktainsamlingen är att den ska utgöra underlag för analys av de kvaliteter och funktioner samt de brister, problem och behov som finns i området.

I inledningen av planläggningsprocessen ska en fördjupad och fortsatt analys göras av hur det nuvarande transportsystemet fungerar. Analysen ska utgå från den genomförda åtgärdsvalsstudien.

Analysen innebär en strukturerad genomgång av det nuvarande transportsystemet utifrån den ytterligare kunskapen från insamlade data och material, genomförda samråd och den problem- och värdebild som därigenom har identifierats med bland annat åtgärdsplaneringen som underlag. Mot bakgrund av denna genomgång, projektmålen och tidigare beslut ska en fördjupad problemanalys göras, liksom en analys av vad som verkligen kan och bör uppnås, vilka värden som påverkas av dagens transportsystem och vilka värden som bör tillskapas eller bevaras. Det kan till exempel gälla boendemiljön samt värden och kvaliteter i landskapet. Gestaltungsavsikter ska upprättas.

Analys ska omfatta bland annat restid, kapacitet, axellast, hastighet, tillgänglighet, bärighet, säkerhet och regionalt resande. Det är viktigt att analysera vilket beslutsunderlag som behöver tas fram för att kunna fatta beslut om utformningsstandard för väg i den mån beslut saknas. För vägprojekt kan det handla om exempelvis val av vägtyp, referenshastighet, separeringsform och

korsningstyp. För järnvägsprojekt kan det handla om hastighetsstandard, linjeklass/belastningsklass och spårgeometri.

I slutet av analysen ska en kontroll göras för att fastställa om det finns anledning att justera formuleringen av projektets ändamål och projektmålen.

Aktiviteten innebär framtagande och bearbetning av planen med status samrådsunderlag. Där ingår att

- beskriva projektet, karakteristiska egenskaper och omfattning
- verifiera projektets ändamål och projektmål
- samla in kunskap (underlag) om miljöförutsättningar inklusive hälsa (Befintlig kunskap är oftast tillräcklig i denna fas.)
- samla in kunskap om skyddade områden, lämningar och arter enligt miljöbalken och kulturmiljölagen (Kunskap om områden som omfattas av generellt biotopskydd samt strandskydd behövs för att kunna hantera dessa i planläggningen.)
- identifiera verksamheter som kan kräva särskilda tillstånd, prövningar eller samråd enligt miljöbalken
- genomföra samråd och påbörja samrådsredogörelse
- samla in kunskap om transportsystem och samhälle, till exempel bebyggelse, näringsliv, samhällsfunktioner och kommunikationsmönster – förslagsvis via regionala och kommunala planer.

Funktionsanalys, analys av behov och förutsättningar, ska beroende på projektets storlek och komplexitet omfatta

- problemanalys, som omfattar till exempel trafikering, kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet
- landskapsanalys, det vill säga en analys av landskapets förutsättningar, känslighet, tålighet, utvecklingstendenser och potential
- översiktlig analys av miljökvaliteter, funktioner och problem (till exempel hälsa) med utgångspunkt från projektets tänkbara påverkan
- analys av tänkbara effekter för berörda intressen
- analys av om skyddade områden, lämningar och arter riskerar att påverkas av projektet och kan kräva särskild hantering i planläggningen
- utveckling av projektmål, med utgångspunkt från ändamålet och de projektmål som eventuellt definierats i åtgärdsvalsstudien
- beskrivning av gestaltungsavsikter.

## 5.2.2 Begär länsstyrelsens beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan

Begär länsstyrelsens beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan

Aktiviteten ska genomföras för samtliga typfall.

### Bedömning av betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen ska tidigt i planlägningsprocessen under samrådet pröva om projektet bedöms kunna antas medföra betydande miljöpåverkan. Krav på underlaget för denna prövning, det vill säga plan med status samrådsunderlag, framgår av avsnitt 5.2.1 och 9.2. Om länsstyrelsen bedömer att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en MKB tas fram tillsammans med väg- eller järnvägsplanen i det fortsatta planlägningsarbetet. Länsstyrelsen bedömer med stöd av de kriterier som anges i förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, som i sin tur baseras på EU:s MKB-direktiv [1].

Enligt proposition 2011/12:118 är det viktigt att länsstyrelserna har en enhetlig tillämpning av kriterierna för att avgöra om ett projekt kan antas ha betydande miljöpåverkan. Det är mycket viktigt att länsstyrelsen motiverar beslutet, om den bedömer att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det är viktigt att det tydligt framgår i vilka delar och i vilka avseenden som projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En sådan motivering kan bidra till att miljökonsekvensbeskrivningen får en lämplig inriktning och omfattning (prop. s. 126).

### Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samrådsprocessen i ett planärende ska inledas så snart som möjligt efter det att arbetet med planen har påbörjats.<sup>24</sup> Länsstyrelsen, kommuner och de enskilda som särskilt berörs ska ingå i samrådet inför länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om planen har betydelse för kollektivtrafiken ska även regionala kollektivtrafikmyndigheter ingå i samrådet.

Länsstyrelsens prövar planen som har status samrådsunderlag. Enskilda som kan antas bli särskilt berörda ska ges möjlighet att yttra sig över samrådsunderlaget innan det lämnas till länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan.<sup>25</sup> De samråd som genomförts ska dokumenteras i samrådsredogörelsen.

<sup>24</sup> 14 c § väglagen och 2 kap. 3 § lag om byggande av järnväg

<sup>25</sup> 14c och 15 §§ väglagen och 2 kap. 3 och 4 §§ lag om byggande av järnväg

### ***Samråd med länsstyrelse och kommuner***

Samrådsprocessen inleds tidigt med länsstyrelse och kommun. Det är viktigt att under det inledande samrådet komma överens med länsstyrelsen om behov och omfattning av samråd, dels fram till det att länsstyrelsen ska ta beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, dels under det fortsatta planläggningsarbetet. Planläggningsbeskrivningen är ett utmärkt underlag för detta. Med detta förfarande kan samrådsformerna med länsstyrelserna tydliggöras, med ett effektivare samrådsförfarande som resultat.

Fortsatta kontakter med länsstyrelse och kommun sker i den omfattning som är lämplig. Det kan bland annat handla om samråd om väg- eller järnvägsutbyggnadens lokalisering och utformning, olika avstämningar av aspekter som kan antas medföra betydande miljöpåverkan och så vidare. Det är viktigt att skilja på samråd och kontakter som innebär ren kunskapsinsamling.

På motsvarandes sätt är det lämpligt att även komma överens med kommunen om hur samråden i projektet ska bedrivas, vem som är kontaktperson, vilken instans i kommunen som ska yttra sig i samråden och så vidare. Det är lämpligt att kommunen därefter får yttra sig över samrådsunderlaget. I denna fas kan det även vara bra att tillsammans med kommunen bedöma vilka kommunala planer som kan beröras av väg- eller järnvägsplanen och diskutera hur detta kan hanteras. Formerna för samråd kan vara möten, telefonkontakter, brev med mera.

Om det konstateras att generella biotopskydd eller strandskydd berörs, är det lämpligt att redan i denna fas lyfta frågan i samråden med länsstyrelsen.

### ***Samråd med enskilda som särskilt berörs***

Samråd ska också ske med de enskilda som särskilt berörs. Av proposition 2011/12:118 framgår att med särskilt berörda avses i första hand närboende och inte en bredare allmänhet. I det inledande arbetet med att ta fram väg- eller järnvägsplanen är det i många fall svårt att precisera vilka enskilda som särskilt berörs. Då kan kretsen enskilda därför vara större, för att längre fram i samrådet kunna snävas in. Fastighetsägare vars mark kan beröras och andra fastighetsägare i närheten av projektet ingår i denna krets. Även delägare i samfälligheter, gemensamhetsanläggningar och innehavare av rättigheter ingår.

De berörda ska bjudas in till samråd genom brev, tidningsannons eller på annat lämpligt sätt.<sup>26</sup> Samrådsunderlaget ska bifogas inbjudan eller finnas tillgängligt på annat sätt. Hur det görs tillgängligt för dem som ingår i samrådsgruppen varierar beroende på projektets omfattning. Underlaget kan skickas ut, presenteras vid samrådsmöten, göras tillgängligt på lämplig plats och så vidare. Vad som är lämpligt beror bland annat på vem som är mottagare. Utöver detta görs samrådsunderlaget alltid tillgängligt på Trafikverkets webbplats.

---

<sup>26</sup> 3 kap. 6 § vägförordningen och 6 § förordning om byggande av järnväg



Som framgår ovan så finns det ett krav på att de enskilda som kan antas bli särskilt berörda ska ha fått möjlighet att yttra sig innan länsstyrelsen får ta beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.<sup>27</sup>

Genom möten och genom att göra planen med status samrådsunderlag tillgänglig uppfylls kravet på att enskilda ska ges möjlighet att yttra sig. Detta görs för att synpunkter ska kunna beaktas och tas till vara innan samrådsunderlaget slutligen färdigställs.

Vilka samråd som ska bedrivas ska framgå av planlägningsbeskrivningen. Nedan framgår en redovisning av hur samrådet med enskilda kan bedrivas beroende på omfattningen av projektet.

### ***Litet projekt***

I ett litet och väl avgränsat projekt med få berörda kan underlag för samrådet skickas ut med brev, där de berörda får ta del av det och ges viss tid för att lämna synpunkter. Då behövs det ingen annonsering i ortstidning. Vid ett fåtal berörda kan underlaget presenteras genom ett personligt möte. De berörda behöver också få tid på sig efter mötet för att kunna lämna synpunkter, och vid mötet behöver de därför upplysas om hur och när de kan lämna synpunkter på samrådsunderlaget inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Samrådsunderlaget bör även göras tillgängligt på Trafikverkets webbplats.

### ***Medelstort projekt***

I ett medelstort, mer omfattande projekt, där kretsen enskilda är större och där det inte i detta skede helt går att avgöra vilka enskilda som särskilt berörs, kan ett eller flera samrådsmöten vara viktiga inslag i processen. Det gäller exempelvis om projektet är kontroversiellt eller komplext. Likväl kan det för medelstora projekt ibland vara tillräckligt att endast hålla samrådsunderlaget tillgängligt inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Behovet av att genomföra samrådsmöten får avgöras från fall till fall.

Inbjudan till samrådsmöten sker lämpligtvis genom tidningsannons och kan kompletteras med brev om kretsen enskilda kan avgränsas. Samrådsunderlaget presenteras vid mötet och hålls tillgängligt en tid efteråt på lämplig plats (hos Trafikverket, kommunen, bibliotek, bygdegård och så vidare), så att det går att ta del av underlaget och lämna synpunkter. Av inbjudan framgår när möte hålls, var samrådsunderlaget hålls tillgängligt och var synpunkter kan lämnas. Samrådsunderlaget som presenteras vid ett möte bör också hållas tillgängligt på Trafikverkets webbplats inför ett samrådsmöte och inte bara presenteras på mötet. Detta ska då framgå av inbjudan till samrådet. Om det inte blir något möte, anges i inbjudan var samrådsunderlaget hålls tillgängligt. Formerna för

---

<sup>27</sup> 14c § väglagen och 3 kap. 8 § vägförordningen samt 2 kap. 3 § lag om byggande av järnväg och 8 § förordning om byggande av järnväg

Samrådet kan även kompletteras med andra samrådsaktiviteter.

### **Stort projekt**

I ett stort projekt där det blir aktuellt med flera lokaliseringalternativ behöver samrådet med de enskilda som särskilt berörs genomföras i form av ett eller flera samrådsmöten, i kombination med att samrådsunderlaget hålls tillgängligt. Samrådsprocessen inleds med ett allmänt samrådsmöte. Eftersom det i denna typ av projekt inte går att nå enskilda som särskilt berörs med brev, kan de bjudas in till mötet genom tidningsannonser. Syftet med mötet är att fånga in synpunkter i ett tidigt skede av processen, innan det finns alternativa korridorer, sträckningar eller liknande. Samrådsunderlaget presenteras vid mötena och efteråt hålls planen med status samrådsunderlag tillgänglig på lämplig plats (hos Trafikverket, kommunen, bibliotek och så vidare), för att de enskilda som kan antas bli särskilt berörda ska kunna lämna synpunkter. Av tidningsannonsern framgår när möten hålls, var samrådsunderlaget hålls tillgängligt och var synpunkter kan lämnas. Samrådsunderlaget görs även tillgängligt på Trafikverkets webbplats. Samrådsunderlaget som presenteras vid mötet bör också hållas tillgängligt på Trafikverkets webbplats inför ett samrådsmöte, och inte bara presenteras på mötet. Detta ska då framgå av inbjudan till samråd. Formerna för samrådet kan även innefatta andra samrådsaktiviteter än de ovan beskrivna. Beroende på vilka synpunkter som kommer in, kan det föranleda att ytterligare möten krävs.

### **Samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheter**

Om planen har betydelse för kollektivtrafiken ska samråd ske med regionala kollektivtrafikmyndigheter.<sup>28</sup> Det blir aktuellt till exempel i projekt där motiven till åtgärder är att öka kollektivtrafiken eller i projekt som omfattar andra åtgärder som har betydelse för kollektivtrafiken. Samrådet genomförs lämpligen genom brev, där underlag för samrådet skickas till kollektivtrafikmyndigheten för synpunkter, eller genom möte med myndigheten.

### **Eventuellt samråd med länsplaneupprättare**

Länstransportplaner upprättas av regionala myndigheter i form av självständiga regioner, samverkansorgan eller länsstyrelser. Det kan även vara lämpligt att samråda med länsplaneupprättaren. Det som avgör behovet kan vara projektets storlek och påverkan på regionala strukturer och regionala transportbehov med mera.

### **Samrådsredogörelse**

Samråden ska dokumenteras i en samrådsredogörelse. Se avsnitt 3.8.

### **Länsstyrelsens beslut**

Prövningen ska göras av länsstyrelsen inom det område där projektet huvudsakligen ska utföras, efter samråd med övriga berörda länsstyrelser.<sup>29</sup>

<sup>28</sup> 14b § väglagen och 2 kap. 2 § lag om byggande av järnväg

<sup>29</sup> 15 § väglagen och 2 kap. 4 § lag om byggande av järnväg

Länsstyrelsen ska ha tillgång till samrådsunderlaget och samrådsredogörelsen. Det är viktigt att samrådsredogörelsen visar att de enskilda som särskilt berörs har fått möjlighet att yttra sig. För att länsstyrelsen ska kunna se detta, och för att minska risken för krav på kompletteringar, är det lämpligt att också överlämna tidningsannonser, brev eller dylikt där detta framgår. Samrådsunderlaget och samrådsredogörelsen ska vara daterade så att det är tydligt på vilket underlag länsstyrelsen fattar sitt beslut.

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan avgör om en MKB behöver tas fram eller om det i stället ska tas fram en miljöbeskrivning. Länsstyrelsens beslut kan inte överklagas.

### **5.2.3 Utarbeta lokaliseringsalternativ och påbörja MKB**



**Utarbeta lokaliseringsalternativ  
och påbörja MKB**

Aktiviteten ska genomföras för typfall 4 och 5.

Utredning av lokaliseringsalternativ ska bidra till att hitta en lokalisering som är lämplig med hänsyn till att ändamålet och projektmålen ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet samt utan oskäligen kostnad. För att kunna bedöma detta måste nödvändig hänsyn tas till byggkostnaderna. Det kan handla om att göra preliminära arkeologiska utredningar, bedöma kostnader för olika konstruktiva lösningar, göra översiktliga massberäkningar, bedöma kostnaderna för miljöåtgärder och så vidare.

Tänkbara lokaliseringsalternativ ska utredas och prövas för att få fram vilka som uppfyller ändamålet och är genomförbara med hänsyn till olika intressen, och som därför är intressanta att studera vidare. Inom ett lokaliseringsalternativ kan även linjer och utformningsalternativ behöva studeras. Detta ska normalt göras efter val eller beslut om lokaliseringsalternativ. I de fall linjen eller utformningen har betydelse för valet av lokaliseringsalternativ kan det genomföras parallellt. De åtgärder och anpassningar som har betydelse för att bedöma om lokaliseringsalternativet är genomförbart ska belysas. Inom ramen för konsekvensanalysen studeras behov av anpassningar i läge och utformning samt tänkbara skyddsåtgärder (övergripande). Bedömningen av konsekvenser baseras dock på korridorernas utbredning och vad som är bestämt när det gäller läge och detaljutformning.

Under denna aktivitet påbörjas processen med väg- eller järnvägsplanens MKB. Om projektet inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan upprättas en miljöbeskrivning. Det är viktigt att säkerställa

- allmänna intressen, kommunala planer, miljöbalkens krav, arkeologiska lämningar, områden och arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen samt Natura 2000
- kunskap om landskapet och miljöförutsättningar
- kunskap om samhället, såsom bebyggelse, näringsliv, strukturer, kommunikationer, transportbehov för olika trafikantgrupper, trafiksäkerhetsaspekter
- att de förutsättningar som är betydelsefulla för val av lokaliseringalternativ är framtagna
- att redovisningen av miljöförutsättningar, miljöeffekter, miljökonsekvenser och skyddsåtgärder utgör ett tillräckligt underlag för beslut om val av lokaliseringalternativ och underlag för det MKB-dokument som ska tas fram för det slutliga planförslaget.

### ***Alternativgenerering***

Alternativgenereringen ska resultera i alternativa lokaliseringar som kan tillgodose ändamålet och som är tekniskt och ekonomiskt genomförbara, med rimliga konsekvenser i form av påverkan på miljö, landskap och samhällsstruktur. Korridorer och alternativ som kan tillgodose ändamålet ska formos utifrån samråd, studier och analyser av det insamlade materialet och förutsättningarna i området.

Antalet alternativ kan begränsas allteftersom områden som inte är lämpliga för korridorer identifieras. Denna identifiering ska säkra att inget alternativ som tillgodoser ändamålet och projektmålen förbises, samtidigt som det blir ett rimligt antal alternativ att studera vidare. Dessutom ska effekter och konsekvenser bedömas preliminärt, för att man ska kunna bestämma om ett lokaliseringalternativ bör utredas vidare. Om ett alternativ innebär låg måluppfyllelse, eller om de negativa konsekvenserna är orimligt stora, ska alternativet tas bort från den fortsatta planläggningen. Orsaken till att ett alternativ valts bort ska dokumenteras.

Utgångspunkt för bortval är bland annat det ändamål och de projektmål som har tagits fram och preciserats samt de samhällsekonomiska bedömningar som har gjorts. Som underlag för bedömning av måluppfyllelse används den beskrivning av effekter och konsekvenser som tagits fram för varje alternativ.

När man bestämt vilka lokaliseringalternativ som ska utredas vidare fördjupas analyserna av effekter och konsekvenser för dessa alternativ.

En väl fungerande samrådsprocess är en förutsättning för att kunna värdera lokaliseringalternativens för- och nackdelar.

### **Samråd vid utformning av lokaliseringalternativ**

Samråd vid utformning av lokaliseringalternativ ska ske med länsstyrelsen, kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om planen har betydelse för kollektivtrafiken ska även regionala kollektivtrafikmyndigheter ingå. När projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska samråd även ske med de övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som

kan antas bli berörda. Samrådet ska, utöver vägens eller järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan, även avse innehåll i och utformning av den miljökonsekvensbeskrivning som ska tas fram tillsammans med väg- eller järnvägsplanen.<sup>30</sup>

När Trafikverket bedriver samråd vid utformning av lokaliseringsalternativ benämns den handling som ska tas fram väg- eller järnvägsplan med status samrådshandling. Samrådshandlingen har olika omfattning beroende på hur långt i arbetet man kommit, från att vara förslag och skisser fram till färdigt förslag inför val av lokaliseringsalternativ. Efter genomförda samråd tar Trafikverket ställning till vilket alternativ som ska ligga till grund för fortsatt planläggning.

Projekt med alternativa korridorer, typfall 4, antas i regel kunna medföra en betydande miljöpåverkan och då gäller följande för samrådet:

### ***Samråd med kommun och länsstyrelse***

Eftersom samrådet syftar till att skapa en dialog om hur lokaliseringsalternativen kan tillgodose ändamål och projektmål samt om de effekter och konsekvenser de för med sig, är det särskilt viktigt att i ett tidigt skede efter beslut om betydande miljöpåverkan ha förnyade samråd med länsstyrelse och kommun inför den fortsatta samrådsprocessen. Ett tidigt informationsutbyte skapar förutsättningar för att stämma av vilket underlag som är relevant för hur lokaliseringsalternativen ska kunna beskrivas och utvärderas på ett likvärdigt sätt. Det ger också bättre möjligheter att avgränsa samrådskretsen, till exempel vilka myndigheter och organisationer som kan vara berörda.

I det inledande samrådet behandlas lämpligen frågan om hur samråden ska hanteras i det fortsatta arbetet. Det löpande samrådet involverar ofta företrädare för olika enheter inom länsstyrelsen och olika förvaltningar i en kommun. Vid möten kan även andra myndigheter och organisationer ges tillfälle att delta. Formerna för samråd kan vara möten, telefonkontakter, brev med mera.

Länsstyrelsen har en särskild uppgift att verka för att miljökonsekvensbeskrivningen får den inriktning och omfattning som behövs för prövningen av väg- eller järnvägsplanen.<sup>31</sup> Syftet är att länsstyrelsen ska medverka till att den färdiga miljökonsekvensbeskrivningen ska vara anpassad efter det enskilda projektets omfattning och svårighetsgrad. Eftersom arbetet med miljökonsekvensbeskrivning inleds i denna fas, behöver samrådet med länsstyrelsen behandla dessa delar.

---

<sup>30</sup> 14 b § väglagen och 2 kap. 2 § lag om byggande av järnväg

<sup>31</sup> 14 b § väglagen och 2 kap. 2 § lag om byggande av järnväg

### ***Samråd med övriga statliga myndigheter***

Hur samrådet med de statliga myndigheterna ska genomföras är inte preciserat. Frågan om vilka myndigheter som kan tänkas beröras och ingå i samrådet bör tas upp med länsstyrelsen.

Samråd kan genomföras genom utskick eller genom möten med myndigheten, till exempel om regionala statliga myndigheter berörs. Möten med statliga myndigheter kan genomföras gemensamt med länsstyrelsen om den möjligheten finns. Samråd i flera omgångar, utskick, möten och så vidare kan även bli aktuellt om det finns ett behov i det enskilda projektet.

För att myndigheter ska kunna lämna synpunkter måste det som skickas ut anpassas till varje myndighet och till hur långt arbetet med samrådshandlingen kommit. Med vissa myndigheter kan det behövas samråd både tidigt och när arbetet kommit längre. Med andra myndigheter kan det räcka med att samråda när samrådshandlingen drivits så långt att det är möjligt att jämföra alternativ. Samrådshandlingen ska då visa lokaliseringalternativen med motiv, effekter och konsekvenser, för att myndigheterna ska kunna jämföra dem.

### ***Samråd med allmänheten***

Hur samråd med allmänheten ska genomföras är inte heller preciserat. Eftersom allmänheten är en stor krets hålls normalt ett eller flera allmänna samrådsmöten. Allmänheten bjuds lämpligen in genom tidningsannonser. Samrådshandlingen presenteras vid mötet, och detta möte kan med fördel kombineras med samrådsmöten för organisationer och enskilda som särskilt berörs.

Samrådshandlingen bör efter mötena hållas tillgänglig på lämpligt plats (hos Trafikverket, kommunen, bibliotek, bygdegård eller dylikt) för att allmänheten ska kunna ta del av den och lämna synpunkter.

Av tidningsannonsen framgår när mötet hålls, var samrådsunderlaget hålls tillgängligt och var synpunkter kan lämnas. Samrådshandlingen som presenteras vid mötet kan lämpligen också hållas tillgänglig på Trafikverkets webbplats inför samrådsmötet och inte bara presenteras på mötet. Detta ska då framgå av inbjudan till samrådet. Formerna för samråd kan vara möten, telefonkontakter, brev med mera.

### ***Samråd med enskilda som särskilt berörs***

Även vid utformning av lokaliseringalternativ ska samråd ske med de enskilda som särskilt berörs. I projekt där det finns flera lokaliseringalternativ kan kretsen enskilda vara stor. Samrådet med enskilda kan därför i denna fas normalt anses innefattas i samrådet med allmänheten enligt ovan.

### ***Samråd med organisationer***

Med organisationer avses i första hand miljöorganisationer, som har till huvudsakligt syfte att tillvarata natur- och miljöskyddsintressen<sup>32</sup>, men även andra organisationer som finns i området där projektet är aktuellt, till exempel hembygdsföreningar eller idrottsföreningar som antas bli berörda. Dessa samråd genomförs normalt genom samrådsmöten, lämpligen samma möten som med allmänhet och enskilda. Organisationerna bjuds in genom tidningsannonser, kompletterat med brev till identifierade organisationer. Ett eller flera samrådsmöten kan vara aktuella. Samrådshandlingen presenteras vid mötet.

Samrådshandlingen bör efter mötena hållas tillgänglig på lämpligt plats (hos Trafikverket, kommunen, bibliotek, bygdegård eller dylikt) för att organisationerna ska kunna ta del av den och lämna synpunkter. Av inbjudan framgår när möte hålls, var samrådsunderlaget hålls tillgängligt och var synpunkter kan lämnas. Samrådshandlingen som presenteras vid mötet kan lämpligen också hållas tillgänglig på Trafikverkets webbplats inför ett samrådsmöte och inte bara presenteras på mötet. Information om detta ska då framgå av inbjudan till samrådet. Samrådet kan även genomföras genom utskick till berörda organisationer. Formerna för samråd kan vara möten, telefonkontakter, brev med mera.

### ***Samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheter***

Ett resonemang om förfarandet när regionala kollektivtrafikmyndigheter berörs finns i avsnitt 3.7. Samrådet med kollektivtrafikmyndigheten genomförs lämpligen genom brev där underlag för samrådet skickas till kollektivtrafikmyndigheten, eller genom möte.

### ***Samråd med regionala organ***

De regionala organen kan ha synpunkter på väg- eller järnvägsprojektet utifrån regionala utvecklingsprogram (RUP) eller andra regionala strategier eller programdokument. Samråd genomförs med brev där underlag för samrådet skickas till regionen, eller genom möte.

### **Projekt som inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan**

Om projekt där det finns olika lokaliseringalternativ inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, ska samråd ske med länsstyrelsen, kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Enskilda som särskilt berörs av olika lokaliseringar kan i detta fall ses som en begränsad del av allmänheten, och denna krets bör kunna behandlas på samma sätt som beskrivits ovan. Om planen har betydelse för kollektivtrafiken ska samråd ske med kollektivtrafikmyndigheter. Samråd med länsstyrelsen, kommuner och enskilda samt eventuellt kollektivtrafikmyndigheten genomförs på samma sätt som om projektet skulle medföra betydande miljöpåverkan, vilket beskrivs ovan. Om projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan behövs ingen MKB, utan en miljöbeskrivning tas fram i stället.

---

<sup>32</sup> 16 kap. 13 § miljöbalken

## **Underlag för ställningstagande**

Lokaliseringsalternativens effekter och konsekvenser ska ligga till grund för en utvärdering av hur väl alternativen uppfyller de ändamål och projektmål som har lagts fast för projektet. Utvärderingen ska då också ges en anknytning till de transportpolitiska målen och andra samhällsmål, såsom de nationella miljökvalitetsmålen. Alternativerna ska jämföras och utvärderas likvärdigt utifrån deras konsekvenser och mot det ändamål och projektmål för projektet som har lagts fast. Redovisningen ska drivas så långt att alternativen blir jämförbara.

Resultatet av denna aktivitet ska vara en beskrivning av studerade lokaliseringsalternativ med motiv samt deras effekter och konsekvenser samt måluppfyllelse.

När Trafikverket bygger väg- eller järnväg ska beskrivningen dokumenteras i en PM som redovisar bakgrund och motiv för Trafikverkets ställningstagande till vilket av alternativen som ska bli föremål för fortsatt planläggning. PM:en redovisar också vad som särskilt ska iakttas vid den fortsatta planläggningen. Se vidare avsnitt 9.2.

Inför val av lokaliseringsalternativ behövs både länsstyrelsens och kommunens sammanvägda ståndpunkter. Trafikverket behöver därför begära in yttranden där dessa myndigheter kan ge sin helhetssyn på framför allt valet av lokalisering. Yttrandet från kommunen ska vara beslutat av den politiska styrelsen eller den nämnd som kommunen bestämmer.

## **Ställningstagande**

Innan nästa aktivitet påbörjas vid typfall 4 ska Trafikverket mot bakgrund av ovannämnda PM ha tagit ställning till vilket alternativ som ska studeras vidare. Ställningstagandet ska dokumenteras. Kommun, länsstyrelse med flera ska informeras om Trafikverkets ställningstagande.

### **5.2.4 Utforma planförslaget samt MKB eller miljöbeskrivning**



Utforma planförslag samt  
MKB eller miljöbeskrivning

Aktiviteten ska genomföras för samtliga typfall.

Planläggningen i detta arbetssteg innebär att man studerar alternativa utformningar och reglerar de detaljer för väg- eller järnvägsanläggningens utformning, tekniska lösningar, miljöskyddsåtgärder med mera som behövs för att klarlägga markbehoven. Den detaljerade planläggningen görs med utgångspunkt från det tidigare arbetet och erforderliga uppdateringar av



bakgrundsmaterialet. Under denna aktivitet ska eventuella återstående val av utformningsstandard ske. Det kan exempelvis för vägar handla om sidoområdesstandard, skyddsanordningar eller hållplatsstandard. För järnvägar kan det handla om fysiska barriärer mot spårområdet och mellan spår med hänsyn till trafik- och personsäkerhet.

Projekteringen ska resultera i handlingar som redovisar hur vägen eller järnvägen ska byggas. För att kunna göra detta krävs ofta ett relativt omfattande arbete och ytterligare undersökningar.

I arbetet ingår att utarbeta MKB när en sådan krävs, eller i annat fall en miljöbeskrivning. Även arbetet med landskapsanalysen fördjupas samtidigt som plandokumentet utformas. Detta arbete bidrar med kunskap om landskapet och miljöförutsättningarna, hur projektet kan anpassas och utformas samt vilka möjligheter och begränsningar som finns. Att arbetet med MKB eller miljöbeskrivning och landskapsanalys är integrerat med projekteringsarbetet är en förutsättning för att åstadkomma en bra miljö- och landskapsanpassning, eftersom beslut om detaljlokalisering och utformning tas kontinuerligt under arbetet. Känsliga områden som exempelvis olika natur- och kulturmiljöer kan kräva en mer noggrann projektering, där väg- eller järnvägsplanen detaljerat måste redovisa föreslagna lösningar.

Under arbetets gång, allteftersom kunskapen ökar, ändras och justeras vägens eller järnvägens plan- och profillinje. Det är en process som stegvis innebär allt bättre beskrivning av lösningarna. Effekter och konsekvenser analyseras, bedöms och beaktas under hand, liksom kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk nytta.

Under arbetet tas även ett gestaltungsprogram fram. Gestaltungsprogrammet är både ett sätt att förmedla och dokumentera hur anläggningen slutligen ska se ut och en arbetsmetod för att identifiera, samråda och nå samsyn kring hur anläggningen ska utformas.

När projekteringen för denna fas är klar kan väg- eller järnvägsplanen anses vara upprättad och färdig att granskas. Man ska då ha tagit hänsyn till kompletterande undersökningar och inkomna synpunkter. Planförslaget ska ha kostnadsberäknats och bedömts utifrån stads- och landskapsbild och natur- och kulturvärden, och länsstyrelsen ska ha godkänt MKB:n i de fall det krävs en sådan. Väg- eller järnvägsplanen har då status granskningshandling. Närmare beskrivning av plandokumentet ges i avsnitt 9.

### **Samråd i projekt som inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (typfall 2)**

Om projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska samråd ske med länsstyrelsen, kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om planen har betydelse för kollektivtrafiken ska samråd ske med

kollektivtrafikmyndigheter.<sup>33</sup> Samråd med länsstyrelsen, kommuner och enskilda samt eventuellt kollektivtrafikmyndigheten genomförs som om projektet skulle medföra betydande miljöpåverkan, vilket beskrivs nedan. Om projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan behövs ingen MKB utan en miljöbeskrivning tas fram i stället.

### **Samråd i projekt som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (typfall 3 och 4)**

När projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska samråd, förutom med länsstyrelsen, kommuner och de enskilda som särskilt berörs, även ske med de övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Samråd ska även ske med regionala kollektivtrafikmyndigheter om planen har betydelse för kollektivtrafiken.

Samrådet ska utöver vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan, även avse innehåll i och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen som ska finnas tillsammans med väg- eller järnvägsplanen.<sup>34</sup> Samråden ska fokusera på kunskapsinsamling, analys och förankring.

Om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och om det har funnits lokaliseringalternativ, kan samrådskretsen begränsas när det gäller statliga myndigheter och organisationer. De behöver då inte omfattas av samråd vid planutformning såvida inte deras synpunkter under den tidigare samrådsprocessen rörde det valda alternativet, eller såvida inte det finns andra intressen eller frågor som föranleder att de även fortsättningsvis behöver vara med i samrådsprocessen.

#### ***Samråd länsstyrelsen och kommuner***

I samrådsprocessen är det viktigt att fånga in de synpunkter som länsstyrelser och kommuner har på hur vägen eller järnvägen ska utformas. Ett tidigt informationsutbyte skapar oftast goda förutsättningar för samråd vid utformning av planen. Det ger också bättre möjligheter att avgränsa samrådskretsen, till exempel om det finns myndigheter och organisationer som kan antas vara berörda och i så fall vilka. I denna fas har utrednings- och projekteringsarbetet föregåtts av ett antal kontakter med både kommun och länsstyrelse. Oberoende av vad som tidigare har bestämts vid dessa kontakter behöver nya samråd hållas inför granskningen.

Eftersom det kan finnas möjlighet att begränsa samrådskretsen, om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och om det har funnits lokaliseringalternativ, är det lämpligt att föra en dialog med länsstyrelsen om avgränsningen av denna krets.

---

<sup>33</sup> 14b § väglagen och 2 kap. 2 § lag om byggande av järnväg

<sup>34</sup> 14b § väglagen och 2 kap. 2 § lag om byggande av järnväg

Det löpande samrådet sker ofta med företrädare för olika enheter inom länsstyrelsen och olika förvaltningar i en kommun. Vid möten kan även andra myndigheter och organisationer ges tillfälle att delta. Formerna för samråd kan vara möten, telefonkontakter, brev med mera. Länsstyrelsen ska verka för att miljökonsekvensbeskrivningen får den inriktning och omfattning som behövs för prövningen av väg- eller järnvägsplanen. Mer om detta beskrivs i avsnitt 3.

#### *Undantag från krav på bygglov*

Genom väg- eller järnvägsplanen och med stöd av medgivande från kommunen kan vissa åtgärder undantas från kravet på bygglov. Undantagen gäller enbart upplag, materialgårdar, murar, plank och transformatorstationer. Planen ska då innehålla uppgifter om vilka åtgärder som undantas från kravet på bygglov.<sup>35</sup> Dessa åtgärder utgör en del av vägens eller järnvägens utformning och omfattas därmed av samrådskravet. Under samrådet ska frågan om undantag från kravet på bygglov tas upp med kommunen, som kan medge undantag från lovkravet. Samrådshandlingen ska redovisa vilka anläggningar som avses. Kommunens medgivande ska vara skriftligt under samrådet. Även enskilda som berörs av undantaget ska ges möjlighet att lämna synpunkter. Frågan måste därför tas upp i samråden med berörda enskilda. Om inte frågan om undantag från bygglov tagits upp eller inte dokumenterats i något skriftligt medgivande, krävs sedvanlig bygglovshantering efter det att planen fått laga kraft.

#### *Undantag från krav på vissa prövningar enligt miljöbalken*

Vissa verksamheter och åtgärder enligt en fastställd väg- eller järnvägsplan är undantagna från krav på prövning enligt miljöbalken.<sup>36</sup> Det gäller dispens från det generella biotopskyddet<sup>37</sup>, strandskydd<sup>38</sup> och anmälan för samråd för åtgärder som kan väsentligt förändra naturmiljön enligt 12 kap. 6 § miljöbalken<sup>39</sup>. Om väg- eller järnvägsplanen berör sådana bestämmelser måste den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) ta upp dessa frågor med länsstyrelsen eller kommunen under samrådet. I samrådet kan det framkomma att olika typer av skyddsåtgärder eller försiktighetsmått behövs.

Samråd under planläggning omfattar endast de delar i en plan som fastställs. Exempelvis ingår inte påverkan av enskilda vägar i fastställelsen, utan måste hanteras i enlighet med miljöbalken genom en separat anmälan om samråd. Om det tidigare i samrådsprocessen, inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan och samråd vid utformning av lokaliseringsalternativ, konstateras att generella biotopskydd eller strandskydd berörs eller att samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken är aktuella, är det lämpligt att redan då lyfta denna fråga i samråden med länsstyrelsen.

---

<sup>35</sup> 16a § väglagen och 2 kap. 9 § lag om byggande av järnväg

<sup>36</sup> 16a § väglagen och 2 kap. 9 § lag om byggande av järnväg

<sup>37</sup> 7 kap. 11a § miljöbalken

<sup>38</sup> 7 kap. 16 § miljöbalken

<sup>39</sup> 12 kap. 6a § miljöbalken

### ***Samråd med övriga statliga myndigheter***

Frågan om vilka myndigheter som bör ingå i samrådet tas upp med länsstyrelsen.

Samråd kan ske genom utskick eller genom möten med myndigheten, till exempel om regionala statliga myndigheter berörs. Möten med statliga myndigheter kan genomföras gemensamt med länsstyrelsen om den möjligheten finns. Samråd i flera omgångar, utskick, möten och så vidare kan även bli aktuellt om det finns behov i det enskilda projektet.

För att myndigheter ska kunna lämna synpunkter vid ett utskick måste det som skickas ut anpassas till varje myndighet och till hur långt arbetet med samrådshandlingen kommit.

Samråd behöver inte ske med de statliga myndigheter som deltagit i samrådet kring lokaliseringsalternativ (gäller om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och om det har funnits lokaliseringsalternativ). Berörda myndigheter var då med vid det samrådet och behöver inte omfattas av samråd vid planutformning såvida inte deras synpunkter under den tidigare samrådsprocessen rör utformningen av det valda alternativet, eller såvida inte det finns andra intressen eller frågor som föranleder att de även fortsättningsvis behöver vara med i samrådsprocessen.

### ***Samråd med allmänheten***

Oavsett storleken på ett projekt – litet, medelstort eller stort – är allmänheten en stor krets som inte går att avgränsa på så sätt att den kan nås genom att skicka ut brev med inbjudan till samrådsmöten eller för att informera om att planen med status samrådshandling finns tillgänglig.

För att ta in allmänhetens synpunkter hålls ett eller flera allmänna samrådsmöten, beroende på projektets storlek och komplexitet. Inbjudan till möten sker lämpligen genom tidningsannons eftersom inbjudan riktar sig till allmänheten. Dessa samrådsmöten är lämpligen samma möten som med organisationer och enskilda. Samrådshandlingen presenteras vid mötena, och handlingen kan även hållas tillgänglig efter ett samrådsmöte, med möjlighet att lämna synpunkter inom en viss tid. Av inbjudan framgår när möte hålls, var samrådshandlingen hålls tillgänglig och var synpunkter kan lämnas. Samrådshandlingen som presenteras vid mötet kan lämpligen också hållas tillgänglig på Trafikverkets webbplats inför ett samrådsmöte och inte bara presenteras på mötet. Information om detta ska då framgå av inbjudan till samrådet. Formerna för samråd kan vara möten, telefonkontakter, brev med mera.

### ***Samråd med organisationer***

Med organisationer avses i första hand miljöorganisationer, som till huvudsakligt syfte har att tillvarata natur- och miljöskyddsintressen, men även andra organisationer som finns i området där projektet är aktuellt, till exempel hembygdsföreningar eller idrottsföreningar som antas bli berörda. Samråd med organisationer sker normalt genom samrådsmöten, lämpligen samma möten

som med allmänhet och enskilda, eller genom att skicka ut underlag för samrådet till dessa om antalet organisationer är begränsat. Formerna för samråd kan vara möten, telefonkontakter, brev med mera. Samrådshandlingen görs vidare tillgänglig på Trafikverkets webbplats.

Även med organisationer behöver normalt inte ytterligare samråd ske vid planutformningen (gäller om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och om det har funnits lokaliseringalternativ). Organisationerna var då med vid det samrådet och behöver inte omfattas av samråd vid planutformning såvida inte deras synpunkter under den tidigare samrådsprocessen rör det valda alternativet, eller såvida inte det finns andra intressen eller frågor som föranleder att de även fortsättningsvis behöver vara med i samrådsprocessen. Vissa ideella föreningar eller annan juridisk person (organisationer) får överklaga en fastställd plan. För att ha rätt att klaga ska föreningen uppfylla vissa kriterier som framgår av 16 kap. 13 § miljöbalken. Det är viktigt att ha detta i åtanke om samrådsretsen begränsas. Om miljöorganisationernas synpunkter i tidigare i samrådsprocessen rör det alternativ som valts, bör som sagt samråd ske även med dem vid planutformningen.

#### ***Litet projekt***

I ett litet och väl avgränsat projekt skickas underlag för samrådet ut med brev där berörda organisationer får ta del av planförslaget och de får en tid för att lämna synpunkter. Någon kungörelse i ortstidning behövs då inte. Planen kan också presenteras vid möten med berörda organisationer och hållas tillgänglig på det sätt som beskrivs för ett medelstort eller stort projekt.

#### ***Medelstort och stort projekt***

I ett medelstort och stort projekt sker inbjudan till samrådsmöte genom tidningsannons kompletterad med inbjudan via brev till identifierade organisationer. Samrådshandlingen presenteras vid mötet. Samråd med organisationer kan kombineras med samrådsmöten för allmänhet och enskilda som särskilt berörs. Samrådshandlingen kan lämpligtvis hållas tillgänglig en viss tid efter ett samrådsmöte, med möjlighet att lämna synpunkter inom en viss tid. Av inbjudan till samrådsmöten framgår när möte hålls, var samrådsunderlaget hålls tillgängligt och var synpunkter kan lämnas. Samrådshandlingen som presenteras vid mötet kan lämpligen också hållas tillgänglig på Trafikverkets webbplats inför ett samrådsmöte och inte bara presenteras på mötet. Information om detta ska då framgå av inbjudan till samrådet. Alternativt skickas underlag för samrådet till berörda organisationer, om alla dessa är kända, med information om möjlighet att lämna synpunkter inom en viss tid.

### ***Samråd med enskilda som särskilt berörs***

Även vid planutformning ska samråd ske med de enskilda som särskilt berörs. Med särskilt berörda avses i första hand närboende och inte en bredare allmänhet. I planutformningsskedet kan det vara fastighetsägare, rättighetsinnehavare med flera som berörs av markintrång eller av exempelvis befintligt vägområde, buller, ändringar av anslutningar eller andra typer av störningar och påverkan. Kom ihåg att kretsen enskilda som särskilt berörs kan vara större än den krets som ingår i planens fastighetsförteckning, vilket behöver beaktas vid samrådsinbjudan.

Samrådet med enskilda kan ske genom att skicka ut underlag för samrådet, samrådsmöten och/eller genom att hålla samrådshandlingen tillgänglig på lämplig plats. Möte med enskilda är lämpligtvis samma möte som för allmänheten och för organisationer. I medelstora och stora projekt genomförs samrådsmöten till vilka inbjudan sker bland annat genom tidningsannonser, och i och med det får även allmänheten inbjudan till samrådet. Formerna för samråd kan vara möten, telefonkontakter, brev med mera. Samrådshandlingen görs även tillgänglig på Trafikverkets webbplats.

Om en samfällighet berörs där delägarkretsen är outredd och där känd styrelse eller förvaltning saknas, görs inbjudan till samråd genom tidningsannonsen. Om en samfällighet berörs där känd styrelse eller förvaltning saknas och där delägarna är kända, får man i projektet ta ställning till om inbjudan ska ske genom tidningsannonsen eller om alla delägarna ska få brev. I förordningarna finns det inte någon hänvisning till att göra kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen. Därför får delägarna antingen bjudas in genom tidningsannons eller brev. Vad som är lämpligt får avgöras i det enskilda projektet.

#### ***Litet projekt***

Hur samrådet ska genomföras är inte preciserat, utan det kan ske på olika sätt beroende på omfattningen av projektet. I ett litet projekt med få berörda fastighetsägare, förvaltare och delägare i samfälligheter och gemensamhetsanläggningar samt rättighetsinnehavare, kan kravet uppfyllas genom ett personligt möte. Alternativt skulle underlag för samrådet kunna skickas ut, där berörda får ta del av det och ges möjlighet att lämna synpunkter.

I ett litet och väl avgränsat projekt, med få berörda, utgör i många fall de enskilda som särskilt berörs av ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk. Det generella samrådskravet för dessa och krav på samrådsmöte på orten bör då kunna kombineras.

### ***Medelstort projekt***

I ett medelstort, mer omfattande projekt, där kretsen enskilda är större, bör inbjudan till samrådsmöte lämpligen ske genom brev kompletterat med annonsering i ortstidning. Samrådshandlingen hålls tillgänglig vid mötet och efteråt bör den göras tillgänglig på lämplig plats (hos Trafikverket, kommunen, bibliotek, bygdegård och så vidare), så att de enskilda som kan antas bli särskilt berörda kan ta del av underlaget och kunna lämna synpunkter. Av inbjudan till samrådsmöten framgår när möte hålls, var samrådsunderlaget hålls tillgängligt och var synpunkter kan lämnas. Samrådshandlingen som presenteras vid ett möte kan lämpligen också hållas tillgänglig på Trafikverkets webbplats inför ett samrådsmöte och inte bara presenteras på mötet. Information om detta ska då framgå av inbjudan till samrådet.

### ***Stort projekt***

I ett stort projekt hålls ett eller flera samrådsmöten med de enskilda som särskilt berörs. Samrådsprocessen inleds med ett samrådsmöte där inbjudan lämpligen sker genom brev kompletterat med tidningsannons. Samrådshandlingen finns tillgänglig vid mötet och bör efter mötet/mötena göras tillgänglig på lämpligt plats (hos Trafikverket, kommunen, bibliotek, bygdegård och så vidare) för att enskilda ska kunna ta del av den och lämna synpunkter. Av inbjudan till samrådsmöten framgår när möte hålls, var samrådsunderlaget hålls tillgängligt och var synpunkter kan lämnas. Samrådshandlingen som presenteras vid ett möte kan lämpligen också hållas tillgänglig på Trafikverkets webbplats inför samrådsmötet och inte bara presenteras på mötet. Information om detta ska då framgå av inbjudan till samrådet.

### ***Samråd med ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk.***

Ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk för vägen eller järnvägen ska alltid erbjudas minst ett samrådsmöte på orten.<sup>40</sup> Även om utgångspunkten är att det är fråga om just berörda fastighetsägare där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk, så kan det finnas andra som också bör erbjudas ett samrådsmöte på orten. Om samfälligheter med få delägare berörs, påverkas de ju i stort sett på samma sätt som fastighetsägare, och de bör därför även omfattas av inbjudan till samrådsmötet. Det kan även finnas rättighetsinnehavare som påverkas på i stort sett samma sätt som fastighetsägare, till exempel jordbruksarrendatorer, och även dessa bör bjudas in till samrådsmötet.

Samrådet kan ske på olika sätt beroende på omfattningen av projektet. I ett litet projekt med få berörda fastighetsägare kan kravet uppfyllas genom att man erbjuder ett personligt möte. För ett medelstort och stort projekt behöver ett eller flera samrådsmöten erbjudas på orten för att kravet ska anses vara uppfyllt.

---

<sup>40</sup> 3 kap. 5 § vägförordning och 5 § förordning om byggande av järnväg

Inbjudan till samrådsmöte sker lämpligtvis genom brev. I många fall kan det också vara lämpligt att komplettera brev med tidningsannonser. Detta samrådsmöte kan i många fall även kombineras med andra samrådsmöten för allmänhet, organisationer och enskilda som särskilt berörs. Det är viktigt att komma ihåg att erbjudande om samrådsmöte på orten ska ske på rimliga villkor, bland annat genom att inbjudan sker i skälig tid. Cirka 14 dagar före mötet kan vara en lämplig tidsrymd med tanke på de enskildas behov av att kunna planera.

### ***Samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheter***

Om planen har betydelse för kollektivtrafiken ska samråd ske med regionala kollektivtrafikmyndigheter. Ett resonemang om hur regionala kollektivtrafikmyndigheter berörs framgår av avsnitt 3.7. Samrådet med kollektivtrafikmyndigheten genomförs lämpligen genom brev eller genom möte.

#### **5.2.5 Begära länsstyrelsens godkännande av MKB**



Begär länsstyrelsens  
godkännande av MKB

Aktiviteten ska genomföras för de typfall där MKB har upprättats, typfall 3–5.

Miljökonsekvensbeskrivningen och planförslaget med den uppdaterade samrådsredogörelsen samt följebrev ska skickas till länsstyrelsen med begäran om godkännande. Resultatet av aktiviteten är ett beslut om godkännande av MKB. Ett godkännande innebär att länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen har tillräcklig kvalitet. Däremot innebär det inte något ställningstagande till om miljökonsekvenserna kan godtas eller om projektet bör genomföras.

#### **5.2.6 Färdigställa plan med slutlig samrådsredogörelse**



Färdigställ plan med slutlig  
samrådsredogörelse

Aktiviteten ska genomföras för samtliga typfall.

Under aktiviteten ska planförslag och samrådsredogörelse färdigställas genom de slutliga justeringar och kompletteringar som kan behöva göras. Resultatet av denna aktivitet är en granskningshandling, det vill säga ett färdigt planförslag enligt avsnitt 9 med MKB enligt avsnitt 3.10 och i förekommande fall en trafiksäkerhetsanalys samt en slutlig samrådsredogörelse.



## 5.2.7 Kungöra och möjliggöra granskning av plan

Kungör förslag till plan och möjliggör granskning

Aktiviteten ska genomföras för samtliga typfall.

Syftet med denna aktivitet är att inhämta synpunkter på framtagna plan inklusive miljöbeskrivningen vid typfall 2 respektive på MKB vid typfall 3–5. Såväl väg- eller järnvägsplanen inklusive samrådsredogörelsen som miljöbeskrivningen eller MKB ska granskas. Resultatet ska bli en plan med granskningsutlåtande.

Den som avser att bygga en väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) ska svara för förfarandet med kungörande och granskning av en väg- eller järnvägsplan. Om en MKB har upprättats ska denna kungöras och hållas tillgänglig för allmänheten enligt miljöbalken<sup>41</sup>. MKB:n ska hållas tillgänglig tillsammans med förslaget till väg- och järnvägsplan. En MKB ska uppfylla kraven i miljöbalken och godkännas av länsstyrelsen innan den kungörs.

### Kungörande

Trafikverket, eller någon annan som avser att bygga väg eller järnväg, ska genom en kungörelse informera om möjligheten till granskning. Kungörelse om granskningen ska föras in i Post- och Inrikes Tidningar och en ortstidning eller endera av dessa<sup>42</sup>. Lagen om kungörande i mål och ärenden hos myndighet med mera tillämpas vid avgörande om vilka ortstidningar som kungörelsen ska sättas in i. En förteckning över dagstidningars spridningsområden och upplagor finns i dagstidningsförteckningen som ges ut av presstödsnämnden. Av kungörelsen ska framgå vilken väg- eller järnvägsplan med underlag som hålls tillgänglig för granskning, var planen med underlag finns tillgängligt, inom vilken tid som planen med underlag hålls tillgänglig och inom vilken tid skriftliga synpunkter kan lämnas och vart dessa ska skickas. Om kungörelsedelgivning används, se nedan, ska information om detta framgå av kungörelsen. Vid kungörelsedelgivning måste kungörelsen alltid föras in i Post- och Inrikes Tidningar och, om det finns skäl till det, i en ortstidning. Kontaktperson ska också alltid framgå. Om projektet omfattar indragning av väg från allmänt underhåll, förändring av enskild väg till allmän eller ändring av väghållningsområde eller väghållningsansvar ska detta också framgå av kungörelsen. Det ska också anges vilken sträcka som berörs.

Om förslaget till plan enbart gäller åtgärder som också har prövats eller ska prövas genom detaljplan får kungörandet samordnas med det kungörande som ska ske i detaljplaneärendet.<sup>43</sup>

<sup>41</sup> 17§ väglagen och 2 kap. 12 § lag om byggande av järnväg

<sup>42</sup> 3 kap. 16§ vägförordningen och 15§ förordning om byggande av järnväg

<sup>43</sup> 17§ väglagen och 2 kap. 12§ lag om byggande av järnväg

## Underrättelse om granskning

En särskild underrättelse om att en väg- eller järnvägsplan hålls tillgänglig för granskning ska sändas till

- dem som redovisas i fastighetsförteckningen (fastighetsägare med flera)
- berörda kommuner
- berörda myndigheter.

Med berörda myndigheter avses länsstyrelsen, kollektivtrafikmyndigheten om planen har betydelse för kollektivtrafiken samt andra myndigheter beroende på vilka som berörs av projektet.

Underrättelsen ska skickas i rekommenderat brev till dem som finns upptagna i fastighetsförteckningen del 1–3 (kända ägare till fastigheter, kända ägare till kända deläggande fastigheter i samfälligheter och kända innehavare av särskild rätt där mark eller utrymme behöver tas i anspråk permanent eller tillfälligt). Övriga i fastighetsförteckningen samt berörda kommuner och myndigheter underrättas normalt med vanligt brev.<sup>44</sup>

Av underrättelsen ska framgå

- vilken väg- eller järnvägsplan med underlag som hålls tillgänglig för granskning
- var planen och underlaget hålls tillgängligt
- vilken tid som planen med underlaget hålls tillgänglig
- inom vilken tid skriftliga synpunkter kan lämnas och vart de ska skickas samt kontaktperson.

Om projektet omfattar indragning av väg från allmänt underhåll, förändring av enskild väg till allmän eller ändring av väghållningsområde eller väghållningsansvar, ska detta också framgå av underrättelsen. Det ska också anges vilken sträcka som berörs.

Till dem som finns upptagna i fastighetsförteckningens del 1–3 (kända ägare till fastigheter, kända ägare till kända deläggande fastigheter i samfälligheter och kända innehavare av särskild rätt där mark eller utrymme behöver tas i anspråk permanent eller tillfälligt) ska det av underrättelsen utöver ovanstående även framgå att mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk med vägrätt (vägplan), äganderätt eller servitutsrätt (järnvägsplan) eller tillfällig nyttjanderätt. Det ska också framgå att ägaren eller innehavaren är skyldig att mot ersättning överlåta eller upplåta marken eller utrymmet till den som avser att bygga vägen eller järnvägen (ofta Trafikverket regionalt) om ett beslut att fastställa väg- eller järnvägsplanen får laga kraft.<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> 3 kap. 17 § vägförordningen och 16 § förordning om byggande av järnväg

<sup>45</sup> 3 kap 17 § vägförordningen och 16 § förordning om byggande av järnväg

## **Kungörelsedelgivning**

I vissa fall får underrättelsen om granskningen göras genom kungörelsedelgivning<sup>46</sup> enligt delgivningslagen. Det gäller underrättelse till delägare i mark eller annat utrymme som hör till flera fastigheter gemensamt (samfälligheter) där känd styrelse eller förvaltning saknas och det finns fler än tio delägare. Vid kungörelsedelgivning krävs att ett särskilt beslut om kungörelsedelgivning fattas innan planen kungörs. Beslutet fattas av den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt). Av kungörelsen ska det i dessa fall framgå att planen berör samfälligheter (ange vilka) och att delägarna i dessa underrättas om möjligheten till granskning genom kungörelsedelgivning. Vid kungörelsedelgivning ska kungörelsen alltid föras in i Post- och Inrikes Tidningar och, om det finns skäl till det, i en ortstidning.

Ett meddelande om delgivningen ska också alltid skickas till minst en av de som delgivningen avser. Om statliga myndigheter eller kommuner är delägare ska meddelande alltid skickas till dessa. Detta innebär att breven om underrättelse om granskningen ska visa att planen berör samfälligheter (ange vilka) och att delägarna i dessa underrättas om möjligheten till granskning genom kungörelsedelgivning.

## **Genomförande av granskningsförfarande**

Förslaget till väg- eller järnvägsplan och underlaget till denna ska finnas tillgängligt för granskning hos den som avser att bygga vägen eller järnvägen samt hos kommunen. För Trafikverket innebär det att planen med underlag ska finnas tillgänglig för granskning på minst ett av Trafikverkets region- eller lokalkontor och hos de kommuner som berörs av projektet. I många fall är det lämpligt att planen med underlag även hålls tillgänglig på annan plats nära projektet, till exempel bibliotek, bygdegård och hos länsplaneupprättaren. Granskningstiden ska vara minst tre veckor.<sup>47</sup>

## **Undantag från krav på kungörande och granskning**

Det finns några fall där processen för kungörande och granskning kan förenklas. Ett förslag till väg- eller järnvägsplan behöver inte kungöras om förslaget inte är av stor vikt, inte har principiell betydelse, inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och saknar intresse för allmänheten. I detta fall ska dock länsstyrelsen, kommunen och de enskilda som särskilt berörs ges tillfälle att godkänna förslaget eller att inom tre veckor granska det och lämna synpunkter. Granskningstiden får göras kortare om alla berörda är överens om det.<sup>48</sup> Om planen behöver granskas ska underrättelse om granskning och genomförande av denna ske på det sätt som redovisas ovan.

Om förslaget till väg- eller järnvägsplan enbart gäller ändring av planen för ett väg- eller järnvägsbygge som ännu inte är färdigställt, behöver förslaget till väg-

---

<sup>46</sup> 3 kap. 18 § vägförordningen och 17 § förordning om byggande av järnväg

<sup>47</sup> 3 kap. 15§ vägförordningen och 14§ förordning om byggande av järnväg

<sup>48</sup> 17b§ väglagen och 2 kap 14§ lag om byggande av järnväg

eller järnvägsplan bara kungöras och granskas om ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller om markanspråk inte har medgetts skriftligen av berörda fastighetsägare och innehavare av särskild rätt.<sup>49</sup> En vägplan som behöver tas fram för åtgärder som ingår i drift av väg hanteras på samma sätt som vid ändring av plan.<sup>50</sup>

### **Bearbetning efter granskningsförfarande**

Efter granskningen ska den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt), sammanställa och kommentera alla skriftliga granskningssynpunkter i ett granskningsutlåtande.<sup>51</sup> Granskningsutlåtandet ska undertecknas av den som ansvarar för detta och bifogas väg- eller järnvägsplanen inför länsstyrelsens yttrande.

### **Ändring av plan efter granskning**

Ändring av en väg- eller järnvägsplan ska vara föranledd av att planens innehåll ändras i sak, till exempel till följd av synpunkter vid granskningen.

De ändringar som görs ska beskrivas i PM "Ändring efter granskning av plan". Plankartor och övriga handlingar som berörs ska ändras. Eftersom alla ändringar noggrant beskrivs och motiveras i PM "Ändring efter granskning av plan" behöver ändringarna inte synliggöras genom "ändringsmoln", "streck i kanten" eller motsvarande i handlingarna.

Om förslaget till plan efter granskningen behöver ändras väsentligt eller på något annat sätt som är av betydelse för allmänheten, ska ett nytt kungörande- och granskningsförfarande genomföras. Ändringarna kan avse även MKB som vid behov godkänns på nytt av länsstyrelsen. En ändring får anses vara av allmänt intresse om den har betydelse för fler än de som direkt berörs genom exempelvis markavstående eller bullerskyddsåtgärder. Inkomna synpunkter efter ett nytt kungörande- och granskningsförfarande ska sammanställas och kommenteras i ett kompletterande granskningsutlåtande.<sup>52</sup>

Om ändringen är mindre, så att det inte krävs ett nytt kungörande- och granskningsförfarande, ska i stället de som berörs av ändringen ges möjlighet att under minst två veckor lämna skriftliga synpunkter på förslaget. På vilket sätt de ska ges möjlighet att lämna synpunkter är inte reglerat. Detta sker lämpligen genom ett brev där reviderade handlingar bifogas och där de berörda får minst två veckor på sig att lämna skriftliga synpunkter. Inkomna synpunkter ska sammanställas och kommenteras i ett kompletterande utlåtande.<sup>53</sup>

---

<sup>49</sup> 17a§ väglagen och 2 kap 13§ lag om byggande av järnväg

<sup>50</sup> 28§ väglagen

<sup>51</sup> 3 kap. 20§ vägförordningen och 19§ förordning om byggande av järnväg

<sup>52</sup> 3 kap. 21§ vägförordningen och 20§ förordning om byggande av järnväg

<sup>53</sup> 3 kap. 21§ vägförordningen och 20§ förordning om byggande av järnväg

## 5.2.8 Begära länsstyrelsens yttrande om planen

### Begär länsstyrelsens yttrande om planen

Aktiviteten ska genomföras för samtliga typfall.

Den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) ska inhämta länsstyrelsens yttranden över en väg- eller järnvägsplan med underlag som har kungjorts och granskats.<sup>54</sup> Av yttrandet ska det framgå om länsstyrelsen tillstyrker väg- eller järnvägsplanen. Länsstyrelsen ska inför sitt yttrande ha tillgång till planen med underlag och granskningsutlåtandet. Om planen ändrats efter granskningen ska även PM ”Ändring efter granskning av plan”, kompletterande granskningsutlåtande alternativt kompletterande utlåtande skickas till länsstyrelsen.

Om projektet omfattar indragning av väg från allmänt underhåll, förändring av enskild väg till allmän eller ändring av väghållningsområde ska länsstyrelsen också tydligt yttra sig också över dessa delar.

En begäran om yttrande om kungjord väg- eller järnvägsplan ska sändas till länsstyrelsen. Till begäran ska bifogas planen med miljöbeskrivning (typfall 2) respektive MKB (typfall 3–5) kompletterad med samrådsredogörelse och granskningsutlåtande. Vid typfall 5 ska även regeringens beslut om tillåtlighet bifogas. Resultatet av aktiviteten ska vara länsstyrelsens yttrande över väg- eller järnvägsplanen.

## 5.2.9 Begäran om fastställelse av plan

### Begär fastställelse av plan

Aktiviteten ska genomföras för samtliga typfall.

Den som har upprättat en väg- eller järnvägsplan begär fastställelse av planen hos Trafikverket. Inom Trafikverket är det regionkontoret som gör detta. Vid begäran om fastställelse ska de planhandlingar och underlag som framgår av avsnitt 9 skickas in, handlingar enligt nedan ska bifogas.

De handlingar som lämnas för fastställelseprövning har status fastställelsehandling och behöver därför få den benämningen. Följande

---

<sup>54</sup> 18§ väglagen och 2 kap. 15§ lag om byggande av järnväg/3 kap. 22§ vägförordningen och 21§ förordning om byggande av järnväg

handlingar ska alltid förses med statusbenämning fastställelsehandling och datum:

- plankartor
- bilagor till plankartor som fastställs (om sådana finns)
- planbeskrivning
- pärmframsidor (eller motsvarande).

Övriga handlingar som utgör underlag till en plan förses normalt inte med statusbenämning fastställelsehandling utan endast med nytt datum.

I samband med begäran om fastställelse av vägplanen ska även begäran göras om särskilt beslut om indragning av väg från allmänt underhåll, förändring av enskild väg till allmän och förändring av väghållningsområde, om vägplanen innefattar sådana åtgärder.

Eftersom en väg eller järnväg inte får byggas i strid mot en detaljplan är utgångspunkten vid ansökan om fastställelse att väg- eller järnvägsplanen ska vara anpassad till detaljplanen. Om det inte är möjligt och om avvikelsen inte ryms inom kriteriet mindre avvikelse, ska detaljplanen ändras eller upphävas. Generellt råder en restriktiv syn på vad som ska bedömas som mindre avvikelser. Sådana avvikelser ska röra detaljer där det är uppenbart att avvikelsen inte strider mot syftet med planen eller bestämmelserna. Allmänna eller enskilda intressen får inte åsidosättas genom sådana avvikelser.

Det finns dock inte något uttryckligt förbud mot att fastställa en väg- eller järnvägsplan som strider mot en detaljplan. Men en väg- eller järnvägsplan måste ha aktualitet för att kunna fastställas, och det har den inte om en ny eller ändrad detaljplan riskerar att inte få laga kraft till följd av överklaganden. Vid fastställelseprövningen är utgångspunkten därför i första hand att planändring eller upphävande av detaljplan ska vara beslutad och helst också ha fått laga kraft.

### **Kommunikation**

I samband med begäran om fastställelseprövning ska så kallad kommunikation ske. Enligt förvaltningslagen är huvudregeln att ett ärende inte får avgöras utan att den som är part i ärendet har underrättats och fått tillfälle att lämna synpunkter på uppgifter som någon annan har tillfört ärendet.<sup>55</sup>

Kommunikationen ska primärt ske med dem som har lämnat synpunkter när planen hölls tillgänglig för granskning och dem som har lämnat synpunkter efter eventuella ändringar av planen. Dessa får då ta del av de handlingar som tillförts ärendet efter granskningen och efter eventuella ändringar.

Kommunikationen för Trafikverkets del sker genom att den sökande (regionen) skickar ut ärendet på kommunikation samtidigt som begäran om fastställelse

---

<sup>55</sup> 17 § förvaltningslagen

skickas för planprövning. De handlingar som normalt kommuniceras är

- granskningsutlåtande och eventuellt kompletterande granskningsutlåtande/kompletterande utlåtande
- länsstyrelsens yttrande över väg- eller järnvägsplanen
- begäran om fastställelse.

Kommunikationstiden är normalt tre veckor. Av kommunikationsbrevet ska det framgå att eventuella synpunkter ska skickas direkt dit där planprövningen sker.

Resultatet av aktiviteten ska vara en begäran om fastställelseprövning, eventuell begäran om ändrat väghållningsansvar samt utskick av handlingar på kommunikation. Begäran om fastställelseprövning ska skickas till Trafikverket.

Efter denna aktivitet genomför Trafikverket en fastställelseprövning.

## **6 Tillåtlighetsprövning (typfall 5)**

Typfall 5 utgörs av sådana projekt som Trafikverket bedömer att regeringen kommer att tillåtlighetspröva. Dessa projekt har också av länsstyrelsen bedömts innebära betydande miljöpåverkan och därmed krävs MKB. Vidare fordras utredning av olika lokaliserings- och utformningsalternativ inför tillåtlighetsprövningen. När planeringen kommit så långt att infrastrukturbyggaren har tagit ställning till vilka alternativ som är rimliga och rangordnat dessa, ska ärendet överlämnas till regeringen.

### **6.1 Tillåtlighetsprövning**

Den tidigare obligatoriska tillåtlighetsprövningen av vissa vägar och järnvägar enligt 17 kap. miljöbalken har avskaffats och ersatts av ett förfarande där regeringen ska avgöra vilket projekt som ska tillåtlighetsprövas.<sup>56</sup>

Trafikverket ska årligen underrätta regeringen om vilka projekt som Trafikverket anser ska tillåtlighetsprövas.<sup>57</sup> Regeringen ska sedan ta ställning till vilka av dessa projekt som ska prövas.

Trafikverket har tagit fram en riktlinje, TDOK 2013:0403, som ska vara ett stöd i Trafikverkets bedömning av vilka projekt som ska föreslås för prövning samt vilket underlag som ska lämnas för varje projekt som föreslås för tillåtlighetsprövning.

Utgångspunkten i proposition 2011/12:118 är att regeringen även i fortsättningen bör tillåtlighetspröva större väg- och järnvägsprojekt med stor påverkan på miljön och hushållningen med mark och vatten. Till de projekt som kan behöva prövas hör enligt Trafikverkets bedömning

---

<sup>56</sup> 17 kap. 1 § miljöbalken

<sup>57</sup> 17 kap. 5 § miljöbalken

- stora, komplexa projekt där det finns alternativa sträckningar eller utformningar att överväga samt flera starka och svårförenliga intressen och många motstridiga synpunkter på valet av alternativ
- stora, tekniskt komplicerade projekt med betydande risker beträffande kostnader och omgivningspåverkan.

Projekt som inte är självklara för tillåtlighetsprövning ska föreslås för prövning i de fall där möjligheterna att anpassa projektet är uttömda och där centrala myndigheter som företräder bevarandointressen ändå bedömer att betydande skada på ett eller flera riksintressen uppstår.

Som grund för detta ställningstagande ska en bedömning göras av vilka andra intressen som kan påverkas av projektet (till exempel bevarandointressen), hur starka dessa intressen är och vilka möjligheter som finns att anpassa vägen eller järnvägen för att kunna samutnyttja ett område utan att det uppstår påtagliga skador på intressena. En del av bedömningen bör också handla om vilket stöd ett projekt skulle kunna ha av ett tillåtlighetsbeslut i det fortsatta genomförandet. Ett tidigt besked om lokaliseringen underlättar den fortsatta planläggningen. Beslutet blir dessutom bindande för efterföljande prövningar.

Regeringen pekar i propositionen på att Trafikverkets bedömningar behöver ske i samråd med andra berörda myndigheter. Samråd ger Trafikverket insikt om hur stora motsättningar mellan olika intressen som egentligen finns. Det ger också möjligheter att skapa samsyn om vilka aspekter som är viktiga att beakta i ett projekt och hur det kan göras.

I många fall behövs ingen regeringsprövning, utan det är tillräckligt att intresseavvägningarna görs i planläggningen och avgörs vid fastställelseprövningen av väg- och järnvägsplaner.

## **6.2 Underlaget för tillåtlighetsprövning**

Ett ärende om tillåtlighetsprövning ska överlämnas till regeringen när den som avser att bygga vägen eller järnvägen har tagit ställning till vilka alternativ som är rimliga och rangordnat dessa. Med alternativ avses vanligtvis alternativa väg- eller järnvägskorridorer, men det kan också avse samma sträckning om det finns väsentliga skillnader i utformningen av vägen eller järnvägen, till exempel med eller utan tunnel. De alternativ som presenteras ska alla tillgodose vägens eller järnvägens ändamål och framstå som rimliga att genomföra vid en samlad bedömning. Att ett alternativ är tänkbart innebär inte att det nödvändigtvis är rimligt. Om det endast finns ett rimligt alternativ är det endast detta som ska presenteras (prop. 2011/12:118 s.155).

Enligt regeringens bedömning (prop. 2011/12:118 s. 102) är det i många fall såväl möjligt som lämpligt att fatta ett tillåtlighetsbeslut på ett relativt översiktligt underlag. Utredningsmaterialet ska beskriva de alternativa korridorer som bedöms tillgodose ändamålet, bidra till projekt mål, medföra små eller begränsade negativa konsekvenser och som därmed bedöms rimliga att genomföra. Utredningsarbetet måste ha drivits så långt att det går att bedöma



att det med hänsyn till miljöbalkens regler är möjligt att bygga en väg eller järnväg inklusive de tekniska åtgärder, skydds- och säkerhetsåtgärder, skadeförebyggande åtgärder med mera som är nödvändiga. Underlaget ska redovisa om alternativen är förenliga med kommunala planer och de nationella miljö kvalitetsmålen. Underlaget ska möjliggöra en bedömning av projektets förenlighet med miljöbalkens allmänna hänsynsregler samt bestämmelser om miljö kvalitetsnormer, Natura 2000 och hushållning med mark och vattenområden. Vid risk för påtaglig skada på riksintresse ska den frågan utredas djupare. Speciella frågor för det aktuella projektet ska tas upp. Hur vägen eller järnvägen ska byggas mer i detalj bör däremot normalt inte prövas i detta skede.

Underlaget måste anpassas efter omständigheterna i det enskilda fallet. Tillåtlighetsprövning av projekt som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område ställer större krav på detaljerat underlag än vad som annars gäller. Då måste det finnas en utredning som visar om de livsmiljöer eller arter som skyddet avser riskerar att skadas eller utsättas för störning av något av alternativen. Denna utredning är ett underlag för att i samråd med länsstyrelsen ta ställning till om en Natura 2000-prövning behövs (behovsbedömning). Om behovsbedömningen visar att ett tillstånd behövs för det alternativ som förordas i rangordningen, bör prövningen göras innan ärendet överlämnas till regeringen. Utredningen och behovsbedömningen ingår som en del i ansökan om tillåtlighet. Regeringens tillåtlighet omfattar inte Natura 2000-frågan, vilket innebär att om tillståndsprövningen inte genomförs före tillåtlighetsprövningen så behöver den genomföras efter prövningen.

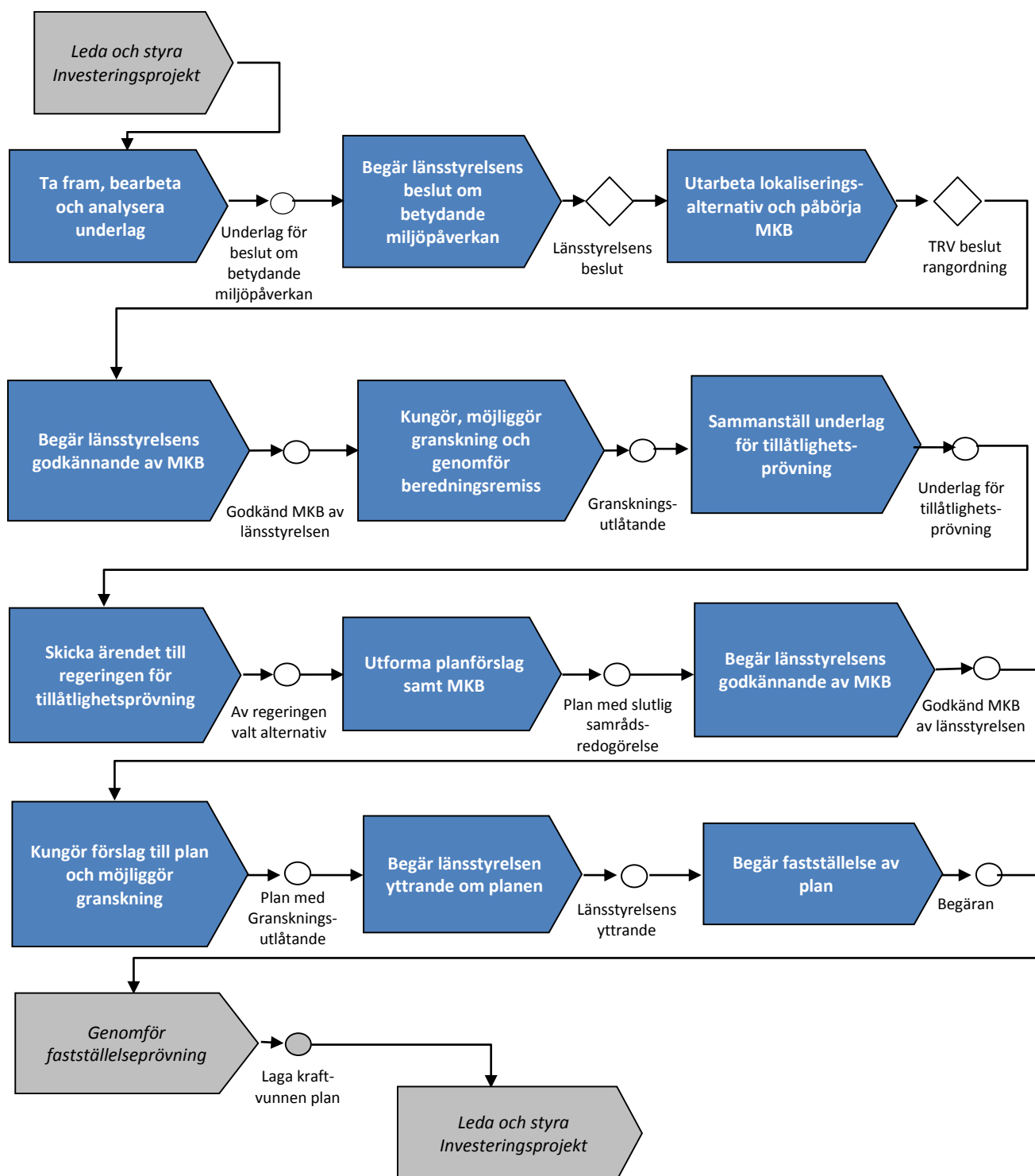
En viktig del av underlaget för tillåtlighetsprövning är en MKB. När underlaget för tillåtlighetsprövningen ska sammanställas kommer arbetet med att upprätta MKB för väg- eller järnvägsplanen normalt sett att ha bedrivits en tid, och samråd pågår. Den MKB som ska ligga till grund för tillåtlighetsprövningen kan upprättas utifrån befintligt underlag. Kraven i 6 kap. 7 § miljöbalken på innehållet i en MKB ska givetvis uppfyllas. Det ligger dock i sakens natur att MKB:n inte kan vara lika detaljerad i detta skede som när väg- eller järnvägsplanen är färdig. Hänsyn måste tas till vilka uppgifter som är relevanta för det aktuella stadiet av tillståndsprövningen. MKB:n ska godkännas av länsstyrelsen på motsvarande sätt som gäller för den mer detaljerade MKB som senare upprättas till väg- eller järnvägsplanen.

Det är också viktigt att underlaget tydligt visar vad Trafikverket anser ska omfattas av tillåtlighetsbeslutet. Terrängkorridorer ska redovisas tydligt och ha en sådan bredd att risken är minimal för att någon del av anläggningen hamnar utanför korridorgränsen. Korridoren ska dock inte göras onödigt bred, för att skapa trygghet mot förändrat utförande. Kartunderlaget ska ha en sådan kvalitet och skala att det går att lokalisera bostäder och andra byggnader på berörda fastigheter i förhållande till den redovisade korridoren. I känsliga områden, till exempel i tätorter eller i utpekade natur- och kulturmiljöer, är det särskilt viktigt att korridoren är avgränsad till vad som maximalt behövs.

Prövningen bör omfatta de anordningar som räknas till väganordningar eller spåranläggningar enligt definitionerna i 2 § väglagen och 1 kap. 1 § i lagen om byggande av järnväg. Anordningar som har en mer indirekt koppling till den väg eller järnväg som är föremål för tillåtighetsprövningen bör däremot inte ingå, även om vägen eller järnvägen i och för sig är skälet till att de utförs. Det innebär att vägbana eller spår och de övriga fasta anordningar som behövs för vägens eller spårens bestånd, drift eller brukande normalt bör ingå. Det är således fråga om anordningar som hör till eller har ett direkt samband med vägen eller järnvägen, exempelvis trafikplatser, utjämningsmagasin för återledning av grundvatten eller sedimentationsdammar för dagvatten. Exempel på anordningar som däremot inte bör ingå i tillåtighetsprövningen är ombyggnad av korsande allmänna vägar, enskilda vägar i ny eller ändrad sträckning samt långa tvärgående ledningar som avvattnar planskilda korsningar (prop. 2011/12:118 s. 106).

## 6.3 Tillåtlighetsprocessen

Processen framgår av följande aktivitetsschema:



Processen inleds med att ett underlag för beslut om betydande miljöpåverkan, en plan med status samrådsunderlag, tas fram. Processen är densamma som för de projekt som inte ska tillåtlighetsprövas (typfall 2–4) och beskrivs i avsnitt 5.2.1.

Därefter följer ansökan om länsstyrelsens beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Se även avsnitt 5.2.2.


Resultatet av denna aktivitet är att länsstyrelsen beslutar om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Efter det att länsstyrelsen har beslutat om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan fortsätter processen med utformning av alternativen, samtidigt som MKB:n påbörjas. Därefter beslutar den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) om lokaliseringalternativ och rangordnar dem om flera alternativ är rimliga att genomföra.

Skillnaden mot processen så som den beskrivits under 5.2.3 är att i detta fall tas även en fullständig MKB fram för lokaliseringalternativen som ingår i ansökan.

Därefter fortsätter processen med tillåtlighetsprövning enligt följande aktiviteter:

### **6.3.1 Begär länsstyrelsen godkännande av MKB**



Begär länsstyrelsens  
godkännande av MKB

Först ska länsstyrelsen pröva om MKB:n för tillåtlighetsprövning kan godkännas. MKB:n ska skickas till länsstyrelsen tillsammans med samrådshandlingarna och en uppdaterad samrådsredogörelse. Resultatet av aktiviteten är länsstyrelsens godkännande av MKB:n.

### **6.3.2 Kungör, möjliggör granskning och genomför beredningsremiss**

Därefter ska kungörande ske och granskningssynpunkter på underlaget för tillåtlighetsprövning ska inhämtas.



Kungör, möjliggör granskning  
och genomför beredningsremiss

Underlaget för tillåtlighetsprövning, inklusive MKB, ska kungöras och hållas tillgängligt för granskning på motsvarande sätt som för väg- och järnvägsplan. Det innebär att allmänheten, miljöorganisationer med flera har möjlighet att lämna synpunkter på den rangordning som gjorts och på utredningen i övrigt.


Den som avser att bygga vägen eller järnvägen (ofta Trafikverket regionalt) ska också ansvara för beredningen av ärendet. Beredningen innefattar en omfattande remissomgång för att ge ärendet en bred belysning. Beredningsremissen ska genomföras i samband med det granskningsförfarande som nämns ovan. Beroende på det aktuella projektet och de olika intressen som berörs kan det variera vilka remissinstanser som behöver höras. Länsstyrelsen,

Naturvårdsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Boverket och Riksantikvarieämbetet ska dock alltid höras.

Remissinstanserna bör normalt bjudas in till ett informationsmöte i början av remisstiden. Syftet med ett sådant möte är att underlätta deras arbete genom att gå igenom projektet och de alternativ som rangordnats, tillsammans med de specifika frågeställningar som är aktuella i projektet. Remissinstanserna får då också möjlighet att ställa frågor om projektet.

### **6.3.3 Sammanställ underlag för tillåtlighetsprövning**

I nästa skede ska ett underlag för tillåtlighetsprövning sammanställas.




Sammanställ underlag för tillåtlighetsprövning

Efter remiss och granskning ska den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) sammanställa och kommentera de synpunkter som har kommit in. Det görs i ett granskningsutlåtande som alltså ska omfatta synpunkterna som kommit in både under granskningen och via beredningsremissen. Den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) ska med ett eget yttrande lämna över ärendet till regeringen.<sup>58</sup> Yttrandet ska redogöra för och bemöta de synpunkter som lämnats under remissen och granskningen. Eventuella krav på att regeringen ska besluta om särskilda villkor för tillåtligheten bör särskilt kommenteras.

Resultatet av aktiviteten ska vara ett underlag för tillåtlighetsprövning som innehåller väg- eller järnvägsplan med status granskningshandling för tillåtlighetsprövning inklusive MKB, granskningsutlåtande, samrådsredogörelse och yttrande av den som avser bygga väg- eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt).

### **6.3.4 Skicka ärendet till regeringen för tillåtlighetsprövning**



Skicka ärendet till regeringen för tillåtlighetsprövning

Den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) ska skicka underlaget för tillåtlighetsprövning till regeringen.

De handlingar som skickas är

---

<sup>58</sup> 16 § väglagen och 2 kap. 8 § lag om byggande av järnväg

- granskningshandlingen för tillåtlighetsprövning inklusive MKB och samrådsredogörelse
- sammanvägd bedömning och ställningstagande till val av alternativ med rangordning
- granskningsutlåtande (med sammanställning av och kommentarer till synpunkter från granskning och beredningsremiss)
- övriga handlingar (länsstyrelsens godkännande av MKB, kungörelse om utställning, inkomna yttranden under granskning och remiss)
- yttrande av den som avser bygga vägen eller järnvägen, med kartor över den eller de korridorer som tillåtlighetsbegäran avser.

Resultatet av aktiviteten är regeringens beslut. Regeringen kan ge tillåtlighet för ett alternativ eller avslå begäran.

Om regeringen ger tillåtlighet ska den kommande vägen eller järnvägen anläggas inom den korridor som anges i beslutet.

### **6.3.5 Fortsatt process med att ta fram väg- eller järnvägsplan**

När regeringen har fattat beslut om alternativ vidtar arbetet med utformning av planförslaget och MKB:n. Därefter ska en begäran om godkännande av MKB:n sändas till länsstyrelsen. Efter det färdigställs planförslaget med slutlig samrådsredogörelse.

Nästa steg är att kungöra förslaget till plan och att möjliggöra granskning.

Därefter följer begäran om länsstyrelsens yttrande om den kungjorda väg- eller järnvägsplanen inklusive MKB:n.

Det sista steget är att begära fastställelseprövning, följt av Trafikverkets fastställelseprövning som ska mynna i ett beslut.

Hela ovanstående process sker enligt den beskrivning som gäller för att ta fram väg- och järnvägsplan med MKB enligt avsnitt 5.2.4–5.2.9.

Hela den anläggning som återfinns i väg- eller järnvägsplanen ska rymmas inom den korridor som regeringen gett tillåtelse för. Undantag kan göras för vägar, diken med mera, det vill säga långsträckta objekt som kan ha en sträckning vinkelrätt mot anläggningen och som därför inte på ett bra sätt kan inrymmas inom en korridor. Det bör i så fall nämnas i yttrandet av den som avser bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) att vissa kringanläggningar kan komma att behöva lokaliseras utanför korridoren.

### **Avvikelse från tillåtlighetsbeslut**

Länsstyrelsen får medge mindre avvikelser från ett tillåtlighetsbeslut om den som upprättar plan för byggande av väg eller järnväg har särskilda skäl för sin begäran. Avvikelsen får dock inte innebära någon beaktansvärd ny miljöpåverkan. Länsstyrelsens beslut innebär inte att tillåtlighetsbeslutet ändras, utan endast att åtgärder får vidtas utanför den korridor som regeringen tidigare gett tillåtlighet. Beslutet kan överklagas till regeringen. När det har fått laga kraft binder det efterföljande prövningar på samma sätt som regeringens ursprungliga tillåtlighetsbeslut.

## 7 Fastställelse av plan

En väg- eller järnvägsplan ska alltid fastställas. Vad som ingår i en plan framgår av avsnitt 9.3. Vid prövning av ärenden enligt väglagen eller lagen om byggande av järnväg ska reglerna om allmän hänsyn, riksintressen, hushållningsbestämmelser och miljö kvalitetsnormer i miljöbalken<sup>59</sup> tillämpas. Fastställande av väg- eller järnvägsplan ska då jämföras med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken när det gäller dessa regler.

Vägen eller järnvägen får börja byggas först sedan väg- eller järnvägsplanen har fått laga kraft.

### Övriga handlingar vid fastställelse

För fastställelseprövningen lämnas de planhandlingar in som närmare beskrivs i avsnitt 9.3. Till begäran om fastställelse ska även bifogas länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, länsstyrelsens yttrande över väg- eller järnvägsplanen samt övriga handlingar som visar att den formella handläggningen har genomförts i enlighet med väglagen respektive lagen om byggande av järnväg samt vägförordningen respektive förordningen om byggande av järnväg. Nedan redovisas vilka handlingar det i regel rör sig om:

- länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan
- i förekommande fall yttranden från länsstyrelsen och kommunen, med sammanvägda ståndpunkter i samband med val av sträckning eller alternativ
- i förekommande fall ställningstagande till val av sträckning eller alternativ av den som avser bygga vägen eller järnvägen (ofta Trafikverket regionalt)
- länsstyrelsens beslut att godkänna miljökonsekvensbeskrivning i de fall MKB krävs
- kungörelse och underrättelser om granskning inklusive sändlista
- kvitton på inlämnade rek eller rek-lista vid underrättelser om granskning
- inkomna synpunkter och yttranden under granskningen
- granskningsutlåtande – i förekommande fall granskningsutlåtande efter nytt kungörande- och granskningsförfarande
- beskrivning av ändringar efter granskning (enligt mall)
- underrättelse till berörda om mindre ändringar efter granskning (i förekommande fall)
- eventuella synpunkter eller skriftliga godkännanden från berörda angående mindre ändringar (i förekommande fall)
- kompletterande utlåtande med anledning av synpunkter på mindre ändringar (i förekommande fall)
- länsstyrelsens slutliga yttrande över planen
- PM efter kommunikation och kommunikationsyttranden samt kommunikationsbrev och sändlista (i de fall kommunikationen genomförs av projektorganisationen)

---

<sup>59</sup> 3 a § väglagen och 1 kap. 3 § lag om byggande av järnväg

- kommunens beslut om att upphäva eller anta en ny detaljplan i de fall då planen annars skulle strida mot detaljplanen
- uppgifter om eventuellt beslutade tillstånd, dispenser med mera.

## 7.1 Fastställelseprövning

Trafikverket ska pröva frågan om att fastställa en väg- eller järnvägsplan efter samråd med länsstyrelsen. Om länsstyrelsen har tillstyrkt planen och om väg- eller järnvägsbyggnadsprojektet har tillräcklig aktualitet, ska Trafikverket pröva frågan om att fastställa planen. Om Trafikverket och en länsstyrelse har olika uppfattning ska Trafikverket överlämna frågan om att fastställa planen till regeringen.<sup>60</sup> Även om någon annan än Trafikverket ska bygga vägen eller järnvägen så ska väg- eller järnvägsplanen fastställelseprövas av Trafikverket.

Fastställelseprövningen omfattar planhandlingarna med underlag. Även innehållet i en MKB, samt resultatet av samråd och yttranden, ska beaktas när frågan om att fastställa väg- eller järnvägsplanen prövas. Om planen är bristfällig eller otydlig begär Trafikverket att den sökande ska komplettera planen innan beslut kan fattas.

Fastställelseprövningen innebär i grunden en bedömning av hur avvägningarna har gjorts mellan alla allmänna och enskilda intressen som berörs av väg- eller järnvägsprojektet, och hur detta rimmar med lagstiftningens krav på att intrång och olägenheter ska minimeras utan att det därför uppstår oskäligen kostnader. Även den formella hanteringen av planen bedöms.

Kravet på minsta intrång och olägenhet innebär ju att vägen eller järnvägen i första hand ska planeras så, att intrång och olägenheter minimeras. Intrång och olägenheter som inte kan undvikas ska så långt möjligt förebyggas, förutsatt att åtgärderna är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga. De förebyggande åtgärder som ska utföras ska därför beskrivas i planen.

Vid fastställelseprövningen läggs särskild vikt på att bedöma hur mycket mark som avses bli tagen i anspråk med stöd av planen samt motiven för markbehoven. För markintrång gäller att fördelarna med vägens/järnvägens utformning ska överväga olägenheter för enskilda. Vid byggande av väg tas mark i anspråk med vägrätt eller inskränkt vägrätt. Vid byggande av järnväg sker det med äganderätt eller servitut. I båda fallen kan dessutom mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt under byggnadstiden.

Behovet av noggranna överväganden av markanspråken följer av regeringsformens bestämmelser om egendomsskydd.<sup>61</sup> Enligt dem kan ingen medborgare tvingas avstå eller upplåta sin egendom (med till exempel vägrätt) till det allmänna utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna

<sup>60</sup> 18 § väglagen och 3 kap. 23 § vägförordningen samt 2 kap. 15 § lag om byggande av järnväg och 22 § förordning om byggande av järnväg

<sup>61</sup> 2 kap. 15 § regeringsformen



intressen. Detta innebär att det krävs särskilt tydliga motiv för att ta i anspråk mark som ligger utanför slänt eller dike vid vägen eller järnvägen. Sådana motiv måste baseras på att det rör sig om ett ”stadigvarande behov för vägens eller spårens bestånd, drift eller brukande” och under förutsättning att det är fråga om mark i direkt anslutning till mark för annan väganordning eller spåranläggning.

Nedan ges exempel på mera konkreta bedömningar som ingår i fastställelseprövningen:

- granskning av de formella kraven och inkomna synpunkter på väg- eller järnvägsplanen
- bedömning av om åtaganden är tillräckliga när det gäller åtgärder för att minimera intrång och olägenheter som avser exempelvis buller, vibrationer, ljus, föroreningar i mark och grundvatten, geotekniska förhållanden och barriäreffekter
- bedömning av att vägen eller järnvägen är förenlig med de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken och hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken
- bedömning av att miljö kvalitetsnormerna uppfylls
- bedömning av att hänsyn har tagits till berörda enskilda och allmänna intressen
- bedömning av att planen uppfyller lagstiftningens krav på lämplig lokalisering och andra hänsyn till människors hälsa och till miljön
- finansiering och samhällsekonomiska aspekter
- kontroll av överensstämmelse med kommunala planer
- bedömningar av markanvändning och påverkan på natur- och kulturmiljövärden.

Normalt ingår inte någon detaljerad prövning av järnvägs- eller vägtekniska lösningar och dimensioneringar eller kostnader. Däremot görs en översiktlig granskning av projektets utformning (plan och profil, anslutningsvägar, trafikplatser med mera) för att klarlägga om den valda väg- eller järnvägslösningen ger de minsta intrången och olägenheterna. Detaljerade tekniska frågor kan dock komma att granskas när dessa ifrågasatts i inkomna synpunkter.

Byggkostnaden granskas såtillvida att finansiering ska finnas (aktualitetskrav). Men om hela projektet eller delar av det ifrågasatts ska rimligheten bedömas utifrån kostnadsuppgifter, uppgifter om nyttan med åtgärden eller andra relevanta underlag.

### **Fastställelsebeslutet**

Om väg- eller järnvägsplanen uppfyller kraven i lagstiftningen fattas beslut om att fastställa den. Med utgångspunkt från kraven på innehåll i en väg- eller järnvägsplan innebär beslutet att plankartorna normalt fastställs med det som redovisas där. Det innebär alltså fastställelse av exempelvis

- ny vägområdesgräns för allmän väg eller ny gräns för järnvägsmark
- nya områden som får tas i anspråk med vägrätt eller äganderätt

- områden som får tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt
- vägbanans eller järnvägsspårens läge i plan och höjd
- bullerskyddsåtgärdernas läge, höjd och huvudsakliga utformning
- andra skyddsåtgärder och försiktighetsmått som är aktuella i planen, exempelvis skyddsräcken och skydd för naturmiljön.

Skyddsåtgärder för byggskedet fastställs inte. Vid fastställelseprövningen måste det dock bedömas om det är möjligt att genomföra väg- eller järnvägsplanen. Vilka konkreta skyddsåtgärder som måste genomföras under byggskedet avgörs alltså inte i denna process. Trafikverket som verksamhetsutövare är dock ansvarigt för att nödvändiga skyddsåtgärder vidtas.

Vid fastställelsen beslutas inte heller frågor om till exempel läget av enskilda vägar, väganslutningar samt eventuella spärrningar av sådana, marklösen och intrångsersättning. Projektets konsekvenser i dessa avseenden, till exempel intrång i fastigheter och olägenheter för närboende, ingår däremot i den samlade avvägning som görs mellan olika intressen.<sup>62</sup>

### **Underrättelse om fastställelse av plan**

Fastställelsebeslutet ska kungöras.<sup>63</sup> I kungörelsen ska det anges var beslutet hålls tillgängligt samt inom vilken tid beslutet får överklagas och vart ett skriftligt överklagande ska lämnas. Kungörelsen ska föras in i Post och Inrikes Tidningar och en ortstidning eller endera av dessa.

Trafikverket ska särskilt underrätta dem som enligt fastighetsförteckningens del 1–3 berörs av markanspråk, väghållningsmyndigheten, kommuner och länsstyrelser, lantmäterimyndigheten samt övriga som framställt skriftliga synpunkter i ärendet under granskningstiden eller som särskilt berörs.<sup>64</sup> Av underrättelsen ska det framgå inom vilken tid beslutet får överklagas och vart ett skriftligt överklagande ska lämnas. Om samråd har skett med en ansvarig myndighet i ett annat land enligt miljöbalken, ska den myndigheten informeras. Underrättelse sker genom att fastställelsebeslutet med överklagandehänvisning skickas ut med brev.

## **7.2 Fastställelsebeslutets giltighetstid**

Ett beslut att fastställa en järnvägsplan upphör att gälla fem år efter det år då beslutet fick laga kraft om inte järnvägsbygget har påbörjats.<sup>65</sup> För en vägplan gäller att ett beslut upphör att gälla fem år efter det år då beslutet fick laga kraft om inte vägens sträckning blivit tydligt utmärkt på marken och vägbygget har påbörjats.<sup>66</sup>

<sup>62</sup> 13 § väglagen och 1 kap. 4 § lag om byggande av järnväg

<sup>63</sup> 3 kap. 24 § vägförordningen och 23 § förordning om byggande av järnväg

<sup>64</sup> 3 kap. 25 § vägförordningen och 24 § förordning om byggande av järnväg

<sup>65</sup> 2 kap. 16 § lag om byggande av järnväg

<sup>66</sup> 18 a § väglagen

Om det finns synnerliga skäl får giltighetstiden förlängas med högst två år. Synnerliga skäl kan vara att en detaljplan har överklagats och att målet inte har avgjorts när den ordinarie giltighetstiden för fastställelsebeslutet löper ut. Avsaknad av finansiering utgör inte ett synnerligt skäl för förlängning. Det är Trafikverket som prövar frågan om förlängning efter att ha inhämtat yttrande från länsstyrelsen. Om väg- eller järnvägsplanen har fastställts av regeringen prövar regeringen förlängningen. Ett beslut att förlänga giltighetstiden ska kungöras i Post- och Inrikes Tidningar och en ortstidning eller endera av dessa. De som underrättats om fastställelsebeslutet ska även underrättas om en förlängning av giltighetstiden. Underrättelsen ska ske med brev.<sup>67</sup>

### 7.3 Upphävande av fastställelsebeslut

Ett beslut att fastställa en väg- eller järnvägsplan ska upphävas, helt eller delvis, om förhållandena efter beslutet har ändrats så, att förutsättningarna för fastställandet av planen inte längre är uppfyllda. Om Trafikverket har fastställt planen är det Trafikverket som beslutar om upphävande. I annat fall är det regeringen som beslutar. Ett beslut att upphäva en väg- eller järnvägsplan ska kungöras i Post- och Inrikes Tidningar och en ortstidning eller endera av dessa. Trafikverket ska också skicka underrättelse om beslut att upphäva ett beslut om fastställelse av en väg- eller järnvägsplan till den sökande, de som enligt fastighetsförteckningens del 1–3 berörs av markanspråk, kommuner, länsstyrelser, lantmäterimyndigheter samt övriga som lämnat synpunkter eller som särskilt berörs. Underrättelsen sker genom att beslutet skickas ut med brev.<sup>68</sup>

### 7.4 Överklagande

Trafikverkets beslut att fastställa en väg- eller järnvägsplan får överklagas till regeringen.<sup>69</sup> Trafikverket gör alltid en kungörelsedelgivning av fastställelsebeslutet. Överklagandetiden är tre veckor och börjar löpa två veckor efter det att beslutet om kungörelsedelgivning har tagits. Den som beslutet angår har rätt att överklaga, vilket regleras i förvaltningslagen. Trafikverkets beslut om fastställelse av en väg- eller järnvägsplan får dessutom överklagas av en sådan ideell förening eller annan juridisk person som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken.<sup>70</sup> Det gäller föreningar som har till huvudsakligt ändamål att tillvarata naturskydds- eller miljöskyddsintressen, inte är vinstdrivande, har bedrivit verksamhet i Sverige under minst tre år och har minst 100 medlemmar eller som på annat sätt visar att verksamheten har allmänhetens stöd.

Kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och regionplaneorgan har också rätt att överklaga Trafikverkets beslut.<sup>71</sup> Överklaganden ska ges in till

---

<sup>67</sup> 3 kap. 26 – 27 §§ vägförordningen och 25 – 26 §§ förordning om byggande av järnväg  
<sup>68</sup> 18 b § väglagen och 3 kap. 28 – 29 §§ vägförordningen samt 2 kap. 17 § lag om byggande av järnväg och 27 – 28 §§ förordning om byggande av järnväg

<sup>69</sup> 75 § väglagen och 5 kap. 1 lag om byggande av järnväg

<sup>70</sup> 75 a § väglagen och 5 kap. 1 a § lag om byggande av järnväg

<sup>71</sup> 76 § väglagen och 5 kap. 3 § lag om byggande av järnväg

Trafikverket som ska pröva om de kommit in i rätt tid. Ärendet ska sedan överlämnas till regeringen för prövning, med yttrande från Trafikverket.

Även beslut om att förlänga giltighetstiden för ett fastställelsebeslut och beslut om att upphäva en plan, helt eller delvis, får överklagas.

## 7.5 Avvikelse från plan

När en väg eller järnväg byggs får endast oväsentliga avvikelser göras från den fastställda planen. Om en sådan avvikelse görs för mark eller utrymme som enligt väg- eller järnvägsplanen ska tas i anspråk för vägen eller järnvägen, ska detta antecknas i ett tillägg till planen.<sup>72</sup> Länsstyrelsen, kända ägare och kända rättighetsinnehavare till mark eller utrymme som tas i anspråk ska underrättas om tillägget. Till vägledning för bedömningen av om avvikelsen är oväsentlig eller inte finns en riktlinje inom Trafikverket (TDOK 2014:0042). Riktlinjen syftar till att ge en rättsenlig och enhetlig tillämpning av vad som faller inom begreppet oväsentlig avvikelse. Rutin och arbetsmetod samt mall för tillägg och underrättelse framgår av rutinbeskrivningen ”Tillägg till väg- och järnvägsplan” (TDOK 2014:0097).

Avvikelse som inte ryms inom begreppet oväsentlig måste hanteras genom att en ny plan tas fram för det avsnitt som behöver ändras. För ett bygge som ännu inte är fastställt finns rutinbeskrivningen ”Förenklad handläggning vid ändring av en fastställd väg- eller järnvägsplan” (TDOK 2014:099). Även den nya planen ska fastställelseprövas.

Reglerna om ”små och okomplicerade åtgärder”<sup>73</sup> är inte möjliga att tillämpa vid avvikelse från plan.

## 8 Ändring av väghållningsansvar

### Ändring av väghållningsansvar

Om projektet omfattar indragning av väg eller delar av vägområdet från allmänt underhåll ska fastighetsägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse i den saken alltid ges möjlighet att yttra sig.<sup>74</sup> Länsstyrelsen ska yttra sig över indragningen. Även andra som kan lämna upplysningar i saken kan vara berörda och behöva yttra sig, vilket får avgöras från fall till fall.<sup>75</sup> Alla som berörs av indragningen ska förtecknas särskilt och underrättas om granskningen. Underrättelsen bör skickas i en rekommenderad försändelse (rekommenderat brev) för att säkerställa att fastighetsägare och andra fått möjlighet att yttra sig. Om en enskild väg ska förändras till allmän ska yttrande inhämtas från

---

<sup>72</sup> 20 § väglagen och 3 kap. 30 § vägförordningen samt 2 kap. 18 § lag om byggande av järnväg och 29 § förordning om byggande av järnväg

<sup>73</sup> 10 § väglagen och 1 kap. 2 § lag om byggande av järnväg

<sup>74</sup> 4 kap. 5 § vägförordningen

<sup>75</sup> 4 kap. 1 § vägförordningen

länsstyrelsen.<sup>76</sup> Kommunen och länsstyrelsen ska yttra sig över förslag till förändring av väghållningsområde.<sup>77</sup>

Om en vägplan omfattar indragning av väg från allmänt underhåll, förändring av enskild väg till allmän eller förändring av väghållningsområde eller väghållningsansvar, är det viktigt att detta framgår av underrättelsebrev och av kungörelsen. Kommunen kan lämpligen yttra sig avseende indragning i samband med plangranskningen, medan länsstyrelsen yttrar sig i samband med sitt yttrande över vägplanen.

## 9 Redovisning

### 9.1 Samrådsunderlag

En plan med status samrådsunderlag utgör underlag för samråd och för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Samrådsunderlaget ska innehålla de uppgifter länsstyrelsen behöver för att bedöma om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Uppgifterna ska projekthanpassas utifrån miljöns känslighet samt projektets storlek och komplexitet. I avsnitt 11.2 beskrivs närmare vad underlaget för länsstyrelsens beslut bör innehålla, kopplat till de kriterier (bilaga 2 i förordning [1998:905] om miljökonsekvensbeskrivning) som utgör stöd för bedömningen.

Samrådsunderlaget bygger på en inledande analys av de behov och problem som ska tillgodoses samt de förutsättningar och intressen som kan beröras av projektet. Analysen ska grundas på befintlig och aktuell kunskap. I undantagsfall kan kompletterande kunskap behöva tas fram redan i detta skede.

En plan med status samrådsunderlag ska ge information om

- projektet – dess ändamål och projektmål
- geografiskt område som berörs
- arbetet med eventuell åtgärdsvalsstudie eller annan förberedande studie
- förutsättningar, behov och problem som är viktiga utgångspunkter för projektet
- tänkbara effekter för berörda intressen
- de uppgifter i övrigt som länsstyrelsen behöver för att bedöma om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen ska även ha tillgång till en påbörjad samrådsredogörelse inför beslutet.

---

<sup>76</sup> 4 kap. 1 § vägförordningen

<sup>77</sup> 2 kap. 2§ vägförordningen

## **Samrådsunderlagets innehåll och struktur**

### ***Beskrivning av projektet***

Beskrivningen av projektet utgår i huvudsak från åtgärdsvalsstudiens underlag, kompletterat med annan information i till exempel översiktsplaner eller andra utredningar. I samrådsunderlaget sammanfattas därför åtgärdsvalsanalysen samt motiven till den beslutade åtgärden, inklusive relevant information om miljö. Projektets ändamål ska beskrivas, liksom projektmål om sådana tagits fram. Beskrivningen ska även omfatta befintlig väg- eller järnvägsanläggning (till exempel trafikering, teknisk standard, funktion, säkerhet och transportkvalitet). I den mån det finns särskilda byggnadstekniska förutsättningar bör dessa anges. Angränsande planering som avser exempelvis näraliggande infrastrukturprojekt eller kommunala väg- och bebyggelseprojekt beskrivs översiktligt. Undersök även om det kan finnas samordningsvinster eller möjligen problem med näraliggande projekt eller om det finns intressen i näraliggande områden, där det kan uppstå konflikt.

### ***Avgränsningar***

Avgränsningen av det område inom vilket befintliga förhållanden ska kartläggas och beskrivas utgår från utredningsområdet som täcker in tänkbara lokaliseringar och utformningar, samt influensområdet där effekter kan uppstå. Även här kan åtgärdsvalsstudien ge kunskap om lämplig avgränsning. Om möjligt anges även projektets avgränsning i tid. Beskrivningen av förutsättningar och intressen i området inriktas på det som kan komma att påverkas av projektet och som har betydelse för den fortsatta planläggningen.

### ***Förutsättningar***

Analysen och beskrivningen av förutsättningar ska vara bred och omfatta landskap, miljö och andra samhällsintressen såsom samhällsstruktur och verksamheter. Den ska även knyta an till de transportpolitiska delmålen och omfatta tillgänglighet för olika trafikantgrupper samt säkerhet och miljö.

Samrådsunderlaget har en viktig funktion som underlag för beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen tillämpar kriterier i bilaga 2 i MKB-förordningen i bedömningen. Samrådsunderlaget ska därför innehålla motsvarande projektspecifik information. Nedan beskrivs inriktning och omfattning för miljöredovisningen.

Beskrivningen av omgivningen bygger på en inledande analys av miljöförutsättningar och intressen inom området, som kan beröras av projektet. Även samverkan mellan olika aspekter beaktas i analysen.

Den nuvarande markanvändningen inom det område där väg- eller järnvägsprojektet planeras ska beskrivas. Även en beskrivning av påverkan på den framtida markanvändningen utifrån gällande planer i PBL bör ingå. När det gäller påverkan på allmänna intressen i mark- och vattenområden innefattas såväl pågående som framtida användning enligt 3–4 kap. miljöbalken.

Beskrivningen av förutsättningar och intressen ska omfatta värden, funktioner, sårbarhet och brister. Riksintressen, Natura 2000-områden, andra skyddade områden och skyddade arter som riskerar att påverkas ska alltid beskrivas. Kartor och illustrationer används för att öka läsbarheten och minska samrådsunderlagets omfång.

Exempel på intressen och aspekter som ska beaktas i analysen är

- boende och hälsa
- skyddade och skyddsvärda områden och arter
- landskapets karaktär och funktion inklusive form, skala och visuella aspekter
- kulturmiljö
- naturmiljö
- rekreation och friluftsliv
- hushållning med mark- och vattenområden inklusive vatten
- klimat och energi.

Samrådsunderlaget ska beskriva nuvarande miljöbelastning och viktiga störningskällor i utredningsområdet när det gäller luft, mark, vatten och boendemiljö. Vilka miljökvantiteter och miljökvantitetsnormer kan vara kritiska? Exempel på aspekter som ska beaktas i analysen är

- luftföroreningar (hälso-, klimat- och försurningsrelaterade)
- förorenade områden (mark och vatten)
- buller, vibrationer och elektromagnetiska fält
- barriärverkan
- eventuella kritiska miljökvantiteter och miljökvantitetsnormer
- farligt gods – risker för boende.

### ***Effekter och deras tänkbara betydelse***

I arbetet med att beskriva och bedöma hur infrastruktur påverkar miljön skiljer man ofta på begreppen effekt och konsekvens. Samrådsunderlaget bör i första hand ge en översiktlig beskrivning av möjliga förändringar i miljökvantitet (effekter) och vad de kan innebära för berörda intressen (konsekvenser). Effekternas karakteristiska egenskaper bedöms så långt möjligt, se exempel nedan. Tänkbar samverkan mellan olika effekter beaktas i bedömningen. Effekterna och konsekvenserna analyseras djupare senare i processen, det vill säga i samband med att miljökonsekvensbeskrivningen eller miljöbeskrivningen tas fram. Osäkerheter i underlaget och bedömningarna ska redovisas. I samrådsunderlaget anges om och hur miljökvantitetsmål, hänsynsregler, hushållningsbestämmelser, riktvärden och miljökvantitetsnormer kan påverkas.

Enligt bilaga 2 till MKB-förordningen<sup>78</sup> anges att de möjliga effekternas karakteristiska egenskaper ska bedömas. Nedan följer några exempel på vad detta kan vara:

---

<sup>78</sup> Förordning 1998:905 om miljökonsekvensbeskrivningar

- effekternas omfattning:
  - hur många människor som berörs av olika slags förändringar: användning av mark- och vattenområden, miljöbelastning, förbättringar av miljön med mera
  - hur många som berörs i olika särskilt känsliga grupper (till exempel barn, gravida, gamla, överkänsliga och allergiker)
  - antal fall av ohälsa (specifik störning, symptom, sjukdom, dödsfall) vid olika typer av händelser.
- effekternas betydelse och komplexitet:
  - vilka typer av miljökonsekvenser som kan uppstå
  - vad effekterna kan betyda med hänsyn till berörda områden och de allmänna intressena där
  - samverkan mellan miljöfaktorer, såsom kumulering, förstärkning och försvagning eller andra effekter.
- effekternas varaktighet, vanlighet och reversibilitet, där det bör uppmärksammas att
  - vanligt förekommande exponeringar kan ha stor betydelse även om effekten är relativt låg; exempelvis kan en exponering i låga doser men under lång tid ge betydande påverkan sett på befolkningsnivå
  - en störning som normalt kan accepteras i en relativt belastad miljö kan, om den inträffar då och då i en ostörd miljö, upplevas som mycket störande
  - en effekt kan vara irreversibel, till exempel att kulturhistoriska värden går förlorade.

## 9.2 Val av lokaliseringsalternativ

Samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ ska omfatta de uppgifter som behövs för en samlad bedömning av de studerade alternativen.

Detaljeringsgraden ska anpassas till den kunskap som behövs för beslut om lokalisering.

De studerade lokaliseringsalternativen beskrivs och deras effekter och konsekvenser redovisas så att de kan jämföras med varandra. Det är då lämpligt att jämföra effekter och konsekvenser med ett nollalternativ. Detta innebär att alternativen ska studeras i sådan omfattning och detaljeringsnivå att de blir jämförbara. Redovisningen ska fokusera på att beskriva effekter och konsekvenser som är alternativskiljande och väsentliga för lokaliseringen. Redovisningen ska vara transparent genom en tydlig beskrivning av de effekter och konsekvenser som förväntas uppkomma, så att beslutsfattare och andra intressenter kan göra en egen värdering av bedömningen. I avsnitt 3.10 och 11.2 finns råd om redovisningen av miljöförutsättningar, miljöeffekter och miljökonsekvenser.

Redovisningen i samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ ska göras på motsvarande sätt som för den tidigare väg- eller järnvägsutredningen och innefatta:



## **Sammanfattning**

### **Beskrivning av projektet**

Orsakerna till att åtgärder i väg- eller järnvägsnätet behöver studeras. Tidigare utredningar och beslut – inte minst Åtgärdsvalsstudie. Ändamålet med projektet och projektmålen. Teknisk standard.

### **Avgränsningar och metoder**

Avgränsning omfattar geografisk avgränsning av det studerade utredningsområdet (område inom vilka alternativ söks) samt influensområde (ofta ett vidare område där effekter uppstår). Tidsavgränsning för bedömningar, bland annat prognosår/horizontår samt avgränsning av effekter och konsekvenser.

Metoder och underlag som använts i bedömningen av konsekvenser samt osäkerheter.

### **Förutsättningar**

Resultat av faktainsamling och analys till exempel:

#### ***Befintlig väg/järnvägs funktion och standard***

Befintliga standardförhållanden och nuvarande funktion.

#### ***Trafik och användargrupper***

Nuvarande och framtida trafik, enligt aktuell prognos, med fördelning på restyper och godsslag. Transportkvalitet, tillgänglighet för olika trafikantgrupper, trafiksäkerhet/olyckor och jämställdhet.

#### ***Lokalsamhälle och regional utveckling***

Bebyggelse och näringsliv. Pendlingsmönster och arbetsmarknad, transportinfrastruktur, resecentra, godsterminaler med mera. Kommunala och regionala planer.

#### ***Landskapet och staden***

Landskapet/stadens karaktär, funktioner och värden.

#### ***Miljö och hälsa***

Till exempel natur- och kulturmiljö, friluftsliv, boendemiljö och hälsa och naturresurser.

#### ***Byggnadstekniska förutsättningar***

Topografiska, hydrologiska, geologiska och geotekniska förutsättningar.

#### **Alternativ**

Förutsättningar som varit viktiga för lokaliseringen. Nollalternativet. Avfärdade/bortvalda alternativ med motivering. Samtliga alternativ som studerats beskrivs i text och redovisas på karta, bilder med mera. Detaljeringsgraden för redovisningen varierar beroende på projektets natur. Redovisningen ska innehålla tillräcklig information om hur respektive alternativ kan komma att utföras för att det ska gå att bedöma den tänkta väg- eller järnvägsanläggningens omfattning i stort.

### **Effekter och konsekvenser av de studerade alternativen**

Här redovisas analysen av alternativens effekter och konsekvenser, se avsnitt 11.1.

#### ***Miljöeffekter och miljökonsekvenser***

I redovisningen ska även framgå vilka anpassningar och skyddsåtgärder som är möjliga. Kunskapsinsamling och metodik beskrivs i avsnitt 11.2.

#### **Samlad bedömning**

Som underlag för en samlad bedömning redovisas en utvärdering av hur alternativen uppfyller ändamål och projektmål, miljö kvalitetsmål samt alternativens konsekvenser. Här redovisas också hur miljölagkrav som till exempel riksintressen och miljö kvalitetsnormer tillgodoses.

#### **Fortsatt arbete**

Beskrivning av fortsatt arbete och frågor och förutsättningar som är viktiga att hantera. Exempelvis behov av detaljlokalisering, utformning och skyddsåtgärder för att miljöanpassa projektet i den fortsatta planläggningen.

#### **Källor**

Ett ställningstagande för val av lokaliseringsalternativ upprättas. Det ska dokumentera projektets ändamål och projektmål, det alternativ som ska studeras vidare med motiv, vilka alternativ som har studerats och en jämförande utvärdering av dessa samt länsstyrelsens och kommunens yttrande. Alla motiveringar ska vara klara och tydliga så att inte några tveksamheter uppstår till varför olika val gjorts. Riktlinjer för speciella frågeställningar för det fortsatta arbetet anges. Det är viktigt med en tydlig information om ställningstagandet.

Ställningstagande av den som avser bygga väg eller järnväg är också underlag för den redovisning av motiven till valet av lokalisering och utformning som ska göras i planbeskrivningen.<sup>79</sup> Där behövs också en tillbakablick på den analys enligt fyrstegsprincipen som gjordes innan den fysiska planlägningsprocessen och en redovisning av alternativ som har studerats och de val som gjorts.

### **9.3 Vägplan och järnvägsplan**

Av lagtexten<sup>80</sup> framgår att väg- eller järnvägsplanen ska bestå av en karta över det område som planen omfattar och en redovisning av uppgifter om bland annat skyddsåtgärder och försiktighetsmått som behövs för att minska störningar från vägen eller järnvägen eller från trafiken. Tillsammans med planen ska det finnas underlag, bland annat en redovisning av motiven till valet av lokalisering och utformning av vägen eller järnvägen. I de följande avsnitten ges en närmare redovisning av vad dessa krav innebär.

---

<sup>79</sup> 16 a § väglagen och 2 kap 9 § lag om byggande av järnväg

<sup>80</sup> 16 a § väglagen och 2 kap 9 § lag om byggande av järnväg

## Plankarta

Plankartan ska visa vägens eller järnvägens sträckning och huvudsakliga utformning samt den mark eller det utrymme och de särskilda rättigheter som behöver tas i anspråk för vägen eller järnvägen och för att bygga vägen eller järnvägen. Av kartan ska det framgå vilka områden som avses och på vilket sätt, och för tillfällig nyttjanderätt ska det också framgå under vilken tid områden behöver tas i anspråk.

Trafikverket benämner kartan ”plankarta”. Allt planinnehåll som redovisas på plankartan ska fastställas. Av redovisningsskäl bör man dessutom ha en ”bakgrundsbild”, så kallad grundkarta, så att man kan relatera till något och så att intrånget på varje fastighet kan urskiljas.

Omvänt gäller att alla de delar av vägens läge och utformning som ska fastställas ska finnas med på kartan. Det finns därför skäl att fundera över vad ”huvudsaklig utformning” innebär. Vilken del av utformningen är viktig att besluta om? Vilka delar är endast förslag som kan komma att ändras eller justeras? Det som har betydelse är bland annat vilket syfte om- eller nybyggnaden har och vilken omgivningspåverkan olika delar av vägens eller järnvägens utformning orsakar. Det är viktigt att frågan om vad som ska fastställas och vad som kan avgöras senare under kommande projektering behandlas med omsorg och är väl genomtänkt. De delar av utformningen som har betydelse för enskilda eller allmänna intressen är typiskt sådant som ska fastställas eftersom det har betydelse för konsekvenserna och därmed prövningen av om väg- eller järnvägsplanen får genomföras. Om utformningen redovisas bristfälligt kan inte konsekvenserna överblickas, och planen måste i sådana fall preciseras innan den kan fastställas. Detta kan kräva ett ”omtag” i processen eller att villkor tas in i fastställelsebeslutet. Om utformningen redovisas mer detaljerat än nödvändigt innebär det att man vid byggandet är ”onödigt” bunden till redovisningen på plankartan. Behöver man göra en mindre eller större avvikelse måste detta hanteras enligt avsnitt 7.5.

Följande exempel kan vara till ledning för hur man bör resonera:

- Vägbanans eller rälsens läge har betydelse för påverkan på omgivningen och ska redovisas.
- Om syftet är att fastställa en mötesseparerad väg tillhör mittsepareringen en viktig del av utformningen och ska därför redovisas på plankartan. I flertalet fall påverkar den också omgivningen genom att den utgör en barriär för människor och djur. Normalt sett har det ingen betydelse om det ska vara vajer eller balk, och detta behöver därför inte anges. Om en öppning i mitträcket ska vara lägesbestämd ska öppningen redovisas och fastställas.
- Om en passage över eller under en väg eller järnväg ska fastställas men det exakta läget kan bestämmas senare, bör man på kartan ange (med text intill den markerade passagen), ”ungefärligt läge”.
- Om ett väggräcke är väsentligt för trafiksäkerheten på ett visst vägavsnitt, samtidigt som det medför en barriäreffekt, är det en del av

utformningen som påverkar både syftet och omgivningen och bör då fastställas till funktion och läge (men inte detaljutformningen av räcket) och således redovisas på plankartan.

- Vägens eller järnvägens höjd har betydelse för bland annat påverkan på omgivningen. I normalfallet bör det vara tillräckligt att redovisa vägens eller järnvägens höjdsättning på plankartan med en decimeters noggrannhet. Höjdläget ska anges var hundra meter eller tätare, beroende på vilken detaljeringsgrad som krävs med hänsyn till omgivningspåverkan. I undantagsfall kan det vara befogat att också upprätta en profilritning som fastställs.

Om en vägplan också innehåller beslut om indragning av allmän väg, förändring av enskild väg till allmän eller ändring av väghållningsområde, ska detta redovisas på plankartan om det är möjligt, trots att det är separata beslut.

I avsnitt 11.3 redovisas Trafikverkets uppfattning om hur plankartan ska se ut. Det är en strävan att plankartorna så långt som möjligt ska utformas på ett likformigt sätt inom Trafikverket. Redovisningen är inte uttömmande. I det enskilda ärendet finns det ofta ytterligare detaljer som ska fastställas och därmed vara med på plankartan. I dessa fall får man i varje plan avgöra hur de lämpligen redovisas. Det väsentliga är att plankartan blir tydlig.

### **Illustrationskarta och illustrationsprofiler, en del av underlaget till planen**

I normalfallet är det nödvändigt, för förståelsen av planen, att ta fram en illustrationskarta för att redovisa företeelser som inte kan fastställas, men som motiverar till exempel markanspråk. Även illustrationsprofiler kan i vissa fall vara bra för förståelsen. Ett projekt kan också omfatta åtgärder som inte ingår i väg- eller järnvägsplanen. Det kan till exempel vara enskilda vägar, kommunala vägar, enskilda utfarter och byggnader utanför vägområdet eller järnvägsmarken som föreslås bli inlösta, eller kompensationsåtgärder utanför vägområdet eller järnvägsmarken vid påverkan på biotopskyddade områden. Dessa åtgärder omfattas inte av fastställelsebeslutet utan beslutas i annan ordning, exempelvis genom lantmäteriförrättning eller genom civilrättsliga avtal eller överenskommelser. Även sådana planerade åtgärder kan läggas in på illustrationskartan.

Genom detta sätt att skilja på vad som fastställs och vad som är illustrationer blir det tydligt för alla berörda, inklusive företrädare för allmänna intressen, vad som genom fastställelse blir juridiskt bindande i planen.

### **Uppgifter i väg- eller järnvägsplanen**

Av lagtexten<sup>81</sup> framgår att väg- eller järnvägsplanen även ska innehålla följande uppgifter:

---

<sup>81</sup> 16 a § väglagen och 2 kap 9 § lag om byggande av järnväg

## **1. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen**

Det som avses är skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att förebygga störningar och olägenheter från trafiken eller anläggningen när vägen eller järnvägen är färdigbyggd och öppnad för trafik (driftskedet). Skyddsåtgärder och försiktighetsmått för byggskedet fastställs inte. Det ska dock framgå av underlaget till planen (planbeskrivningen) vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått för byggskedet som ska genomföras eftersom det är en förutsättning vid prövningen av planen.

En skyddsåtgärd eller ett försiktighetsmått kan beskrivas som en åtgärd eller ett utförande som vidtas för att skydda omgivningen från anläggningen (vägen eller järnvägen) eller trafiken. Dessa hänger intimt ihop med placeringen och utformningen av anläggningen som i sig ska bidra till att intrång och störningar minimeras. Skyddsanordningar som ligger utanför vägområdet eller järnvägsmarken kan inte fastställas i planlägningsprocessen.

Några exempel på skyddsåtgärder eller försiktighetsmått: bullerskyddsskärmar, ekodukter, grodtunnlar, att ett visst material ska användas i en slänt för att bin ska fortsatt ha sin boplats där, att det ska vara tätskikt i ett dike eller att fastighetsägare kommer att erbjudas bullerdämpande fönsterrutor.

De skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska fastställas måste preciseras och bör i de flesta fall vara möjliga att få in på kartan. En bilaga kan dock tas fram om det är många åtgärder som ska fastställas och om plankartan blir svårsläst om alla åtgärder läggs in. Åtgärderna beskrivs närmare i underlaget till planen (planbeskrivning, MKB eller miljöbeskrivning). I den mån skyddsåtgärden eller försiktighetsmålet framgår av redovisningen av vägens eller järnvägens sträckning och huvudsakliga utformning behöver inte skyddsåtgärden eller försiktighetsmålet pekas ut särskilt på plankartan. Om det exempelvis framgår av plankartan att en 2 meter hög bullervall byggs mellan punkterna a och b, så behöver den inte särskilt pekas ut som en skyddsåtgärd. Om skyddsåtgärden däremot består i att det ska läggas ett tätskikt i ett dike eller att vissa fastighetsägare kommer att erbjudas fasadåtgärder, framgår det troligen inte av redovisningen av vägens eller järnvägens utformning på plankartan. Skyddsåtgärden ska därför anges på plankartan, se vidare bilaga 4.

## **2. Verksamheter eller åtgärder som enligt bestämmelser i miljöbalken ska undantas från förbud eller skyldigheter enligt balken**

Det undantag som avses är<sup>82</sup>

- förbudet att inom ett område med generell biotopskydd bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön

---

<sup>82</sup> 16 a § väglagen och 2 kap 9 § lag om byggande av järnväg

- förbudet att inom strandskyddsområde vidta åtgärder, utföra anläggningar med mera
- skyldigheten att samråda när en verksamhet eller åtgärd kan komma att väsentligt ändra naturmiljön, det vill säga samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken.

Genom särskilda bestämmelser i miljöbalken<sup>83</sup> undantas byggande av väg och järnväg om verksamheten eller åtgärden anges i en fastställd vägplan eller järnvägsplan. Det är dock viktigt att komma ihåg att en grundläggande utgångspunkt för planläggningen är att en väg eller järnväg ska byggas så, att syftet med bland annat naturvårdsföreskrifter inte motverkas<sup>84</sup>. I första hand ska alltså planläggningen göras så att vägen eller järnvägen inte medför påverkan på generella biotopskyddsobjekt och strandskyddsområden.

När det gäller strandskyddet och det generella biotopskyddet ger planbeslutet i sig rättsverkan, vilket innebär att förbuden inte gäller de åtgärder som redovisas i den fastställda planen. Detta förutsätter att skydden beskrivs på ett bra sätt i underlaget till planen och att de har hanterats under samrådet med länsstyrelsen eller kommunen.

Bestämmelsen innebär att man inte behöver söka dispens för de åtgärder som ska göras med stöd av väg- eller järnvägsplanen. Uppgifterna om strandskydd och generellt biotopskydd som planen enligt väglagen respektive lagen om byggande av järnväg ska innehålla, redovisar de områden med strandskydd respektive biotopskydd som finns och som påverkas inom planen.

Avsikten med undantagen från förbuden är att frågan om strandskydd respektive biotopskydd ska tas upp tidigt i processen när väg- eller järnvägsplanen utarbetas. Frågan om planen är förenlig med biotopskyddets syften behandlas inom ramen för samrådet mellan länsstyrelsen och den som avser att bygga vägen eller järnvägen.

Vid samrådet som krävs under planeringsprocessen enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg ska den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) därför ta upp frågan om biotopskydd och strandskydd med länsstyrelsen, och i vissa fall med kommunen. Länsstyrelsen i sin tur bedömer om åtgärderna vid byggande av den planerade vägen eller järnvägen kan genomföras trots det generella biotopskyddet. Om länsstyrelsen tillstyrker planen innebär det alltså att länsstyrelsen kan medge att det sker. Rättsverkan av planbeslutet är att ingen dispens från det generella biotopskyddet behövs för åtgärder enligt fastställd väg- eller järnvägsplan. Om länsstyrelsen inte tillstyrker planen ska Trafikverket enligt gällande regler överlämna frågan om fastställelse av planen till regeringen.

---

<sup>83</sup> 7:11 a §, 7:16 § och 12:6 a § miljöbalken

<sup>84</sup> 13 § väglagen och 1 kap. 5 § lag om byggande av järnväg

Rättsverkan av planfastställelsen blir alltså att förbuden inte gäller åtgärder och verksamheter i den fastställda planen. Frågan ska vara utklarad redan när planen kungörs för granskning. För att det ska bli tydligt att det finns områden som omfattas av det generella biotopskyddet och av strandskydd ska detta redovisas i planbeskrivningen. Områdets skyddsvärde och syfte, projektets effekter och konsekvenser på skyddsvärdet samt skydd- och försiktighetsåtgärder som utretts och ska genomföras ska redovisas i MKB:n eller miljöbeskrivningen. Där ska också information från samrådet redovisas.

Om skyddsåtgärder ska genomföras ska de redovisas på plankartan, se punkt 1 ovan. Eventuella skyddsåtgärder och försiktighetsmått utanför vägområdet eller järnvägsmarken kan inte fastställas utan måste lösas med överenskommelser. Sådana planerade åtgärder kan lämpligen tas med på illustrationskartan.

Av miljöbalken<sup>85</sup> framgår att skyldigheten att göra en anmälan för samråd, som normalt gäller för en verksamhet eller åtgärd som kan komma att väsentligt ändra naturmiljön, inte gäller byggande av väg eller järnväg om verksamheten eller åtgärden anges i en fastställd plan. Anledningen till detta är att man anser att detta samråd redan har skett vid samrådet om själva planen.

### **3. Åtgärder som undantas från krav på bygglov för upplag, materialgårdar, murar, plank och transformatorstationer, med stöd av medgivande från kommunen**

Själva bestämmelsen om undantag från krav på bygglov framgår av plan- och byggförordningen (2011:338).<sup>86</sup> Uppräkningen är ingen exemplifiering utan en uttömmande angivelse av vilka åtgärder bestämmelsen är tillämplig på. Det går således inte att träffa överenskommelse med kommunen om några andra eller ytterligare åtgärder än vad som anges i lagtexten. Det är valfritt vilka av de uppräknade anläggningarna som ska undantas från kravet på bygglov. Även undantag för visst enstaka upplag, viss mur och så vidare är möjligt, samtidigt som kravet för bygglov finns kvar i övrigt. Observera att med upplag avses upplag av byggnadsmaterial, inte upplag av massor. Hur detaljerat man beskriver den åtgärd som avses bli bygglovsbefriad, blir troligen beroende av vad kommunen kräver för att ge ett medgivande. Det sägs i propositionen att detaljeringsgraden inte ska förväntas vara densamma som i ett bygglovsärende, det vill säga att kraven på detaljeringsgrad inte får ställas så högt att man krånglar till planarbetet. Detta bör klaras ut med kommunen i ett relativt tidigt skede. Om kommunen ställer alltför detaljerade krav på redovisning i planen för att gå med på detta, kan det vara lika bra att inte reglera det i planen utan i stället söka bygglov i efterhand.

Medgivandet från kommunen kan formellt redovisas genom att kommunen i ett yttrande över väg- eller järnvägsplanen vid samrådet uttryckligen redovisar sin inställning till undantag från bygglov. Ett muntligt eller ett "tyst medgivande" från kommunen är inte tillräckligt.

---

<sup>85</sup> 12 kap. § 6

<sup>86</sup> 6 kap. 2 §

På plankartan ska det anges vilka åtgärder som efter kommunens medgivande undantas från bygglov. Om det gäller exempelvis samtliga bullerskyddsskärmar inom vägområdet eller järnvägsmarken, behöver det inte skrivas ut vid varje skärm, utan kan stå som en generell upplysning i teckenförklaringen. Om det gäller endast en viss preciserad skärm ska noteringen hänvisa just till den skärmen.

### **Observandum**

Undantagen från reglerna om strandskydd, generellt biotopskydd, samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken och bygglov gäller enbart åtgärder som regleras enligt väglagen eller lagen om byggande av järnväg och som därmed är föremål för fastställelse. Det är alltså viktigt att hålla isär vad som är väg- eller järnvägsplanen och vad som är projektet (i det kanske också ingår byggnationer av enskilda vägar, enskilda bullerplank, kommunala cykelvägar med mera). I och med att endast åtgärder som ingår i väg- eller järnvägsplanen redovisas på plankartan blir det tydligt att för övriga åtgärder krävs fortfarande dispens, samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken respektive bygglov.

Alla skyddade objekt eller områden som undantas från krav på särskild prövning ska därmed ligga inom det vägområde respektive den järnvägsfastighet som fastställs. Om de i sin helhet ligger utanför detta område krävs särskild prövning.

Som angetts ovan ska de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska genomföras anges på plankartan eller i planbeskrivningen. Åtgärder som är tydligt kopplade till anläggningens funktion och innebär markanspråk redovisas på plankartan. Närmare beskrivning av åtgärderna finns i underlaget.

Undantag från förbud som gäller strandskydd, generellt biotopskydd och samråd enligt kap. 12 § 6 miljöbalken ska normalt gälla hela planen och redovisas därför i teckenförklaringen. Det geografiska läget för de områden med strandskydd och biotopskydd som undantas kan redovisas i underlaget, med fördel på illustrationskartan, samt beskrivas i planbeskrivning med MKB eller miljöbeskrivning. Hur eventuella skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas framgår av föregående stycke. Närmare beskrivning av berörda strandskydd och biotopskydd samt påverkan på dessa redovisas i planbeskrivning och MKB alternativt miljöbeskrivning.

Beteckningar för redovisning på plankarta beskrivs i avsnitt 11.3.

### **Underlag till planen**

Underlaget till väg- eller järnvägsplanen ska följa med planen men vara åtskilt från planen, så att det framgår klart vad som är plan (som ska fastställas) och vad som är underlag. Omfattningen av underlaget ska anpassas till behov och förutsättningar i det enskilda projektet.



Av lagtexten<sup>87</sup> framgår att följande underlag ska finnas:

- en redovisning av motiven till valet av lokalisering och utformning av vägen
- en sammanställning av de synpunkter som kommit fram under samrådet och uppgift om hur synpunkterna har beaktats (samrådsredogörelse)
- en miljökonsekvensbeskrivning eller – om projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan – uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön
- övriga uppgifter som behövs för att genomföra projektet.

Av vägförordningen<sup>88</sup> och förordningen om byggande av järnväg<sup>89</sup> framgår att det tillsammans med planen också ska finnas en fastighetsförteckning. I förordningarna anges även hur den ska vara utformad.

Underlaget sammanställs till följande handlingar:

- planbeskrivning
- samrådsredogörelse
- MKB (om sådan ska finnas), tydligt urskiljbar genom en egen rubrik eller ett eget dokument
- miljöbeskrivning i de fall det inte krävs en MKB (Miljöbeskrivningen utgör normalt en del av planbeskrivningen.)
- fastighetsförteckning
- illustrationskarta (i undantagsfall kan den vara obehövlig)
- gestaltungsprogram (i undantagsfall kan det vara obehövligt).

Vid behov kan även följande handlingar utgöra underlag:

- profilritning
- särskilda utredningar och material som behövs för tolkning och förståelse av väg- eller järnvägsplanen.

### **Planbeskrivning**

Planbeskrivningen ska innehålla en redovisning av motiven till valet av lokalisering och utformning av vägen eller järnvägen. Det ska också finnas en redogörelse för de alternativ som har studerats, vilka val som gjorts och skälen till det.<sup>90</sup> Det ska även ingå en tillbakablick på den analys enligt fyrstegsprincipen som har gjorts innan den fysiska planeringen startade, det vill säga en kort sammanfattning av den studie som har lett fram till åtgärdsvalet.

---

<sup>87</sup> 16 a § väglagen och 2 kap. 9 § lag om byggande av järnväg

<sup>88</sup> 3 kap. 13 §

<sup>89</sup> 12 §

<sup>90</sup> 16 a § väglagen och 2 kap. 9 § lag om byggande av järnväg

Planläggningen och prövningen ska normalt avse hela det projekt som ska fastställas. Om ett större projekt ändå måste delas upp ska det av varje plan framgå hur planen får en lämplig fortsättning och anknyter till befintlig eller blivande väg eller järnväg utanför planen.

Planbeskrivningen ska normalt ha nedanstående innehåll. Observera dock att valet av rubriker i en planbeskrivning kan behöva anpassas, exempelvis beroende av var uppgifterna i miljöbeskrivningen redovisas.

**1. Sammanfattning**

Sammanfatta kort innehållet i planbeskrivningen.

**2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål**

Uppgifter hämtas från bland annat åtgärdsvalsstudier och åtgärdsbeskrivningar. Avsnittet ska beskriva bland annat

- ändamål och projektmål
- bakgrund, tidigare utredningar inklusive åtgärdsval och tillämpning av fyrstegsprincipen
- eventuellt beslut om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken.

**3. Miljöbeskrivning**

Detta avser enbart projekt som inte medför en betydande miljöpåverkan (typfall 2). När en MKB krävs redovisas den som ett eget dokument, och delar av innehållet sammanfattas under olika rubriker.

Under en särskild rubrik "Miljöbeskrivning" införs en läsanvisning om var ingående uppgifter redovisas, samlat under en rubrik eller under flera rubriker. Här ingår även miljöbeskrivningens avgränsning samt metoder, osäkerheter och miljökompetens.

**4. Förutsättningar**

- vägen/järnvägens funktion och standard
- trafik och användargrupper
- lokalsamhälle och regional utveckling
- landskapet och staden
- miljö och hälsa
- byggnadstekniska förutsättningar.

**5. Den planerade vägens eller järnvägens lokalisering och utformning med motiv**

Följande innehåll ska finnas:

- Val av lokalisering  
Beskriv motiven till den valda lokaliseringen. Ange också vilka alternativ som studerats, vilka alternativ som valts bort och motiven för detta. Underlag till detta hämtas från samrådshandling – val av lokalisering.

- Val av utformning  
Beskriv hur vägen eller järnvägen ska utformas. Ange motiven till den valda utformningen, vilka alternativa utformningar som studerats, vilka alternativ som valts bort och motiven för detta.
- Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs  
Redovisa vilka av de möjliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått som föreslås i MKB eller miljöbeskrivning som ska fastställas. Om någon föreslagen åtgärd inte ska utföras, ska det redovisas och motiveras.

## 6. Effekter och konsekvenser av projektet

Beskriv översiktligt en bedömning av hur ändamål och mål med det projekt som planen avser kommer att uppnås. Följande grupper av effekter och konsekvenser bör normalt redovisas. För respektive grupp behandlas enbart de effekter och konsekvenser som uppstår av projektet:

- Trafik och användargrupper
- Lokalsamhälle och regional utveckling
- Miljö och hälsa  
Detta ska även omfatta en beskrivning av om planen innefattar objekt eller bestämmelser i miljöbalken som undantas från förbud eller skyldigheter enligt balken, det vill säga strandskydd, generellt biotopskydd och åtgärder som undantas från samråd enligt kap. 12 § 6 miljöbalken samt planens konsekvenser för dessa.
- Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)
- Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser  
Detta kan exempelvis avse ombyggnader och omläggningar som är en följd av projektet men som inte omfattas av väg- eller järnvägsplanen. Vidare beskrivs om effekter av pågående verksamheter tillsammans med projektets effekter kan ge större konsekvenser.
- Påverkan under byggnadstiden  
Beskriv förutsebar påverkan och förslag till skyddsåtgärder och försiktighetsmått som är tekniskt möjliga.

## 7. Samlad bedömning

Redovisa en bedömning av överensstämmelse och bidrag till de transportpolitiska målen och miljö kvalitetsmålen. Den samlade bedömningen omfattar normalt även en sammanställning av konsekvenser.

**8. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden**

Sammanfatta kort slutsatser utifrån bedömningarna av effekter och konsekvenser. Hushållning med mark- och vattenområden omfattar bedömning av skada på riksintressen.

**9. Markanspråk och pågående markanvändning**

Redovisa för vilka ändamål och i vilken omfattning mark tas i anspråk inom väg- eller järnvägsplanen och vad motiven är för detta. Det kan också behövas en beskrivning av hur avvägning gjorts mellan fördelarna med den valda utformningen och nackdelarna för den som tvingas avstå mark eller rättigheter.

**10. Fortsatt arbete**

Redovisa bland annat behov av tillstånd och dispenser, uppföljning samt kontroller under byggskedet samt viktiga frågor som ska hanteras eller utredas i det fortsatta arbetet.

**11. Genomförande och finansiering**

- Formell hantering  
Beskriv omfattning och rättsverkan av fastställelsebeslut, eventuell förändring av väghållningsansvar och så vidare.

Redogör för vilka kommunala planer som berörs, hur dessa behöver hanteras samt status för dem.

- Genomförande  
Beskriv hur projektet är tänkt att genomföras i den omfattning detta är beslutat, till exempel organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av väg- eller järnvägsplanen. Redovisa också vilka åtgärder som planeras i projektet men som inte fastställs. Det kan exempelvis vara skyddsåtgärder utanför vägområdet eller järnvägsmarken till följd av påverkan på biotopskyddsobjekt eller omläggning av enskilda vägar.

Redovisa vilka tillstånd och dispenser som bedöms bli nödvändiga för genomförandet.

- Finansiering  
Redovisa kostnader och koppling till den nationella transportplanen samt eventuell medfinansiering.

**12. Underlagsmaterial och källor**

Förteckna viktigt material och utförda utredningar som är framtagna under arbetet med väg- eller järnvägsplanen men som inte redovisas i väg- eller järnvägsplanen. Ange i förteckningen var materialet förvaras.

**Samrådsredogörelse**

Samrådet är en fortlöpande process som ska inledas tidigt och fortgå under hela planläggningsprocessen. Samrådet ska alltså sammantaget omfatta vägens eller

järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Resultatet ska redovisas i en samrådsredogörelse.

### **Miljökonsekvensbeskrivning**

MKB ska finnas om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. MKB ska godkännas av länsstyrelsen.

### **Miljöbeskrivning**

Miljöbeskrivning är benämningen på det underlag som ska finnas i de fall det inte krävs någon MKB. Miljöbeskrivningen ska innehålla uppgifter om projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön.

Miljöbeskrivningen är en del av planbeskrivningen och kan om det behövs redovisas under egen rubrik.

## **10 Referenslitteratur**

Nedan listas en del av de dokument som kan användas som referenslitteratur i planlägningsprocessen.

Flera av dessa dokument refererar till de tidigare tre planeringsstegen förstudie, utredning och plan. De bedöms ändå kunna användas i den nu sammanslagna processen. Vissa av dokumenten kommer att uppdateras och andra förses med läsanvisning.

Många av de uppräknade dokumenten skrevs av dåvarande Vägverket eller Banverket. Detta påverkar emellertid inte rapportens värde som referenslitteratur.

#### *Riktlinjer*

*Fastighetsförvärv före lagakraftvunnen väg- eller järnvägsplan, TDOK 2013:0128*

Små och okomplicerade projekt – kriterier för när det inte krävs formell fysisk planering, TDOK 2013:0291

Tillåtlighetsprövning, TDOK 2013:0403

#### *Om miljö*

[1] EU:s MKB-direktiv; Rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt.

[2] Trafikverkets miljöpolicy, TDOK 2010:30.

[3] Miljökonsekvensbeskrivning för vägar och järnvägar – handbok Trafikverket 2011:090.

[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6352/2011\\_090\\_miljokonsekvensbeskrivning\\_for\\_vagar\\_och\\_jarnvagar\\_handbok\\_metodik.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6352/2011_090_miljokonsekvensbeskrivning_for_vagar_och_jarnvagar_handbok_metodik.pdf)

#### *Om samråd*

[4] Moderna samråd, TRV 2011:069

[5] Samverkansmetoder – samråd och dialog vid trafikplanering, TRV 2011:078

Handbok: Dialog med omvärlden. För dig som leder eller arbetar i ett byggprojekt

[http://arbetsrum.trafikverket.local/webbplatser/ws33/investeringsproj/Handboker/Jarnvagsprojekt/Dialog\\_med\\_omvarlden.pdf](http://arbetsrum.trafikverket.local/webbplatser/ws33/investeringsproj/Handboker/Jarnvagsprojekt/Dialog_med_omvarlden.pdf)

#### *Risk, säkerhet, klimat*

Personsäkerhet i järnvägstunnlår. BVH 585.30.

Banverkets krav på personsäkerhet i järnvägstunnlår. BVK 2007.001.

Robusthets- och säkerhetsaspekter i järnvägsplanering. BVH 806.7.

Riskanalys vald vägsträcka, Vägverket publikation 2005:54.

Klimatanpassning vid fysisk planering – en vägledning från länsstyrelserna

[http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/20\\_12/klimatanpassning-fysisk-planering.pdf](http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/20_12/klimatanpassning-fysisk-planering.pdf)

#### *Jämställdhet*

Jämställd samhällsplanering – förslag på metod, Vägverket publikation 009:6,

[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4603/2009\\_6\\_jamstalld\\_samhallspanering\\_forslag\\_pa\\_metod.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4603/2009_6_jamstalld_samhallspanering_forslag_pa_metod.pdf)

#### *Barnkonsekvenser*

Värderingsunderlag för barnkonsekvensanalyser, Vägverket publikation

2003:37, [http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem\\_983.aspx](http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem_983.aspx)

Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplaneringen, Vägverket publikation 2005:37,

[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1000/2005\\_37\\_vagledning\\_for\\_barnkonsekvensanalys\\_i\\_vagplaneringen.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1000/2005_37_vagledning_for_barnkonsekvensanalys_i_vagplaneringen.pdf)

Trafik, miljö och samhällsplanering – ger fakta och exempel på studier i närsamhället, Vägverket/Skolverket 2000-01-01,

[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/2213/59\\_trafik\\_miljo\\_samhallspanering.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/2213/59_trafik_miljo_samhallspanering.pdf)

Barnen och vägplaneringen. En kunskapsöversikt, Vägverket publikation 2005:27,

[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1018/2005\\_27\\_barnen\\_och\\_vagplaneringen\\_en\\_kunskapsoversikt.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1018/2005_27_barnen_och_vagplaneringen_en_kunskapsoversikt.pdf)

Skolan medverkar i barnkonsekvensanalyser: genom studier i närsamhället. Vägverket publikation 2006:11,

[http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem\\_3396.aspx](http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem_3396.aspx)

*Hantering av gestaltningsfrågor, natur och kulturmiljö*

Handbok för vägtrafikens luftföreningar, Vägverket publikation 2012-10-15, <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Halsa/Luft/Dokument-och-lankar-om-luft/Handbok-for-vagtrafikens-luftforeningar/>

Råd för gestaltningsprogram och gestaltningsarbete i olika skeden, Vägverket publikation 2009:161,

[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5360/2009\\_161\\_rad\\_for\\_gestaltningsprogram.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/5360/2009_161_rad_for_gestaltningsprogram.pdf)

Att göra mål! Rapport för arbete med projektmål för natur, kulturmiljö samt friluftsliv, Vägverket publikation 2009:51,

[http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem\\_4280.asp](http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem_4280.asp)

*Om trafik*

Trafik för en attraktiv stad (TRAST). SKL och trafikverken, Utgåva 2, (fler rapporter finns) <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Tatort/Trafik-for-en-attraktiv-stad/Rapporter-om-TRAST>

*Om samhällsplanering*

Boverkets rapport 2011:17 "Sammanställning av nationella mål, planer och program av betydelse för fysisk samhällsplanering".

[6] Boverkets rapport 2013:33 "Samordna planering för bebyggelse och transporter ! – <http://www.boverket.se/Planera/Nationell-planering/Vagledning-for-samordning>

## 11 Fördjupningsavsnitt

### 11.1 Konsekvensbeskrivning väg- och järnvägsprojekt

Nedan ges en fylligare beskrivning av vilka slags konsekvenser utöver miljökonsekvenser som kan behöva beskrivas inför de samlade samråd som äger rum inför val av alternativ och inför plangranskning. De uppräknade konsekvenserna är i regel tillämpbara för både väg- och järnvägsprojektprojekt. Om inte, finns tilläggs-texten ”för vägprojekt” respektive ”för järnvägsprojekt”.

#### **Konsekvenser för trafik och användargrupper**

##### *Trafikkonsekvenser*

För vägprojekt:

Bedömningar och prognoser av trafikmängderna och trafikförhållandena ska göras för nya, förändrade och befintliga vägsträckor. Förändringar av hastigheter, andel tunga fordon samt förekomsten av farligt gods på olika delar av vägnätet ska uppskattas.

För gång- och cykeltrafik ska antalsräkningar, uppgifter om rörelsemönster (till exempel för barn) och om kollektivtrafiken ligga till grund för uppskattningar av framtida mängder och fördelning i nätet. En barnkonsekvensanalys ska göras när den är relevant och ska i så fall integreras i handlingarna. Om alternativen förväntas medföra en omfördelning mellan olika färdmedel ska storleken av den effekten bedömas. Behov av trafikstyrande åtgärder ska bedömas om föreslagna åtgärder innebär att trafikanternas vägval förändras och om detta inte är avsett.

För järnvägsprojekt:

Kapaciteten ska bedömas för nya och förändrade sträckor.

Bedömningar ska även göras för biltrafik samt för gång- och cykeltrafik när trafikanternas vägval behöver förändras. En barnkonsekvensanalys ska göras när det är relevant, till exempel om åtgärden innebär att barn får svårare att ta sig fram till sina målpunkter och om det befaras att barnen genar över spåret.

##### *Tillgänglighet*

Förändringar av tillgänglighet till vanliga målpunkter ska beskrivas för olika grupper av berörda bland medborgare och näringsliv, bland annat för barn och för olika färdmedel. Konsekvenserna för kollektivtrafiken ska alltid belysas. Positiva och negativa konsekvenser ska bedömas för relevanta trafikanter och kundgrupper. Om vissa grupper av medborgare och näringsliv får stora förändringar eller om det är stora skillnader mellan alternativ, ska detta redovisas i en effekt- och konsekvensprofil som visar hur tillgängligheten till viktiga målpunkter förändras för olika grupper.

##### *Transportkvalitet och trafikantupplevelse*

Aspekter på transportkvalitet som är viktiga och som ska belysas är regularitet, tillförlitlighet, bekvämlighet, komfort, service och trygghet. Förändringar i visuell upplevelse av väg eller järnväg och omgivning som kan vara viktiga med tanke på trafikanter på den nya vägen och för resenärer på järnvägen ska också



beskrivas. För förare på väg har den visuella aspekten även betydelse för hur trafiksäkerheten ska behandlas.

För vägprojekt:

Faktorer som har betydelse för fordonskostnader och transportkostnader ska beaktas, till exempel framkomlighet, vägytans egenskaper, bärighet och väglag.

### *Gestaltning och anpassning till omgivande miljö*

Utformning och anpassning till omgivande miljö behöver särskilt beskrivas om inte ett gestaltungsprogram har upprättats.

### *Trafiksäkerhet*

Om ett alternativ bedöms förändra trafiksäkerheten ska förändringar av betydelse för olika färdmedel och olika grupper av användare beskrivas. Om fotgängare berörs ska särskilt påverkan för barn, äldre och funktionshindrade uppmärksammas. Trygghetsaspekter ska bedömas tillsammans med trafiksäkerhet om dessa faktorer samverkar. I de fall som trygghetsaspekterna bedöms påverka hela lokalsamhället ska de behandlas under konsekvenser för samhället eller en liknande rubrik.

För vägprojekt:

För en ny väg eftersträvas alltid trafiksäker utformning, vilket innebär att positiva konsekvenser förväntas. Samtidigt finns risken att nya trafiksäkerhetsproblem skapas, vilket ska uppmärksammas. Alternativ med olika utformningsstandard ska belysas.

### *Hälsoaspekter och särskilda risker för trafikanter*

Luftkvalitet och risker vid brand ska belysas. Trafikens påverkan på användargrupper och andra berörda ska beaktas.

### *Jämställdhet*

Konsekvenser för jämställdhet mellan kvinnor och män till följd av vägprojekt ska belysas, exempelvis när det gäller tillgänglighet, trygghet och transportkvalitet.

## **Konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling**

Effekter för det lokala samhället ska beaktas i utredningen, men samtidigt ska det regionala perspektivet behandlas.

Konsekvenser ska minst belysas för:

- tillgång till arbetsmarknad, utbildning och samhällsservice
- näringslivsutveckling och befolkningsutveckling
- jämställdhetsaspekter, barn, äldres levnadsvillkor (trygghet, god miljö)
- tillgänglighet till dagliga målpunkter inom tätort och mellan tätorter med kollektivtrafik eller gång- och cykeltrafik, främjande av mixad markanvändning

- tätortsstruktur i regionen, övrig markanvändningsutveckling
- möjlighet till godstransporter.

#### *Konsekvenser under byggskedet*

Konsekvenser under byggskedet för såväl trafikanter som kringboende ska belysas och förslag ska ges till förberedelser och kostnader samt möjligheter till att begränsa de negativa konsekvenserna.

#### *Konsekvenser för väg- respektive banhållare*

För olika alternativ ska konsekvenserna för underhåll redovisas med avseende på metodik för genomförande och arbetsmiljö.

#### *Anläggningskostnader*

Beräkningen av anläggningskostnader för respektive alternativ ska göras enligt Trafikverkets regelverk.

#### *Kostnader för drift och underhåll*

För val av korridor ska skillnaden i drift- och underhållskostnader bedömas.

För vägprojekt:

#### *Ändrat väghållningsansvar*

En översiktlig konsekvensbedömning ska göras av i vilken omfattning andra befintliga eller nya vägar påverkas i alternativa korridorer eller av olika vägtyper. Förslag på ett samlat vägnät ska redovisas i form av "möjligt allmänt vägnät" och "möjligt enskilt vägnät".

## **11.2 Miljöbeskrivning och MKB**

### **Inledning**

I det här avsnittet beskrivs metodiken för genomförande av miljöbeskrivning samt vägledning för tillämpning av Trafikverkets handbok i MKB [3].

Samrådet är en viktig del i miljöanpassningen av väg- eller järnvägsprojekt. Samrådskrav för väg- och järnvägsprojekt finns i väglagen och lag om byggande av järnväg med förordningar. I väglagen och lag om byggande av järnväg står att samrådet ska avse vägens och järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Det står även att samrådet ska avse innehåll i och utformning av en sådan miljökonsekvensbeskrivning som ska finnas tillsammans med väg- eller järnvägsplanen och att länsstyrelsen ska verka för att miljökonsekvensbeskrivningen får den inriktning och omfattning som behövs för prövningen av väg- eller järnvägsplanen.

I samrådet ligger fokus på olika miljöfrågor beroende på var i planläggningsprocessen vi är:

- **framtagande av plan med status samrådsunderlag**
  - kunskap om miljöförutsättningar

- miljöaspekter som är särskilt betydelsefulla
  - projektmål för miljö
  - projektets tänkbara miljöpåverkan
  - samrådskretsens omfattning
  - inriktning och omfattning på kommande arbete med MKB eller miljöbeskrivning.
- **framtagande av plan med status samrådshandling**
    - Utformning av lokaliseringsalternativ samt planförslag med MKB och miljöbeskrivning*
      - kunskapsinsamling, djup och omfattning
      - metoder och redovisning av MKB och miljöbeskrivning
      - miljöförutsättningar som är särskilt viktiga för lokalisering och utformning av vägen eller järnvägen
      - miljöeffekter och konsekvenser av studerade lokaliseringsalternativ och alternativa utformningar
      - lämplig lokalisering och utformning med hänsyn till miljöförutsättningar inklusive hälsa, miljöbalkens krav och de nationella miljö kvalitetsmålen
      - skyddsåtgärder och försiktighetsmått
      - särskilda miljöprövningar.

Samrådet fyller många funktioner ur miljösynpunkt, bland annat att förankra genomförande och upplägg av MKB och miljöbeskrivning så att synpunkter på deras kvalitet i samband med godkännande och yttrande minimeras. Samrådet ger också en gemensam syn på vilka miljöintressen som är viktiga och vilken hänsyn som ska tas i projektet. Samrådet ska bidra till en anpassning av projektets lokalisering och utformning med hänsyn till olika miljöintressen. Samrådet ger även möjlighet till ett utbyte av kunskap och information om miljöfrågor i projektet, till exempel miljökonsekvenser.

Samrådet har en särskild funktion när det gäller områden som omfattas av generellt biotopskydd och strandskydd. När sådana områden berörs av projektet ska samrådet alltid behandla frågan, till exempel områdets skyddsvärde, om och hur negativ påverkan kan undvikas och om det behövs skydds- och försiktighetsåtgärder och i vilken omfattning.

När Trafikverket vill ha synpunkter från myndigheter på olika frågeställningar inom ramen för samrådet (se punkterna ovan) behöver det tydligt framgå av skrivelsen eller inbjudan. De ska också få ett anpassat underlag i god tid. Det är viktigt att samla ihop frågeställningar så att antalet samrådstillfällen kan minimeras, liksom att lägga tidpunkten för samrådet när det finns ett underlag. Det beaktas i arbetet med planlägningsbeskrivningen. Samrådsredogörelsen ska belysa miljöfrågorna i samrådsprocessen.

I projekt med vägplan eller järnvägsplan kan även andra samrådspfiktiga prövningar enligt miljöbalken behöva genomföras. Det kan exempelvis gälla

vattenverksamhet. Det är bra om planering, inbjudan, genomförande och dokumentation av projektets samråd så långt möjligt anpassas till att även omfatta den särskilda sakprövningen.

## **Metodik miljöbeskrivning**

### *Allmänna förutsättningar*

I projekt som inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, ska planen innehålla uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön. Trafikverket kallar dessa uppgifter för miljöbeskrivning. I vägförordningen<sup>91</sup> och förordningen om byggande av järnväg<sup>92</sup> anges närmare krav på innehållet, se faktaruta.

**En redovisning av en verksamhets förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön ska innehålla uppgifter om miljöförutsättningarna i det område som kan komma att påverkas av den planerade vägen, de förändringar i miljö kvalitet som vägprojektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljö.**

Verksamhetsutövaren ska ha kunskap om lagstiftningens miljöbestämmelser och tillgodose dessa vid byggande av vägar och järnvägar. I projekt där MKB inte genomförs har arbetet med miljöbeskrivningen samma viktiga funktion för miljöanpassning av projektet som MKB-processen. Redovisningen ska vara väl anpassad till projektet. Miljöbeskrivningstexterna redovisas normalt i planbeskrivningen (samma dokument). Detta underlättar beställarens, myndigheters och enskildas granskning av planen som helhet med dess underlag, och det minskar behovet av hänvisningar mellan dokument.

De analyser och bedömningar av projektets miljöpåverkan som görs i arbetet med samrådsunderlaget är ett viktigt underlag för miljöbeskrivningen. I små projekt kan man utgå från samrådsunderlaget och göra vissa fördjupade analyser och bedömningar till miljöbeskrivningen. Tidiga bedömningar behöver alltid verifieras under projekteringen. Eftersom det är svårt att före projektering förutse alla effekter och konsekvenser samt behov av försiktighetsmått och skyddsåtgärder, måste fördjupningar göras i dessa delar.

Det är viktigt att säkerställa att skyddsåtgärder och försiktighetsmått (miljöåtgärder) hanteras genom hela projektet och blir genomförda i byggskedet. Som stöd för detta arbete finns *Miljösäkring Plan och Bygg* (TMALL 0091).

---

<sup>91</sup> 3 kap. 12 § vägförordningen

<sup>92</sup> 11 § förordning om byggande av järnväg

## **Metod för analys av projektets miljöpåverkan**

En analys av projektets påverkan på människors hälsa och på miljön omfattar de moment som ingår i den grundläggande metodiken för konsekvensbedömning. Det är dock viktigt att anpassa arbetsinsatser och redovisning till projektets omfattning och miljöpåverkan.

I Trafikverkets handbok Miljökonsekvensbeskrivning för vägar och järnvägar [3] finns ett kapitel om grundmetodik (kap. 2). Råden i kap. 2 ska även tillämpas för projekt utan betydande miljöpåverkan, eftersom momenten är grundläggande när man ska analysera och bedöma miljöpåverkan av projekt. MKB-handbokens rådgivande text omfattar även större och mer komplexa projekt. Här beskrivs därför tillämpningar anpassade till mindre projekt utan betydande miljöpåverkan och som inte omfattas av formella krav på miljökonsekvensbeskrivning.

## **Metodikmoment och miljöbeskrivning**

För varje moment nedan följer rådstext för analys och redovisning anpassad till miljöbeskrivning. Inledningsvis sammanfattas viktiga råd för arbetet.

### **Miljöförutsättningar och intressen**

#### *Metodik:*

- Anpassa analysens omfattning och inriktning till projektets karaktär och förväntad miljöpåverkan.
- Fokusera på den miljö som kan komma att beröras av effekter (ofta närmiljön).

#### *Redovisning i miljöbeskrivning:*

- Belys landskapet och platsspecifika värden, kvaliteter och funktioner samt miljöproblem i influensområdet.
- Motivera varför lagskyddade områden, värden och normer inte berörs.
- Redovisa områden med strandskydd och biotopskydd och deras värden.
- Redovisa miljöförutsättningarna tydligt på kartor.

För att bedöma projektets påverkan på människors hälsa och på miljön behövs kunskap om landskapet och dess miljöförutsättningar i det område som kan komma att påverkas (influensområdet), se även avgränsning. Det finns en tydlig koppling mellan analysens omfattning och projektets karaktär och förväntad miljöpåverkan. I mindre projekt är storleken på influensområdet och de effekter som kan uppstå begränsade. Analysen inriktas på de förutsättningar och intressen som kan komma att påverkas, vilket ofta är vägens eller järnvägens närmiljö. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan och samrådssynpunkter beaktas i analysarbetet.

Det är viktigt att analysen fångar in platsspecifika och lokala förutsättningar och värden. Kunskapsinsamling och analys ska inte begränsas till befintliga uppgifter om skyddade och utpekade områden som dessa projekt ofta inte berör. Kunskap behövs om landskapet och dess platsspecifika värden som inhämtas genom analys av olika typer av underlag, till exempel kartor, fältbesök, inventeringar och personliga kontakter.

Det är viktigt att redovisningen av miljöförutsättningar och intressen omfattar en beskrivning av kvaliteter och funktioner, men även av brister och problem i befintlig miljö och vilka förbättringar som behövs. Projekt mål bör ha en tydlig koppling till de kvaliteter och behov som identifierats. Av redovisningen ska det framgå vilka undersökningar och inventeringar som genomförts, vilka befintliga underlag som använts och om det finns kunskapsluckor.

Miljöbeskrivningen ska redovisa uppgifter om områden enligt 3 och 4 kap. miljöbalken, miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. 3 § miljöbalken samt skyddade områden och arter enligt 7 och 8 kap. miljöbalken och kulturminneslagen. Det ska också framgå vilka kvaliteter som utgör värdet. Det ska även finnas en tydlig redovisning av generella biotopskydd och strandskyddsområden som berörs (direkt eller indirekt).

Redovisa alltid miljökvalitetsnormer för att visa att lagkraven tillgodoses. De miljökvalitetsnormer som ska tillämpas är normer för yt- och grundvattenförekomster, utomhusluft samt fisk- och musselvatten.

Risk för negativ påverkan på exempelvis riksintressen, skyddade områden och överträdelse av miljökvalitetsnormer är aspekter som vägs in vid beslut om huruvida projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Oftast innebär därför inte denna typ av projekt negativ påverkan på sådana skyddsvärden. Om det finns lagskyddade områden eller intressen i nära anslutning till projektet, behövs en motivering av varför värdet eller intresset inte berörs (se avgränsning). För värden som riskerar att beröras ska skyddets syfte framgå och om möjligt markeras på karta. Tänk på att reglerna om god hushållning även omfattar andra områden än riksintressen.

Kommunernas fysiska planer samt regionala utvecklingsprogram ger vägledning i användning av mark och vatten samt avvägning mellan olika allmänna intressen. Planerna visar också hur riksintressen ska tillgodoses. Redovisningen bör därför kopplas till innehållet i dessa.

## **Alternativ**

### *Metodik:*

- Projektera och välj tekniska lösningar utifrån minsta intrång och olägenhet för miljön och människors hälsa.
- Skapa arbetsformer som bidrar till en bra integrering av miljöfrågorna.

#### *Redovisning i miljöbeskrivning:*

- Redovisa hur minsta intrång och olägenhet uppnås (inklusive eventuell avvägning mot kostnad).

Eftersom projekt utan betydande miljöpåverkan i regel inte omfattar lokaliseringalternativ (korridorer för ny sträckning av väg eller järnväg) utgörs alternativen av mindre lokaliseringsanpassningar, utformningar i plan och profil och alternativa tekniska lösningar och miljöåtgärder. Miljöanpassning sker genom att alternativens miljöpåverkan analyseras och beaktas i projektering av utformning och tekniska lösningar. För att det ska kunna genomföras effektivt krävs arbetsformer där miljökompetens och övrig teknisk kompetens hos både beställare och konsult möts. Miljöbeskrivningen ska redovisa vilken miljöhänsyn som tagits vid val av alternativ, för att det ska vara möjligt att bedöma om kraven i väglagen, lag om byggande av järnväg och miljöbalken om minsta intrång och olägenhet följs.

#### **Avgränsning**

##### *Metodik:*

- Analysera miljöförutsättningar och projektets tänkbara miljöeffekter och miljökonsekvenser som underlag för avgränsningen.

##### *Redovisning i miljöbeskrivning:*

- Redovisa avgränsning av influensområde, miljöaspekter och tidshorisont samt underbygg och motivera.

Projekt utan betydande miljöpåverkan innebär i regel begränsade miljöeffekter och miljökonsekvenser. För att kunna inrikta analyser och redovisning på den miljöpåverkan som projektet innebär är det viktigt att genomföra avgränsningsmomentet grundligt. I avgränsningen ska även lokala värden vägas in. Att det inte finns skyddade och utpekade naturområden innebär därför inte att intresset kan avgränsas bort.

Det geografiska området som kan komma att påverkas (influensområdet) är beroende av effekternas utbredning. Influensområdet är i regel mindre omfattande i projekt utan betydande miljöpåverkan. Det finns dock effekter som kan medföra att ett större område påverkas. Det gäller exempelvis hydrologiska effekter, effekter på trafikering och trafikflöden samt effekter på viltrörelser som kan uppstå vid stängsling.

De aspekter som anges i miljöbalkens 6 kap. 3 § är en bra utgångspunkt för att bedöma projektets förutsebara miljöpåverkan, även om de formellt gäller MKB. I den interna projektspecifikation som tas fram för beslut om att starta ett projekt ska uppdragets miljöaspekter redovisas. Miljöaspekterna ska ligga till grund för särskilda krav på miljöstyrning i projektets alla skeden. Som stöd finns mallen *Miljöaspektregister projekt*. Miljöaspekterna kan vara ett underlag i

avgränsningen eftersom de visar vilka som bedömts vara relevanta och betydande i projektet. För att läsare och beslutsfattare ska förstå avgränsningen av projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön, behöver motiven för avgränsningen redovisas i miljöbeskrivningen. Avgränsningen ska omfatta influensområde, tid och miljöaspekter.

### **Effekter och konsekvenser**

*Metodik:*

- Projektera och välj tekniska lösningar för att få positiva miljökonsekvenser och minimera de negativa.

*Redovisning i miljöbeskrivning:*

- Beskriv och värdera konsekvenserna samt ange grunderna för värderingen.
- När förändringar förväntas uppstå vid tidpunkten för horisontåret jämfört med nuläget – bedöm konsekvenserna av ett nollalternativ.

Ett viktigt syfte med analysen av projektets miljöpåverkan är att bidra till positiva miljökonsekvenser och så få negativa konsekvenser som möjligt. Identifiera och hantera därför effekter löpande under projekteringen genom att låta personer med miljökompetens delta aktivt. Tänk på att även identifiera miljöeffekter av åtgärder som inte ingår i planen, men som ändå är en direkt följd av projektet. Det kan exempelvis handla om sidovägar som läggs om.

Begreppet ”förutsebar påverkan” indikerar att det ofta finns osäkerheter i bedömningarna. Belys och hantera dessa osäkerheter i projektet.

För att få en transparent beskrivning av projektets miljöpåverkan ska förändringarna i miljö kvalitet (effekter) och vad de innebär för olika intressen kunna utläsas. Därför ska konsekvenserna både beskrivas och värderas. Grunderna för värderingen ska framgå, liksom de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som vägts in vid bedömningen av konsekvenser. Redovisningen ska även omfatta metoder och expertkompetens i analysarbetet.

Bedömningen av miljökonsekvenser utgår från befintliga miljöförutsättningar. En jämförelse med konsekvenserna av ett nollalternativ ska göras i de fall det bedöms bli förändringar vid tidpunkten för horisontåret jämfört med nuläget, till exempel i trafikeringen. Om det inte görs någon bedömning för nollalternativet – ange skälen till detta.

Redovisningen ska även omfatta hur projektet påverkar de nationella miljö kvalitetsmål som är relevanta samt projektmålen för miljö.



## **Miljöanpassning, miljöåtgärder och uppföljning**

### *Metodik:*

- Anpassa projektets utformning i första hand, för att få en god miljöanpassning.
- Analysera behov och utred möjliga försiktighetsmått och skyddsåtgärder och dokumentera detta.
- Identifiera risker och osäkerheter för att tillgodose miljöbalkens hänsynsregler.

### *Redovisning i miljöbeskrivning:*

- Redovisa förslag till skyddsåtgärder och försiktighetsmått utöver de som ingår i väg- eller järnvägsplanen.
- Redovisa effekterna av skyddsåtgärder och försiktighetsmått samt eventuella osäkerheter.

I första hand ska en god miljöanpassning uppnås genom anpassning av projektets utformning. Det är även kostnadseffektivt eftersom det normalt minskar behovet av särskilda skyddsåtgärder. Det behövs en kontinuerlig dialog mellan miljökompetens och tekniker. Då kan de projektspecifika miljöförutsättningarna vägas in i projekteringen, och förslagen till skyddsåtgärder blir tekniskt genomförbara.

När möjligheten att anpassa vägen eller järnvägens lokalisering, utformning och tekniska lösningar inte räcker till för att undvika negativa effekter och konsekvenser, utreds vilka skydds- och försiktighetsåtgärder som är tekniskt möjliga. Till skillnad från skyddsåtgärder är försiktighetsmått ofta tillfälliga och består av olika arbetssätt och metoder för att hantera risker och undvika negativ påverkan av projektet. Även om inte utpekade och skyddade miljöer berörs, ska behovet av anpassningar och åtgärder med hänsyn till lokala miljövärden bedömas. Möjligheten att förstärka och förbättra miljökvaliteter i ett projekt bör alltid tas till vara. När skador inte kan undvikas bör åtgärder som kan ersätta de skadade skyddsvärdena utredas, till exempel i områden med generellt biotopskydd. Om åtgärder behövs utanför väg- eller järnvägsplanen ska markfrågan utredas särskilt och helst vara klarlagd när planen fastställs.

Vid analys av skyddsåtgärder och försiktighetsmått övervägs alternativa åtgärder. När alternativa åtgärder utretts bör redovisningen i miljöbeskrivningen omfatta deras effekter och kostnader. Arbetet med miljöbeskrivningen resulterar i förslag på skyddsåtgärder och försiktighetsmått som är tekniskt möjliga. Förslagen ska utgå från behoven, med hänsyn till miljöförutsättningar och projektets effekter och konsekvenser. Beslut om skyddsåtgärder och försiktighetsmått kan däremot innebära avvägningar som medför att vissa åtgärder bedöms orimliga att genomföra med stöd av miljöbalken 2 kap. 7 §, se del av paragrafen i faktaruta. En redovisning av beslutade åtgärder ska därför även omfatta de åtgärder som inte genomförs och motiven för detta.

Kraven i 2–5 §§ och 6 § första stycket gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.

För att få en spårbarhet och tydlighet i arbetet med skyddsåtgärder och försiktighetsmått i miljöbeskrivningen bör man dokumentera förslag på åtgärder samt beslut om åtgärder som ska genomföras och hanteras i byggskedet, till exempel genom att använda mallen *Miljösäkring Plan och Bygg*. Det är även ett viktigt verktyg för att kontrollera att åtgärderna blir genomförda.

Det kan finnas fördelar med att ange en funktion eller miljö kvalitet som ska uppnås med en åtgärd i stället för en specifik teknisk lösning. Det gäller särskilt om projektet ska drivas som en totalentreprenad. Tänk i så fall på att den uppnådda funktionen måste vara mätbar. Miljökritiska moment som är svåra att formulera som funktionskrav kan även i en totalentreprenad utformas som krav på teknisk lösning.

Miljöuppföljning och miljökontroll är försiktighetsåtgärder för att hantera osäkerheter, minimera risker och skapa ökad kunskap. Väg- eller järnvägsplanens uppgifter om skyddsåtgärder och försiktighetsmått kan även omfatta miljöuppföljning. När miljöuppföljning är aktuellt ska syfte och omfattning redovisas i miljöbeskrivningen. Miljöuppföljning och kontroll kan kopplas till olika krav på åtgärder, beroende på vad resultatet av kontrollen visar. Detta krävs om syftet är att minska påverkan av projektet. Se även publikation TRV 2007:40.

Uppgifterna i miljöbeskrivningen redovisas normalt i planbeskrivningen som ett underlag till väg- respektive järnvägsplanen som fastställs. Utöver de skydds- och försiktighetsåtgärder som ingår i väg- respektive järnvägsplanen ska miljöbeskrivningen redovisa förslag till skyddsåtgärder och försiktighetsmått för genomförandet (byggskedet). Skyddsåtgärder för anläggningen och trafiken ska även redovisas på plankartan med eventuell bilaga. En tydlig beskrivning och rubriksättning är viktig för att man ska kunna urskilja de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ingår i planen som fastställs från ”övriga”, som till exempel kan avse byggskedet eller ligga utanför det område som regleras genom planen. Eftersom länsstyrelse och tillsynsmyndighet ofta är intresserade av att veta vilka av de ”övriga” skyddsåtgärder och försiktighetsmått som avses att genomföras, bör det framgå av underlaget till väg- respektive järnvägsplanen.

Enligt miljöbalkens försiktighetsprincip (2 kap. 3 §) är det tillräckligt med risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön för att skyddsåtgärder och försiktighetsmått ska vidtas. Därför är det viktigt att fånga upp risker och osäkerheter i behovsbedömningen av skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Dessa ska även redovisas i miljöbeskrivningen.

En redovisning av projektets konsekvenser både utan och med skyddsåtgärder tydliggör åtgärdernas effekter och minimerar osäkerheter. För att förenkla redovisningen rekommenderas att anpassningar och skyddsåtgärder som är inarbetade eller beslutade inkluderas i bedömningarna. I bedömningen av vilka skyddsåtgärder som ska inkluderas väger man in osäkerheter kring deras genomförande samt storleken på de konsekvenser som kan uppstå. Vad som inkluderats i konsekvensbedömningen ska framgå av redovisningen.

### **Övrig redovisning i planbeskrivningen med koppling till miljö**

*Uppgifter om projektet och dess lokalisering, utformning och omfattning*

Uppgifter om projektets ändamål, lokalisering, utformning och omfattning behövs bland annat för att få en transparent redovisning av projektets miljöpåverkan. Dessa uppgifter redovisas i planbeskrivningen. En beskrivning av projektet ingår även i de kriterier som länsstyrelsen behöver för att bedöma om projektet innebär betydande miljöpåverkan.

Det finns ett flertal bestämmelser i miljöbalken, väglagen och lag om byggande av järnväg som ställer krav på miljöhänsyn vid lokalisering och utformning av projektet, se avsnitt 2.2.

För att bedöma om lagkraven om minsta intrång och olägenhet tillgodoses bör uppgifter om projektet omfatta

- en tydlig redovisning av vad som ingår i planen (även indirekta markanspråk som byggområden och parallellvägar, eftersom det har betydelse för den miljöpåverkan som uppkommer)
- en tydlig beskrivning av ändamålet med projektet
- en redovisning av projektspecifika mål inklusive mål för miljö då transportsystemets utformning ska bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås
- kartor, så att läsaren kan få en geografisk orientering
- angränsande planerade och pågående projekt.

Planbeskrivningen ska innehålla en kort beskrivning av alternativa åtgärder som tidigare utretts enligt fyrstegsprincipen, utformningar i plan och profil, tekniska lösningar som utretts samt motiven för de val som gjorts. Det innefattar även den miljöhänsyn som tagits. Alternativa utformningar kan gälla väg- eller järnvägslinjens läge i plan och profil, passager, vegetation, viltstängsel, bullerskyddsåtgärder, gestaltning med mera.

*Uppgifter om prövningar enligt miljöbalken eller kulturminneslagen*

Beskriv vilka anmälningar, tillstånd eller dispenser som bedöms vara nödvändiga eller som finns. Redovisa eventuell påverkan på generella biotopskyddsområden och strandskyddsområden samt vilka anpassningar, skyddsåtgärder och eventuella ytterligare åtgärder som bedöms vara nödvändiga för att ersätta en kvarstående skada.

### *Samrådsredogörelse*

Beskriv i samrådsredogörelsen till planen vilka samråd som genomförts, framförda synpunkter om miljö och hur de har bemötts. I vissa fall kan det vara bra att miljöbeskrivningen redovisar vad som framkommit vid samråd. Det kan exempelvis gälla samråd om biotopskydd eller avgränsning.

### **Miljökonsekvensbeskrivning**

#### *Allmänna förutsättningar*

I alla projekt som har betydande miljöpåverkan ska Trafikverkets MKB-handbok Miljökonsekvensbeskrivningar för vägar och järnvägar – metodik [3] tillämpas. Även om handboken är upprättad utifrån den tidigare lagstiftningen då planering och projektering indelades i skeden, är den grundläggande metodiken och principerna fortfarande aktuella.

Det som skiljer är att MKB-metodiken ska tillämpas i en sammanhållen planläggning. Det innebär att endast ett MKB-dokument tas fram och godkänns av länsstyrelsen, med undantag för projekt som regeringen ska tillåtlighetspröva. Då tas ett MKB-dokument fram även inför regeringens beslut om alternativ (normalt lokalisering). För att tydliggöra hur MKB-handboken bör tillämpas och vad som är förändrat finns det längre ned i detta avsnitt en läsanvisning till MKB-handboken. Läsanvisningen ger stöd för att använda MKB-handboken under en övergångsperiod, till dess att handboken omarbetats.

#### *MKB i planläggningsprocessen*

Miljösäkring i projekt, som inkluderar MKB-arbetet, ska leda till att projektet kan genomföras med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. MKB ska anpassas till projektets karaktär och omfattning. Det inkluderar även samråd som fyller en viktig funktion för projektets miljöanpassning. Nedan beskrivs vad som är karakteristiskt för MKB-arbetet, beroende på om projektet innebär en ombyggnad i huvudsak i befintlig sträckning (typfall 3) eller omläggning av vägen eller järnvägen i ny sträckning utreds (typfall 4 eller 5).

#### *Utredning av alternativa utformningar och tekniska lösningar (typfall 3)*

Dessa projekt innebär att ombyggnaden i huvudsak görs på den befintliga väg- eller järnvägssträckan. Viss omläggning kan innefattas, till exempel kurvvrätningar. Länsstyrelsen har också bedömt att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Miljöanpassningen genomförs i huvudsak genom anpassning av projektets utformning i plan och profil, de tekniska lösningarna och när det behövs genom särskilda skyddsåtgärder (miljöåtgärder). MKB är inriktad på att ge stöd i det arbetet.

#### *Utredning av lokaliseringalternativ (typfall 4)*

I typfall 4 utreds först alternativa lokaliseringar av vägen eller järnvägen och sedan utformningen i plan och profil inom den valda korridoren. Dessa projekt innebär oftast betydande miljöpåverkan och miljösäkring med stöd av MKB. I de

fall denna typ av projekt inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska miljöbeskrivningen omfatta en redovisning av lokaliseringsfrågan.

Arbetet med MKB (eller miljöbeskrivning) ska anpassas till beslutsstegen val av lokaliseringsalternativ och beslut om fastställelse. Beslut om lokalisering fattas under pågående planlägningsprocess. Eftersom beslutet har stor betydelse för projektets miljöanpassning måste det finnas ett bra beslutsunderlag som visar om valet av plats är lämpligt med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön (miljöbalken 2 kap. 6 §).

MKB-arbetet för ett projekt som planeras enligt typfall 4 (eller 5) har ett slags dubbel funktion. Under den del av planlägningsprocessen som handlar om alternativval ska samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ (underlaget för samråd och beslut) behandla projektets miljöfrågor, bland annat miljöförutsättningar och miljökonsekvenser.

Underlaget kan ses som ett första steg i arbetet med MKB för väg- respektive järnvägsplanen. I det här skedet i planläggningen krävs dock inte ett formellt MKB-dokument som ska godkännas av länsstyrelsen. Redovisningen av miljöfrågorna behöver därmed inte vara urskiljbar.

Redovisningen ska uppfylla grundläggande redovisningsprinciper för MKB och vara objektiv och transparent. Den ska omfatta de moment som ingår i MKB-arbetet och följa de råd som finns i Trafikverkets MKB-handbok. Ett grundläggande krav är till exempel att underlaget är användbart för en samlad bedömning av de studerade alternativen. Det innebär bland annat att miljöeffekter och miljökonsekvenser för varje utrett alternativ ska beskrivas relaterat till ett nollalternativ. Det gör det möjligt att objektivt jämföra alternativen från miljösynpunkt. Underlag för en samlad bedömning ska även visa vad alternativen innebär med hänsyn till miljö kvalitetsmålen. Hänsynsreglerna, bestämmelser om hushållning med mark och vatten, miljö kvalitetsnormer samt övriga lagkrav som aktualiseras ska belysas, liksom möjliga anpassningar och skyddsåtgärder. För att genomföra arbetet krävs bra kunskapsunderlag, exempelvis naturvärdesinventeringar i de studerade alternativen. Tillgänglig kunskap avgör behovet av nya inventeringar. Efter beslut om lokalisering inriktas arbetet med MKB på detaljlokaliseringen och utformningen.

Det slutliga MKB-dokumentet för planen ska spegla hela MKB-processen för att tillgodose miljöbalkens krav. I miljöbalken 2–4 kap. finns miljökrav som är kopplade till lokaliseringen och som ska tillämpas vid fastställelseprövningen. Vägplanen respektive järnvägsplanen med MKB ska därför innehålla uppgifter som gör det möjligt att bedöma att lagkraven tillgodoses.

MKB för väg- respektive järnvägsplanen ska uppfylla redovisningskraven i miljöbalkens 6 kap. 7 § 4 p, se faktaruta.

En redovisning av alternativa platser, om sådan är möjliga, samt alternativa utformningar tillsammans med dels en motivering varför ett visst alternativ har valts, dels en beskrivning av konsekvenserna av att verksamheten eller åtgärden inte kommer till stånd.

Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ omfattar en redovisning av projektets miljöfrågor. MKB för planen ska innehålla en kort beskrivning av de lokaliseringsalternativ som studerats, en motivering till varför ett visst alternativ har valts samt en hänvisning till samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ. De studerade alternativens miljökonsekvenser kan även redovisas kortfattat. Detta får dock inte medföra att MKB blir omfattande och svårläst eller att den inte förmedlar en transparent och korrekt bild av alternativens konsekvenser. Då är det bättre att läsaren går till redovisningen i den samlade bedömningen i samrådshandling – val av lokalisering. Det gäller att hitta en bra balans mellan läsbarhet och transparens genom att redovisa de viktiga slutsatserna och kärnfrågorna. Samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ är en del av projektets samlade dokumentation som ska finnas tillgänglig för länsstyrelsen när MKB ska godkännas samt vid granskning av planen.

Samråd genomförs om projektets lokalisering och miljöpåverkan, vilket är ett krav i väglagen och lag om byggande av järnväg. Samråd är också en del i arbetet med att upprätta MKB.

#### *Projekt som ska tillåtlighetsprövas av regeringen (typfall 5)*

Typfall 5 utgörs av sådana projekt som Trafikverket bedömer att regeringen kommer att tillåtlighetspröva, se avsnitt 6.

Vid tillåtlighetsprövning ska underlaget för beslutet uppfylla de formella krav som finns för en MKB, bland annat vad gäller innehållet i 6 kap. 7 § och att dokumentet ska godkännas av länsstyrelsen. Underlaget för tillåtlighetsprövningen inklusive MKB ska kungöras och vara föremål för granskning innan regeringen får underlaget för tillåtlighetsprövning. Den som avser att bygga väg eller järnväg (ofta Trafikverket regionalt) ska rangordna de lokaliseringsalternativ som bedöms rimliga att genomföra. Motiven för rangordningen ska inte blandas ihop med den objektiva och transparenta redovisningen av de studerade alternativens konsekvenser som ska finnas i MKB. Redovisningen i MKB är ett underlag för rangordningen där Trafikverket väger in väsentliga och alternativskiljande effekter och konsekvenser. Eftersom ”miljö” täcker in många olika aspekter kan det bli missvisande om begreppet används på ett förenklat sätt i rangordningen, till exempel genom att flera aspekter slås ihop eller att det likställs med ett fåtal aspekter.

Arbetet med MKB inför tillåtlighetsprövning är inriktad på att belysa frågor av betydelse för beslut om lokalisering. Det är därför naturligt att MKB i denna fas inte har samma inriktning och detaljeringsgrad som för ett färdigställt förslag till väg- eller järnvägsplan.

Regeringens beslut om lokalisering innebär att den korridor inom vilken vägen eller järnvägen får byggas läggs fast. Det måste därför vara klarlagt och finnas belyst i underlaget att den beslutade korridoren är förenlig med miljölagkrav som exempelvis hänsynsregler, bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden, miljö kvalitetsnormer, vissa växt- och djurarter och skydd av områden. En detaljerad inventering av enskilda arter för flera korridorer blir omfattande och svår att genomföra. Nivån på fältinventeringar bör därför anpassas med en stegvis ökad detaljeringsgrad.

Vissa projekt som tillåtlighetsprövas av regeringen kan riskera att påverka Natura 2000-områden. MKB ska då redovisa hur de studerade korridorerna påverkar utpekade skyddsintressen i form av arter och livsmiljöer och en gynnsam bevarandestatus för dessa. Det är ett stöd för att anpassa lokaliseringen inom korridoren och dess avgränsning, för rangordningen och för att bedöma om tillstånd krävs, det vill säga om miljön i Natura 2000 området riskerar att påverkas på ett betydande sätt. Denna så kallade behovsbedömning genomförs i samråd med berörd länsstyrelse när underlaget för tillåtlighetsprövningen tas fram och resultatet bifogas underlaget för prövningen. Rättspraxis har visat att tillåtlighetsbeslutets rättskraft inte omfattar Natura 2000 frågan. Därför är det viktigt att det finns ett tillräckligt detaljerat underlag för att regeringen och länsstyrelsen ska kunna bedöma att ett tillstånd kommer att kunna ges för den alternativt de korridorer som förordas. I de fall det är möjligt är det en fördel att söka tillstånd innan tillåtlighetsprövningen.

Efter det att projektet fått tillåtlighet fortgår MKB-arbetet, men med inriktningen att miljöanpassa vägens eller järnvägens utformning och behov av skyddsåtgärder. Den kunskap som tagits fram i det första skedet fördjupas inom vald korridor och redovisas sedan i MKB för väg- eller järnvägsplanen. Eftersom det finns två formella MKB-dokument vid planläggning enligt typfall 5 kan beskrivningen av lokaliseringsfrågan i MKB för den färdigställda väg- eller järnvägsplanen vara kortfattad tillsammans med en hänvisning till MKB-dokumentet för tillåtlighetsprövningen.

### **Läsavisning till Trafikverkets metodikhandbok 2011:090, Miljökonsekvensbeskrivning för vägar och järnvägar [3]**

#### *Allmänt*

Trafikverkets MKB-handbok i metodik är anpassad till tidigare lagstiftning med flera planeringsskeden. Den metodik och de grundläggande principer för MKB som beskrivs i handboken är fortfarande aktuell, men nu ska de tillämpas i en sammanhållen planeringsprocess.

Här följer läsanvisningar till MKB-handboken med hänsyn till ändrad lagstiftning från och med den 1 januari 2013. Utöver en sammanhållen planläggningsprocess finns även andra lagändringar som berör MKB direkt eller indirekt. Läsanvisningen omfattar dels generella ändringar, dels ändringar kopplat till innehållet i handbokens olika kapitel. Beskrivningarna som är kopplade till kapitlen finns där det skett förändringar. Det är i huvudsak frågor som inte täcks in av de generella beskrivningarna.

Läsanvisningen ger stöd för att använda Trafikverkets nuvarande handbok i MKB-metodik under en övergångsperiod innan handboken omarbetats. Arbetet grundas på de erfarenheter, praxis och råd som finns sedan tidigare, eftersom grundläggande principer och förutsättningar för MKB-metodik är desamma.

MKB genomförs i huvudsak i lite större och mer komplexa projekt. MKB-handboken är utformad för en tillämpning av MKB i samtliga projekt. Eftersom metodik och kvalitetsprinciper för MKB även ska tillämpas för miljöbeskrivning kommer råd som gäller för normalstora till större projekt att tillämpas för MKB medan råd för mindre projekt kan tillämpas för miljöbeskrivning.

*Läsanvisning för kapitel och avsnitt i MKB-handboken*

### Kapitel 1 Inledning

I avsnitt 1.2 beskrivs planeringen av transportsystemet. Planeringen omfattar i princip samma steg som tidigare genomfördes i den strategiska planeringen och i planeringen av ett väg- respektive järnvägsprojekt (planläggning eller planläggningsprocess).

Planläggningsprocessen föregås av åtgärdsvalsstudier där man utreder vilken typ av åtgärd enligt förstegsprincipen som ska genomföras för att lösa identifierade behov och problem. Det är först när det är helt klarlagt att behovet ska lösas med en väg- eller järnvägsbyggnadsåtgärd som planläggningen påbörjas.

Planläggningsprocessen är sammanhållen och resulterar i en väg- eller järnvägsplan. Det innebär att skedena Förstudie och Utredning inte längre genomförs som lagreglerade skeden med dokument. Däremot genomförs motsvarande analyser, redovisning och beslut i den nuvarande processen. Vissa moment som genomfördes i förstudien genomförs nu i åtgärdsvalsanalysen. Under planläggningen sker dokumentation genom att olika status anges för väg- eller järnvägsplanen såsom plan med status samrådsunderlag och plan med status samrådhandling. Samrådshandlingen kan både avse alternativa lokaliseringar och projektets utformning.

Avsnitt 1.3 handlar om konsekvensbeskrivning och annat beslutsunderlag. Redovisning av miljökonsekvenserna i en MKB genomförs nu enbart för projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I projekt som inte antas



medföra betydande miljöpåverkan finns lagkrav på att det ska finnas en så kallad miljöbeskrivning (uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön).

I avsnitt 1.4 beskrivs tidigare lagkrav för MKB i figur 3. Lagkraven är i princip oförändrade, men tillämpas nu under den sammanhållna planlägningsprocessen. I en väg- eller järnvägsutredning finns inte längre krav på särskilt MKB-dokument som ska godkännas, kungöras och ställas ut för granskning med undantag av de projekt som ska tillåtlighetsprövas av regeringen. Samråds-kretsen omfattar alltid en utökad krets, eftersom samtliga projekt med MKB nu bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

### Kapitel 2 Grundmetodik MKB

Det nya planeringssystemet för infrastruktur innebär inte några förändringar när det gäller MKB-metodiken. Även om metodiken är kopplad till lagreglerad MKB i projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska den även tillämpas för miljöbeskrivning. Krav på särskilt och urskiljbart dokumentet gäller dock inte för miljöbeskrivning. Även lagkrav om innehåll i 6 kap. 7 § är kopplade till en MKB även om en miljöbeskrivning också bör omfatta motsvarande uppgifter. Lagkrav om innehåll i en miljöbeskrivning anges i vägförordningen och förordning om byggande av järnväg.

I avsnitt 2.1 beskrivs momenten i MKB-processen. En sammanhållen planlägningsprocess ändrar inte de moment som ingår i MKB-processen. Genomförande av momenten behöver anpassas till projektet. Det innebär att de behöver ha olika fokus och inriktning beroende på fas i planläggningen och om projektet avser ombyggnad av befintlig infrastruktur eller ny sträckning (typfall). Att genomföra momenten är en dynamisk process. I typfall 4 och 5 behöver till exempel momenten delvis upprepas för att MKB ska få rätt inriktning för de beslut som ska tas.

Avsnitt 2.2 tar upp avgränsning. Avgränsning av miljöaspekter, tidshorisont och geografisk omfattning görs som tidigare under hela MKB-processen. Avgränsningen ska anpassas efter vilka frågor projektet utreder. Det innebär att fokus och djup varierar beroende på om processen arbetar med lokalisering av vägen respektive järnvägen eller utformningen. I typfall 4 ska redovisningen av projektets miljöfrågor i samrådshandling – val av lokalisering omfatta avgränsning. I typfall 5 ingår det i MKB för tillåtlighetsärendet.

Avsnitt 2.3 Alternativ. Skedesbenämningarna i figur 7 är inte relevanta längre. Däremot är fortfarande de olika alternativstudier som beskrivs aktuella och utreds i de förberedande studierna såsom åtgärdsval och i planläggningen.

Åtgärdsanalys enligt steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen hanteras nu i de förberedande studier, normalt åtgärdsvalsstudier, som görs innan planlägningsprocessen påbörjas. Alternativhantering i planlägningsprocessen kan variera vilket avspeglas genom olika typfall. Alternativ kan omfatta allt ifrån

lämplig geografisk lokalisering och teknisk standard till att anpassa sträckningen till omgivande närmiljö och hantera olika utformningsalternativ. De avvägningar som görs av olika alternativ ska dokumenteras. Dessa avvägningar görs bland annat utifrån hur de påverkar miljön. Alternativhanteringen beskrivs i vägplanens respektive järnvägsplanens MKB. I projekt utan betydande miljöpåverkan finns motsvarande redovisning i planbeskrivningen

Avsnitt 2.4 tar upp samråd som en del av MKB-processen. Lagkrav om vad samrådet ska avse och om samrådskrets finns nu i väglagen och lag om byggande av järnväg, kraven motsvarar de som anges i miljöbalken 6 kap. 4 §, se faktaruta. Samråd pågår som tidigare under hela planläggningen och har olika inriktning beroende på hur långt processen har kommit. När planeringsprocessen är genomförd ska samrådet ha omfattat vägens eller järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan samt utformningen och innehållet i MKB. Med det vill lagstiftningen betona att samrådet i princip ska omfatta de skeden som tidigare rymdes inom samrådet för förstudien och framåt.

I en sammanhållen planlägningsprocess kan det vara svårt att bedöma när samråd bör ske och med vilka. Av lagen framgår att samrådet ska avse vägens eller järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Vidare att antalet samrådstillfällen ska anpassas så att samrådskretsen ges möjlighet att förstå och påverka projektets inriktning. Det innebär att samråd ska genomföras i fasen samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ när det är aktuellt samt i fasen om vägens eller järnvägens detaljerade utformning. Samrådet ska alltid omfatta projektets miljöpåverkan vilket innebär att det ska beskrivas i underlaget för samrådet. En planlägningsbeskrivning är ett dokument som beskriver planläggningen, bland annat hur samrådet ska genomföras för det enskilda projektet. När planlägningsbeskrivningen utarbetas ska de behov och krav som finns kopplade till projektets miljöpåverkan och miljöanpassning samt MKB tillgodoses.

Eftersom MKB genomförs i projekt med betydande miljöpåverkan ska samråd alltid ske med en utökad krets. Mindre skillnader finns mellan miljöbalkens krav på samrådskrets i kap 6 och väglagen och lag om byggande av järnväg. Faktarutan på sid 19 i MKB-handboken har omarbetats enligt nedan:

### Samråd i projekt med MKB

Samråd gällande projektets miljöpåverkan samt innehåll och utformning av MKB ska hållas med berörda:

- länsstyrelsen
- kommuner
- enskilda
- kollektivtrafikmyndigheter  
(om planen har betydelse för kollektivtrafiken)
- statliga myndigheter
- allmänhet
- organisationer

När det gäller länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan och underlaget för det finns vissa förändringar. Frågan behandlas bland annat under rubriken *Ansvar och roller*. Initialt handlar samrådet i planlägningsprocessen om att samla in kunskap om miljöförhållandena för att kunna göra en översiktlig bedömning av projektets tänkbara effekter samt konsekvenser. Det redovisas i samrådsunderlaget som länsstyrelsen utgår ifrån för att bedöma om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

Innan länsstyrelsen får fatta beslut om betydande miljöpåverkan ska de enskilda som kan antas bli särskilt berörda haft möjlighet att yttra sig. Med det avses i första hand närboende och inte en bredare allmänhet.

I avsnitten 2.5 - 2.7 finns skrivningar som hänvisar till planeringsskeden. I stället för att analyserna i MKB-arbetet fördjupas i de formellt reglerade planeringsskedena kommer det nu att ske successivt under planlägningsprocessen. Det gäller även arbetet med miljöanpassning och miljöåtgärder i projektet.

Avsnitt 2.8 tar upp vad MKB-dokumentet ska innehålla. Denna text är fortfarande giltig bortsett från det som gäller projekt som inte antas medföra betydande miljöpåverkan eftersom ingen MKB utan istället en miljöbeskrivning då tas fram. MKB-dokumentet ska nu alltid innehålla de uppgifter som anges i 6 kap 7 § miljöbalken. Som tidigare ska förstas redovisningen anpassas till projektets omfattning och karaktär. Det innebär bland annat att MKB-redovisningen särskilt behöver anpassas till typfall, det vill säga om den omfattar beslut om alternativa lokaliseringalternativ (korridorer) eller inte samt om projektet ska tillåtlighetsprövas. Projekt med betydande miljöpåverkan är oftast större och mer komplexa, vilket innebär att kraven på MKB-redovisning generellt är höga.

MKB-redovisningen för typfall 4 ska både belysa miljöfrågor kopplat till lokaliseringen samt utformningen. Lokaliseringen bör behandlas under en särskild rubrik eftersom det är en tydlig skillnad i syfte och inriktning vad gäller MKB:s funktion som underlag för beslut om lokalisering respektive utformningen som regleras genom väg- respektive järnvägsplanen. Redovisningen av underlaget för beslut om lokalisering kan begränsas till en kortfattad beskrivning av de studerade lokaliseringsalternativen, en motivering till valt alternativ samt en hänvisning till samrådshandling – val av lokaliseringsalternativ. I typfall 5 kommer två MKB-dokument att utarbetas och godkännas inför dessa ställningstaganden.

Råden om vad MKB-dokumentet generellt bör omfatta är fortfarande aktuella, men behöver nu anpassas till typ av planläggning i stället för tidigare ”skeden”. Bestämmelser om biotopskydd och strandskydd innebär tillkommande krav på MKB-redovisningen.

### Kapitel 3 MKB – en del i planering och projektering

I avsnitt 3.1 beskrivs hur miljöfrågorna med MKB integreras som en grön tråd genom hela planeringen och projekteringen. Det gäller fortfarande även om planläggningen är sammanhållen och vissa skeden inte längre är lagreglerade.

Avsnitt 3.2 handlar om samverkan med kommunal planering. De nya lagkraven ger ökade möjligheter att använda samma MKB för detaljplan och väg- respektive järnvägsplan samt att förenkla samrådet, kungörelsen och granskningen.

Om planläggningen enligt väglagen och lag om byggande av järnväg redan från början samordnas med planläggningen av detaljplan enligt PBL är det lättare att utarbeta en MKB som är tillräcklig både för detaljplanen och väg- eller järnvägsplanen. Planering och upplägg av MKB-innehåll, samråd och granskning görs då tillsammans med kommunen när det gäller detaljutformningen och planförslaget.

När det redan finns en MKB för en detaljplan ska en bedömning göras om den är aktuell och tillräcklig för projektet, se avsnitt 3.10. Länsstyrelsen ska även godkänna MKB.

Vad gäller samråd samt kungörelse och granskning kopplat till MKB är det enbart samråd om den detaljerade utformningen som får förenklas. Tidiga samråd dels i samband med att samrådsunderlaget tas fram dels i samband med lokaliseringen behöver därför genomföras enligt väglagen och lag om byggande av järnväg. För en förenkling av samråd om detaljutformningen ska följande tillgodoses:

- Samråd ska genomföras med den krets som anges i väglagen och lag om byggande av järnväg.

- Samrådet ska omfatta projektets miljöpåverkan.
- MKB ska kungöras och hållas tillgänglig.

Avsnitt 3.3. När det gäller miljöprövningar, anmälningar och dispenser har vissa lagkrav förändrats.

Det finns tre typer av bestämmelser i miljöbalken som för byggande av väg eller järnväg enligt en fastställd plan hanteras genom samråd i planläggningsprocessen istället för genom en särskild prövning. Dessa är:

- Strandskydd.
- Generella biotopskydd.
- Åtgärder som väsentligt kan ändra naturmiljön.

När ett projekt berör områden som omfattas av strandskydd eller generell biotopskydd ska samråd alltid genomföras med berörd tillsynsmyndighet som är länsstyrelse eller i vissa fall kommun. Samrådet ska dokumenteras och behandlas i samrådsredogörelsen. Skyddsvärdet ska så långt möjligt tillgodoses genom att undvika intrång och vidta anpassningar och skyddsåtgärder under planläggningsprocessen. Åtgärder kan även behöva omfatta ersättning av skyddsvärden som skadats, exempelvis nyplantering av en allé som ersättning för en allé som måste tas bort i de fall skadan inte kan mildras med skyddsåtgärder. Om åtgärder behöver genomföras utanför väg- eller järnvägsplanen behöver markfrågan utredas särskilt och helst vara klarlagd när planen fastställs. Att få tillgång till mark som anses lämplig kan i nuläget endast ske genom frivilliga överenskommelser.

Länsstyrelsen bedömer om projektet kan genomföras trots påverkan på det generella biotopskyddet och strandskyddet. Utgångspunkten är att Trafikverket och länsstyrelsen kommer överens om de åtgärder som behövs för att intrånget ska kunna accepteras utifrån värdet, skadan och de allmänna hänsynsreglerna. I annat fall återstår möjligheten för länsstyrelsen att inte tillstyrka planen. Förändringarna i lagkraven innebär en administrativ förenkling, eftersom frågorna ska hanteras under samrådet och i samband med länsstyrelsens yttrande över planen.

Enligt propositionen Planeringssystem för infrastruktur (2011/12:118) framhålls följande om biotopskydd: ”en väg eller järnväg ska självfallet så långt möjligt byggas så att syftet med biotopskyddet inte motverkas. Genom att undanta åtgärder enligt fastställda vägplaner eller järnvägsplaner från det generella biotopskyddet uppnås en administrativ förenkling eftersom ett prövningsmoment försvinner. Förslaget innebär däremot inte att skyddet i sig försvagas, endast att formerna för beslutanderätten förändras.”

Eventuella miljöer och åtgärder som omfattas av skyddsbestämmelser enligt ovan men som finns belägna utanför den fastställda planens vägområde hanteras genom separat prövning, exempelvis strandskyddsområde eller öppna diken i jordbruksmark som berörs av ersättningsvägar.

MKB ska ge underlag till redovisningen i väg- respektive järnvägsplanen (plankartorna) och användas som underlag för samrådet. Det är därför viktigt att kunna urskilja frågorna i MKB-redovisningen och att beskrivningarna innehåller den information som behövs för länsstyrelsens bedömning. Frågorna behöver lyftas särskilt och dokumenteras vid samrådet. För biotop- och strandskydd ska skyddsområdet och skyddsvärdet/strandskyddets syfte beskrivas och området markeras på karta. Vidare beskrivs projektets effekter och konsekvenser med hänsyn till skyddsvärdet samt förslag till försiktighets- och skyddsåtgärder och deras effekter.

Krav på samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken gäller inte verksamheter och åtgärder som omfattas av anmälnings- eller tillståndsplikt enligt andra bestämmelser i miljöbalken eller anges i en fastställd väg- eller järnvägsplan. Det innebär att syftet med bestämmelsen i 12 kap. 6 § tillgodoses inom ramen för prövningen av projektet enligt väglagen och lag om byggande av järnväg.

Bedömning av väg- eller järnvägsprojektets miljöeffekter och miljökonsekvenser, även avseende naturmiljö, görs i MKB. Bedömningen utgår från de verksamheter och åtgärder som projektet omfattar som helhet, även utanför plankartan. Genom att samråd om planen med MKB genomförts med tillsynsmyndigheten bör i normalfallet något särskild anmälan om samråd enligt 12:6 miljöbalken inte behövas även för beskrivna åtgärder utanför det område som fastställs.

Då innehållet i kapitel 3.6 – 3.8 omfattar tidigare lagreglerade planeringsskeden som inte längre genomförs kan de inte tillämpas direkt. Vid en första anblick verkar det mesta i kapitel 3.6 och 3.7 därför inte aktuellt. Stora delar av innehållet är dock relevant även i en sammanhållen planläggningsprocess, dels i inledande fas när samrådsunderlaget tas fram dels i samband med utredning av alternativa lokaliseringar.

**3.6 Förstudie.** Stora delar av de åtgärdsanalyser som tidigare genomfördes i förstudien ingår inte i planläggningsprocessen. Dessa genomförs i den förberedande studien åtgärdsval som innebär ”en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen”.

I åtgärdsvalsstudien ingår bland annat att samråda med allmänhet, intresseorganisationer och berörda parter. I åtgärdsvalsstudien utreds vilka typer av åtgärder, oavsett transportslag, som är möjliga att vidta för att lösa ett transportproblem. Först därefter, om man kommer fram till att det behövs en väg- eller järnvägsbyggnadsåtgärd, startar planläggningsprocessen. Miljöfrågorna ska integreras i åtgärdsvalsstudien och kunskap från den tas tillvara i planläggningen. Texten kring förstudien är därmed i sin helhet inte längre aktuell.

Åtgärdsvalsstudien är mycket övergripande och omfattar inte analys av väg- eller järnvägsprojektets lokalisering och utformning. Den inledande fasen i

planläggningen omfattar vissa av de moment som tidigare gjordes i förstudien. Det gäller till exempel kunskapsinsamling och analys av miljöförutsättningar i området samt fördjupade analyser av funktioner, problem och behov samt samråd. Arbetet är dock inte lika förutsättningslöst och omfattande då det finns kunskap från åtgärdsvalsstudien.

I stället för förstudien tas ett samrådsunderlag fram som underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Rent formellt påbörjas inte MKB före det finns ett beslut om betydande miljöpåverkan. Vissa aktiviteter som rör miljö påbörjas redan inför beslutet. Det gäller framför allt kunskapsinsamling och samråd. Den kunskapen används som tidigare i MKB-arbetet.

Texten under rubriken *Miljöförutsättningar och intressen* kan i huvudsak tillämpas i den inledande planläggningsfasen. Skillnader är bland annat att det finns mer kunskap att ta tillvara från åtgärdsvalsstudien och att influensområdet i regel är mer begränsat beroende på att åtgärdsvalet redan genomförts. Beskrivningen är underlag för samråd, beslut om betydande miljöpåverkan, fortsatt utredning av alternativ samt effekter och konsekvenser kopplat till byggnadsåtgärden.

Texten under rubriken *Alternativa åtgärder samt effekter och konsekvenser* är inte relevant i det inledande skedet av planläggningen. Analys av alternativ och effekter sker senare i planläggningen, efter länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, och motsvaras av det som tidigare hanterades i utredningsskedet samt planskedet. I planläggningens inledande fas ingår att översiktligt analysera och beskriva projektet, dess omfattning samt tänkbara effekter i samrådsunderlaget. I samrådsunderlaget och senare i planen ska åtgärdsvalet och viktiga frågor från den tidigare studien sammanfattas så att det går att se vilka övervägningar och beslut som tagits.

Texten under rubriken *Miljö* i förstudiedokumentet är delvis relevant om man jämför med funktionen på samrådsunderlaget. Här finns även kopplingar till miljöfrågor som hanteras i åtgärdsvalsstudien. Viktiga frågor som rör miljö från åtgärdsvalet är viktiga att ta med i planläggningen.

Avsnitt 3.7 Utredning. Innehållet i kapitlet är fortfarande aktuellt för de projekt som omfattas av alternativa lokaliseringar (typfall 4 och 5). Momenten i MKB ska ha den inriktning som beskrivs i den fas under planläggningen där alternativa lokaliseringar utreds. Det är enbart i typfall 5 som ett särskilt MKB-dokument tas fram inför beslut om lokaliseringen. För övriga (typfall 4) ska underlaget för samråd och beslut om lokaliseringsalternativ omfatta miljöaspekter motsvarande den inriktning och omfattning som beskrivs i avsnitt 3.7. Lokaliseringsfrågan är mycket kritisk för miljöanpassningen och ska därför ingå i MKB-dokumentet för planen. Krav på det finns även i miljöbalken 6 kap 7 §. Det gäller särskilt typfall 4 då det formella MKB-dokumentet utarbetas först i väg- respektive järnvägsplanen.

Avsnitt 3.8 Plan. Detta kapitel behandlar MKB i planskedet. Texten är här till största delen aktuell. MKB-dokumentet enligt den nya planläggningsprocessen ska dock visa hela planläggningen från val av alternativ till det valda alternativet, inklusive miljöförutsättningar, effekter, konsekvenser samt anpassningar och skyddsåtgärder. Den omfattar därför hela planeringsskedet till skillnad från tidigare MKB för plan.

Avsnitt 3.9 Bygghandling. Kapitlet berörs inte av förändringar i planläggningsprocessen och är gällande i sin helhet för steget som följer efter väg- eller järnvägsplanen.



### 11.3 Redovisning på plankarta

Trafikverkets uppfattning om hur plankartan ska se ut redovisas nedan. Det är en strävan att plankartorna så långt som möjligt ska utformas på ett likformigt sätt inom Trafikverket. Redovisningen är inte uttömmande. I det enskilda ärendet finns det ofta ytterligare detaljer som ska fastställas och därmed vara med på plankartan. I dessa fall får man i varje plan avgöra hur de lämpligen redovisas. Det väsentliga är att plankartan blir tydlig. I undantagsfall kan det finnas skäl att inte fullt ut följa nedanstående.

Nedan redovisas bokstavs-beteckningar med text att användas på plankartor till vägplaner och järnvägsplaner, i kombination med färger. Den närmare betydelsen av beteckningarna och hur de är avsedda att användas framgår av kommentaren vid varje beteckning.

#### Plankarta

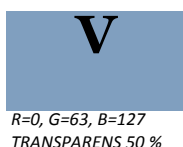
Bestämmelser som ska gälla i hela planen behöver inte markeras på kartan. Alla bestämmelser som ska gälla ska dock redovisas i teckenförklaringen.

#### Markanspråk

I planer med komplexa markanspråk, t ex cut-and-cover-tunnlar med 3D-fastighet, kan markanspråken behöva redovisas på flera olika kartor, exempelvis särskilda kartor för Tillfällig nyttjanderätt, Profil, Tvärsektioner. Dessa kartor ska också fastställas.

— · — · — · — · — · —  
Gräns för vägområde  
Gräns för järnvägsmark

— · — · — · — · — · —  
Avgränsning mellan olika typer av  
markanspråk



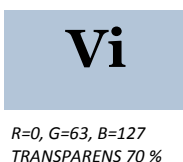
Nytt vägområde med vägrätt

Nytt område färgas.

Alt:

Nytt vägområde inom detaljplan där kommun är huvudman för allmänna platser

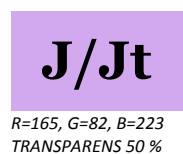
I de fall det förekommer både vägrätt och vägområde inom detaljplan kan de betecknas V1 resp. V2



Nytt vägområde med inskränkt vägrätt

Nytt område färgas. Ange skälet till inskränkningen, t.ex. KC-pelare, bullerskyddsvall  
Används även för vägar i tunnel.

Finns områden med inskränkt vägrätt av olika skäl får beteckningarna olika löpnummer, exempelvis Vi1, Vi2 osv.



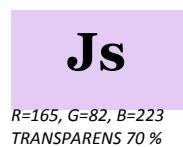
Ny järnvägsmark med äganderätt

Nytt område färgas.

Alt:

Järnvägsmark med äganderätt, 3D-fastighet

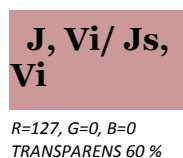
Nytt område färgas.



Ny järnvägsmark med servitutsrätt

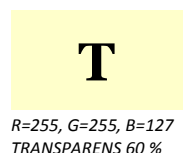
Nytt område färgas. Ändamål anges, t.ex. trädsäkring, serviceväg, bullerskyddsvall

Finns områden med servitutsrätt för olika ändamål får beteckningarna olika löpnummer, exempelvis Js1, Js2 osv.



Ny järnvägsmark med äganderätt alternativt servitutsrätt och nytt vägområde med inskränkt vägrätt

Används där samma område behövs för både väg och järnväg. Används t ex där vägbro korsar järnväg.



Tillfällig nyttjanderätt, (ändamål) (tid)

T.ex. upplag, 36 månader från byggstart  
Preciseras i tid och ändamål.  
Finns områden med olika ändamål eller olika tid får beteckningarna olika löpnummer, ex. T1, T2 osv.

## Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

I den mån skyddsåtgärden/försiktighetsmålet framgår av redovisningen av vägens/järnvägens sträckning och huvudsakliga utformning behöver inte skyddsåtgärden/försiktighetsmålet pekas ut särskilt på plankartan.

*Gäller skyddsåtgärder och försiktighetsmått för driftskedet d.v.s. när vägen/järnvägen är färdigbyggd och öppnad för trafik.*

*Exempelvis, framgår det av plankartan att det anläggs en bullervall som är 2 meter hög och sträcker sig mellan a och b så behöver den inte särskilt pekas ut som en skyddsåtgärd.*

## Skyddsåtgärd eller försiktighetsmått ska i vissa fall anges särskilt

*Exempelvis, om det ska läggas ett tätskikt i ett dike eller att vissa fastighetsägare kommer att erbjudas fasadåtgärder och dessa åtgärder inte framgår av planritningen ska skyddsåtgärden/försiktighetsmålet anges med Sk-beteckning på plankartan.*

## ..... Markering eller avgränsning av skyddsåtgärd/försiktighetsmått

*Om det ska gälla i hela planen behöver område inte markeras på kartan.*

## Sk

*Varje skyddsåtgärd /försiktighetsmått får en Sk-beteckning med åtföljande löpnummer.*

### Exempel

Sk1 - Erbjudande om bullerskyddsåtgärder utanför vägområde/järnvägsmark i form av fasad/fönsteråtgärd och/eller lokalt skydd vid uteplats. Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 30 dBA ekvivalentnivå respektive 45 dBA maximalnivå inomhus samt 55 dBA ekvivalentnivå respektive 70 dBA maximalnivå utomhus vid uteplats inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

*Markera på plankartan var det gäller. Redovisningen anpassas till om närmare undersökning av fasader etc. ska göras senare (exempel Sk1) eller om sådan undersökning redan är gjord, så att det är klarlagt vilka fastigheter som ska få erbjudande (exempel Sk2 nedan). Det finns förstås flera varianter.*

*Varje bullerskyddsåtgärd kan preciseras (t ex erbjudande om skydd för uteplats) och ha en särskild Sk-beteckning. (Beskriv åtgärderna i särskild bilaga till plankartan om så skulle behövas)*

Sk2 - Erbjudande om bullerskyddsåtgärder  
utanför vägområde i form av  
fasad/fönsteråtgärd och/eller lokalt skydd vid  
uteplats

Sk3 - Trumma som konstrueras så den inte utgör  
vandringshinder

Alt:

Alla trummor ska konstrueras så de inte utgör  
vandringshinder

Sk4 – Yta för infiltration av vägdagvatten.....

*Kombineras med markering för  
avgränsning av ytan*

## Verksamheter/åtgärder som undantas från förbud enligt Miljöbalken

### Undantag från krav på dispens från generellt biotopskydd och strandskydd

Undantagen ska normalt gälla i hela planen och behöver därför inte redovisas på kartan, men angiven text ska redovisas i teckenförklaringen i det fall det förekommer strandskydd respektive generellt biotopskydd inom planen. Precisering av berörda områden och objekt ska framgå av MKB/miljöbeskrivning och av planens beskrivning

#### Exempel

Förbuden som avser verksamhet eller åtgärd inom generellt biotopskyddsområde (7:11 2 st. MB) gäller inte byggande av allmän väg/järnväg

*Avser generella biotopskydd.*

*På plankartan, eller i särskilt dokument som tillhör plankartan, och därmed också fastställs, redovisas eventuella skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas som Sk-bestämmelse (se ovan).*

Förbuden mot åtgärder inom strandskyddsområde (7:15 MB) gäller inte byggande av allmän väg/järnväg

*Avser strandskydd.*

*På plankartan, eller i särskilt dokument som tillhör plankartan, och därmed också fastställs, redovisas eventuella skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas som Sk-bestämmelse (se ovan).*

### Undantaget från skyldighet att ha samråd enligt 12:6 MB

Skyldigheten att göra anmälan för samråd enligt 12:6 MB gäller inte för de verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga vägen/järnvägen och som fastställs och ingår i vägområde för allmän väg/järnvägsmark eller område för tillfällig nyttjanderätt.

*Avser samtliga verksamheter och åtgärder. Detta gäller alla planer generellt och angiven text ska därför alltid redovisas i teckenförklaringen. På plankartan, eller i särskilt dokument som tillhör plankartan, och därmed också fastställs, redovisas eventuella skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas som Sk-bestämmelse (se ovan).*

## Åtgärder som undantas från krav på bygglov

Förutsätter överenskommelse med kommunen

Uppräkningen i lagtexten är ingen exemplifiering utan en uttömmande angivelse av vilka åtgärder bestämmelsen är tillämplig på, dvs. upplag, materialgårdar, murar, plank och transformatorstationer. Observera att med upplag avses upplag av byggnadsmaterial, inte massupplag. Det är valfritt vilka av de uppräknade anläggningarna som ska undantas från krav på bygglov. Även undantag för visst enstaka upplag, viss mur etc. är möjligt samtidigt som kravet för bygglov finns kvar i övrigt.

### B

#### Exempel

B1 - Bygglov krävs inte för upplag

*Varje typ av undantag får en B-beteckning med åtföljande löpnummer.*

*Precisera med avgränsning på kartan endast om det behövs, t ex för att det inte gäller alla upplag*

B2 - Bygglov krävs inte för transformatorstationer

*Precisera med avgränsning på kartan endast om det behövs, t ex för att det inte gäller inom hela vägområdet/järnvägsmarken*

B3 - Bygglov krävs inte för ....

*En B-beteckning för varje typ av anläggning som undantas. Precisera med avgränsning på kartan endast om det behövs, t ex för att det inte gäller inom hela vägområdet/järnvägsmarken*



Avgränsning av område där vissa åtgärder undantas från krav på bygglov

*Om det behövs, se ovan*

## Särskilda beslut som tas i samband med fastställelse av vägplan eller järnvägsplan



Indragning av väg från allmänt underhåll

*Ingår inte i planfastställelsen men skrivs in i samma beslutsdokument. Kan redovisas på plankartan om det är lämpligt*

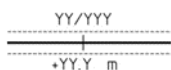


Inskränkt drift av väg

*Ingår inte i planfastställelsen men skrivs in i samma beslutsdokument. Kan redovisas på plankartan om det är lämpligt.*

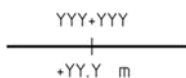
### **Exempel på andra beteckningar som kan vara lämpliga att ha med på plankartan**

*Plankartan som fastställs ska visa vägens sträckning och huvudsakliga utformning. Utformningen av en väg och järnväg varierar men här följer exempel på vad som kan vara relevant att redovisa. Exempelen är inte uttömmande.*



**Ny väg, vägbanekanter, med längdmätningstreck och höjdsättning**

*Höjdsättning i den omfattning som behövs; minst var hundra meter; tätare i kritiska avsnitt, t.ex. m h t omgivningspåverkan. Normalt är höjdsättning med noggrannheten 1 dm tillräcklig.*




**Ny järnväg, spårmit, med längdmätningstreck och höjdsättning**

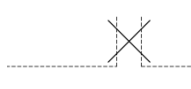
*Höjdsättning i den omfattning som behövs; minst var hundra meter; tätare i kritiska avsnitt, t.ex. m h t omgivningspåverkan. Normalt är höjdsättning med noggrannheten 1 dm tillräcklig.*

## **Illustrationskarta**

*På illustrationskartan kan redovisas åtgärder som ingår i projektet men inte regleras av väglagen eller banlagen. Här nedan följer några exempel på vad som kan vara relevant att redovisa. Exempelen är inte uttömmande.*

 *Föreslagna nya enskilda vägar*

*Kommunala gator/gc-vägar*



*Väganslutning till befintlig allmän väg som stängs genom särskilt beslut*



*Vägdal/järnvägsspår som föreslås rivas*



## 12 Ändringslogg

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
1.0	2014-09-26		Elin Sandberg







**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921921, Texttelefon: 010-123 50 00

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