

RÅD

Planläggningsprocessen

TDOK xxxx

Version 0.6

2016-10-12

Skapat av (namn och organisatorisk enhet) [Skapat av]	Dokument-ID TDOK xxxx	Version 0.6
Fastställt av [Fastställt av]	Dokumentdatum 2016-10-12	
Planläggningsprocessen		

1 Innehåll

Syfte	3
Omfattning	4
Definitioner och förkortningar	4
1 Inledning	8
1.1 Beslutsprocess under planläggningen	8
1.2 Förberedande studier	8
2 Råd till generella krav	9
3 Råd för planläggningsbeskrivningen	11
4 Processen före beslut om betydande miljöpåverkan	12
4.1 Råd för processen	12
4.1.1 Faktainsamling och analys	12
4.1.2 Samråd	13
4.1.3 Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	14
4.2 Råd för handlingarna	15
4.2.1 Underlag för samråd	15
4.2.2 Samrådsredogörelse	15
4.2.3 Underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	16
5 Processen efter beslut om betydande miljöpåverkan	17
5.1 Projekt med val av lokaliseringsalternativ	17
5.1.1 Råd för processen	18
5.1.2 Råd för handlingarna	20
5.2 Projekt som ej kan antas medföra betydande miljöpåverkan	21
5.2.1 Råd för processen	22
5.2.2 Råd för handlingarna	25
5.3 Projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan	25
5.3.1 Råd för processen	25
5.3.2 Råd för handlingarna	28
5.4 Projekt som ska tillåtighetsprövas	30
5.4.1 Råd för processen	30
5.4.2 Råd för handlingarna	32
5.5 Färdigställa planförslag med underlag	33
5.5.1 Råd för processen	33

Skapat av (namn och organisatorisk enhet) [Skapat av]	Dokument-ID TDOK xxxx	Version 0.6
Fastställt av [Fastställt av]	Dokumentdatum 2016-10-12	
Planläggningsprocessen		

5.5.2	Råd för handlingarna	34
6	Processen vid granskning	40
6.1	Råd för processen	40
6.1.1	Kungörelse och granskning	40
6.1.2	Underrättelse	41
6.1.3	Ändring av planförslag med underlag efter granskning	41
6.2	Råd för handlingarna	42
6.2.1	Kungörelse	42
6.2.2	Underrättelse	42
6.2.3	Granskningsutlåtande	42
6.2.4	PM "Ändring efter granskning av plan"	42
6.2.5	Kompletterande granskningsutlåtande	42
7	Processen inför fastställelseprövning	43
7.1	Råd för processen	43
7.1.1	Länsstyrelsens yttrande över planen	43
7.1.2	Begäran om fastställelse av planen	43
7.2	Råd för handlingarna	44
7.2.1	Underlag för länsstyrelsens yttrande över planen	44
7.2.2	Plan för fastställelse	44
8	Versionslogg	45

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

Syfte

Planläggningsprocessen har det huvudsakliga syftet att tillse att den planläggning som krävs för att bygga vägar och järnvägar bedrivs på ett effektivt och korrekt sätt i överensstämmelse med kraven i väglagen (1971:948) och lag (1995:1649) om byggande av järnväg. Lagstiftningen skapar förutsättningar för en effektiv planläggning bland annat genom att omfattning på process och handlingar kan anpassas utifrån projektets art och omfattning. Mindre och enkla projekt kräver vanligtvis en mindre omfattning än stora och komplexa.

Planläggning av väg- och järnvägsbyggande följer en process som syftar till att förfarandet vid byggande av transportinfrastruktur ska få en god anknytning till övrig samhällsplanering och till miljölagstiftningen, där både infrastrukturbyggaren, enskilda som berörs och företrädare för samhället i övrigt medverkar. 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. Därmed tillgodoses även medborgarnas och samhällsaktörernas möjligheter till medinflytande över hur vår infrastruktur kommer till och förändras.

Under processen analyseras och beskrivs väg- eller järnvägsanläggningens lokalisering och utformning och slutligen läggs lokaliseringen och detaljutformningen fast. De handlingar som tas fram under processens gång blir successivt mer detaljerade.

Dokument RÅD Planläggningsprocessen har syftet att:

- Redovisa minimikraven för upprättande av en väg- eller järnvägsplan. Kraven behöver i de allra flesta fall kompletteras med projektspecifika krav.
- Utgöra ett regelverk som är uppdaterat avseende tillämpning av lagkrav i väglagen (1971:948) och lag (1995:1649) om byggande av järnväg.
- Utgöra ett regelverk som bidrar till ökad effektivitet internt och externt.
- Utgöra ett regelverk där råd ställs med utgångspunkt från en helhetssyn avseende juridik, teknik, ekonomi, miljö, arbetsmiljö m.fl. aspekter.
- Utgöra ett regelverk som stöder olika affärsformer inom upphandlad verksamhet.
- Utgöra ett regelverk med texter som har en kontraktuell stringens med avseende på upphandlad verksamhet.

Kontaktperson i Trafikverket är leveransansvarig Krav och råd planläggningsprocessen.

Det finns inga möjligheter till dispenser.

RÅD Planläggningsprocessen är giltigt fr.o.m. 201X-XX-XX.

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
--------------------------------	--	-----------------------

Omfattning

Med planläggning avses de aktiviteter enligt väglagen (1971:948) och lag (1995:1649) om byggande av järnväg som leder fram till fastställd och lagakraftvunnen väg- eller järnvägsplan. Planläggningsprocessen är en sammanhållen process, som ser olika ut beroende på om länsstyrelsen bedömer att projektet kan ha en betydande miljöpåverkan, om alternativa korridorer ska utredas eller om tillåtlighetsprövning behövs. Små okomplicerade projekt med obetydlig ytterligare påverkan på omgivningen kan utföras utan formell planläggning och omfattas ej av detta rådsdokument.

Definitioner och förkortningar

Betydande miljöpåverkan	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.
Detaljplan	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.
Enskilda som särskilt berörs	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.
Fastställelsehandling	Benämning av väg- eller järnvägsplan inför begäran om och under tiden för fastställelseprövning samt när planen har blivit fastställd.
Fyrstegsprincipen	Förhållningssätt som innebär att möjliga åtgärder för förbättringar i transportsystemet prövas stegvis. I första hand med åtgärder som inte tar mark i anspråk, i sista hand med helt nya markområden för väg- och järnvägsändamål.
Förberedande studie	En förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen.
Granskning	Formellt förfarande enligt väglagen och lag om byggande av järnväg där förslaget till väg- eller



DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

	järnvägsplan kungörs och sakägare, allmänhet, organisationer, myndigheter med flera har möjlighet att lämna skriftliga synpunkter.
Granskningshandling	Benämning av väg- eller järnvägsplan inför kungörande och under tiden för granskning.
Influensområde	Område inom vilket effekter bedöms kunna uppkomma.
Järnvägsmark	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.
Järnvägsplan	Fysisk plan med rättsverkan som regleras enligt lag om byggande av järnväg.
Kollektivtrafikmyndighet	Regional myndighet med politiskt och ekonomiskt ansvar för den samhällfinansierade kollektivtrafiken.
Korridor	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.
Kungörande	Formellt förfarande för att offentliggöra att granskning av väg- eller järnvägsplan genomförs.
Kungörelse	Offentligt meddelande i form av annons. Hantering av kungörelse framgår av lagen (1977:654) om kungörande i mål och ärenden hos myndighet m.m.
Lokaliseringsalternativ	Alternativ korridor för sträckningen av järnväg eller väg.
Miljöbeskrivning	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
MKB	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



DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

	åtgärden inverkar på människors hälsa och på miljön, i den mening begreppet används i 1 kap 1 § miljöbalken.
Områdesbestämmelse	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.
PBL	Plan- och bygglagen. PBL innehåller bestämmelser om kommunernas planläggning av mark och vatten och om byggande.
Planläggning	Arbetet med att ta fram vägplan eller järnvägsplan (även detaljplan).
Planläggningsbeskrivning	Beskrivning som för det specifika projektet anger hur den lagstadgade planläggningsprocessen med olika moment och samrådsaktiviteter kommer att genomföras.
Planläggningsprocess	Den fysiska planeringen av transportinfrastruktur som sker i en sammanhållen process enligt väglagen eller lag om byggande av järnväg.
Projektmål	Mål för väg- eller järnvägsanläggningens kvaliteter och funktion i färdigställt skick.
Samråd	Utbyte av information med och inhämtande av synpunkter från berörda enskilda, myndigheter och organisationer under planläggningsprocessen. Samråd kan vara såväl muntligt som skriftligt.
Samrådshandling	Benämning av den preliminära planhandlingen efter begäran om beslut om betydande miljöpåverkan och under tiden fram till att planen ska kungöras och granskas.
Samrådsprocess	En fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen fram till kungörande och granskning.
Samrådsredogörelse	Redogörelse för vilka samrådskontakter som tagits, vilka synpunkter som inkommit och vilka åtgärder som de inkomna synpunkterna inneburit.
Underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	Benämning av dokument med mera som ligger till grund för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.



DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
-------------------------	---	----------------

Vägområde	Vägområdet utgörs av den mark eller det utrymme som tagits i anspråk för väganordning. Motsvarighet till begreppet järnvägsmark.
Vägplan	Fysisk plan med rättsverkan som regleras enligt väglagen.
Vägrätt	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.
Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)	Trafikverkets benämning på en förberedande studie, som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen.
Ändamål	Vad som ska uppnås i projektet när det gäller vilka behov som ska tillgodoses och vilka problem som ska lösas.

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

1 Inledning

I det här dokumentet avses med planläggningsprocessen den fysiska planering av transportinfrastruktur som sker i en sammanhållen process enligt väglagen och lag om byggande av järnväg. Syftet med planläggningsprocessen är att utreda och definiera vägens eller järnvägens lokalisering och utformning. Processen ska bidra till en god anknytning till övrig samhällsplanering och till miljölagstiftningen. Processen innebär också 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.

1.1 Beslutsprocess under planläggningen

Under planläggningsprocessen finns ett antal myndighetsbeslut eller milstolpar som är avgörande för att kunna komma vidare i processen. Nedan redovisas de med uppgift om vem som tar beslut och i vilken fas beslutet tas. För projekt som tillåtlighetsprövas av regeringen tillkommer några beslut under processen, se kapitel 5.4 *Projekt som ska tillåtlighetsprövas*. Råd kopplade till planläggningsprocessen redovisas i sitt sammanhang i kommande kapitel.

1. Trafikverket begär att länsstyrelsen fattar beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen tar sitt beslut baserat på ett underlag från Trafikverket.
2. I projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan begär Trafikverket länsstyrelsens godkännande av projektets MKB.
3. Trafikverket kungör planförslaget och ger möjlighet för berörda att granska och yttra sig över planförslaget som i denna fas benämns granskningshandling.
4. Trafikverket begär länsstyrelsens yttrande över planförslaget som i denna fas benämns granskningshandling. Av yttrandet framgår om länsstyrelsen tillstyrker planen.
5. Trafikverket begär fastställelse av planen som i denna fas benämns fastställelsehandling.

1.2 Förberedande studier

Planläggningsprocessen föregås vanligtvis av förberedande studier med syfte att, utifrån förstegsprincipen, avgöra vilken/vilka typer av åtgärder som kan vidtas för att tillgodose aktuella eller framtida transportbehov. Om det i den förberedande studien konstateras att lösningen är att anlägga eller bygga om en väg eller järnväg så ska planläggningen påbörjas, givet att finansiering finns.

Ett resultat av de förberedande studierna är att projektets ändamål definieras. Ändamålet ska formuleras utifrån önskvärda funktioner enligt de transportpolitiska målen. Förberedande studier innehåller en preliminär bedömning av om projektets ändamål kan uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Exempel på förberedande studier är åtgärdsvalsstudie (ÅVS).

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
--------------------------------	--	-----------------------

2 Råd till generella krav

I detta kapitel redovisas råd som följer av de generella kraven för handlingarna under hela planläggningsprocessen.

1. Planläggningsprocessen följer fyra faser där produkten (dokument, ritning, karta etc) benämns olika beroende på fas, se tabell nedan. I normalfallet anges även om det är en väg- eller järnvägsplan samt handlingens status (till exempel arbetsmaterial).

MKB har till viss del en egen process genom att länsstyrelsen är en beslutande instans och omfattas därför inte av kravet på benämning utifrån fas. Huvudbenämningarna för MKB i denna egna process är ”för länsstyrelsens godkännande” och ”av länsstyrelsen godkänd”.

Allt material som är avsett för kommunikation externt och internt dateras för sökbarhet och hänvisning.

De fyra faserna redovisas även i figurer i inledningen till kapitel 4-7.

Fas	Exempel på benämning av produkt
Före beslut om betydande miljöpåverkan	Underlag för samråd - Före beslut om betydande miljöpåverkan Underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan
Efter beslut om betydande miljöpåverkan	Samrådshandling – lokalisering Samrådshandling – utformning Samrådshandling – preliminär MKB
Vid granskning	Samrådsredogörelse – Granskningshandling Plankarta – Granskningshandling
Inför fastställelseprövning	Planbeskrivning – Fastställelsehandling Plankarta – Fastställelsehandling <i>Se även råd i kapitel 7.2.2 Plan för fastställelse, punkt 1.</i>

2. Hänvisningen till projektets art och omfattning syftar främst till att kunna anpassa och begränsa omfattningen på handlingarna. Mindre och enkla projekt kräver vanligtvis en mindre omfattning än stora och komplexa projekt. För att inte tynga handlingarna med onödigt information anpassas rubrikerna i mallarna utifrån aktuellt projekt. De rubriker som inte är tillämpliga kan med fördel strykas, eventuellt med motiv.
3. Genom att beställare och konsult tidigt i processen kommer överens om en gemensam målbild för projektet/uppdraget utifrån kontraktshandlingen säkerställs att handlingarna får önskvärd kvalitet. Det kan exempelvis avse vilka handlingar som ska tas fram och vilket innehåll och omfattning de ska ha.



DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

Kvaliteten på handlingarna säkerställs även genom konsultens kvalitetsledningssystem där bland annat egenkontroll och granskning ingår.

Ytterligare vägledning ges i Trafikverkets *Rapport - Planläggning av vägar och järnvägar* och i Trafikverkets *Handbok - Miljökonsekvensbeskrivning för vägar och järnvägar*.

4. De mål och de krav som miljöbalken ställer på den som bedriver en verksamhet omfattar bland annat att:
 - ta fram tillräcklig och aktuell kunskap om miljöförhållanden och projektets miljöpåverkan
 - hushålla med material, råvaror och energi
 - platsen för lokalisering och utformning är lämplig
 - försiktighetsmått och skyddsåtgärder utreds och säkerställs

Ett projekt har olika utredningsbehov beroende av problem- och behovsbild. Av stor betydelse är om projektet innebär ny lokalisering eller ombyggnad i befintlig sträckning. MKB och miljöbeskrivning anpassas efter och inriktas på de miljöeffekter och miljökonsekvenser som projektet ger upphov till. Se även Trafikverkets *Handbok - Miljökonsekvensbeskrivning för vägar och järnvägar*.

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

3 Råd för planläggningsbeskrivningen

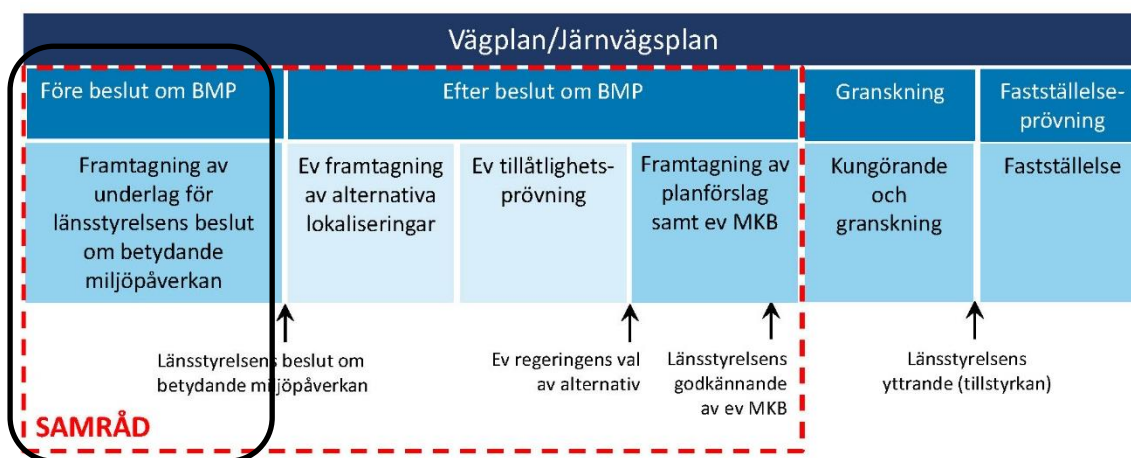
Detta kapitel avser planläggningsbeskrivningen vilken tas fram i inledningen av planläggningsprocessen och sedan fortlöpande uppdateras. Syftet med beskrivningen är att, för det specifika projektet, ange hur den lagstadgade planläggningsprocessen med olika moment och samrådsaktiviteter kommer att genomföras.

1. Ingen rådgivande text.
2. Planläggningsbeskrivningen ges en lämplig spridning så att intressenter kan ta del av den. Exempelvis kan den publiceras på Trafikverkets hemsida och finnas tillgänglig vid olika samrådsaktiviteter.
3.
 - a. Det planerade fortsatta arbetet redovisas exempelvis i en enkel övergripande tidplan som även visar var projektet befinner sig just nu och vad som ligger i närtid. Genom kontinuerliga uppdateringar av planläggningsbeskrivningen och tidplanen ges intressenter möjlighet att följa projektets framdrift och kommande aktiviteter.
 - b. I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras samt preliminär samrådsrets för olika samrådstillfällen.
 - c. Exempel på samordning med PBL och annan lagstiftning som beskrivs i planläggningsbeskrivningen är vilka ändringar som behövs i gällande detaljplaner och vilka tillstånd och dispenser som ska hanteras enligt miljöbalken. Som underlag för planläggningsbeskrivningen kan det också finnas avtal eller överenskommelser med kommun eller kollektivtrafikansvarig om gemensamma åtaganden under planläggningen, till exempel gemensam MKB och gemensamma samråd.
4. Uppgifter om ändamål och omfattning hämtas från de förberedande studierna, till exempel ÅVS.
5. Frekvensen av uppdateringar anpassas till projektets väsentliga milstolpar och aktiviteter, till exempel inför varje ny fas projektet går in i och i samband med externa aktiviteter som exempelvis samråd.

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
-------------------------	---	----------------

4 Processen före beslut om betydande miljöpåverkan

Detta kapitel avser den del av processen som föregår länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.



Figur 1: Planläggningsprocessen. Svart ring markerar den del av processen som krävs i kapitel 4.

4.1 Råd för processen

4.1.1 Faktainsamling och analys

1. Ändamålen beskriver vad som ska uppnås i väg- och järnvägsprojektet – vilka behov och problem i väg- eller järnvägsnätet som ska lösas. De ska stödja de nationella transportpolitiska målen, funktionsmålet och hänsynsmålet, och även andra relevanta lokala och regionala samhällsmål. Ändamålen har en övergripande formulering som konkretiseras genom projektmål. Projektmålen uttrycks som kvaliteter eller funktioner som ska eftersträvas – 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 styr ambitionsnivå, standard och de lösningar som väljs för projektet i olika avseenden och ska bidra till att ändamålet tillgodoses.

Ändamål och projektmål utgör tillsammans en helhet. Målen formuleras så tydligt att det går att bedöma vilka alternativ som tillgodoser dem och som därmed är relevanta.

2. Uppgifter om projektets finansiering hämtas från långtidsplaner på nationell och regional nivå tillsammans med uppgifter om eventuell medfinansiering, förskottering etcetera.
3. Viktiga utgångspunkter för avgränsning enligt kravet är tekniska, ekonomiska och miljömässiga aspekter. Tekniska och ekonomiska aspekter kan ha stor betydelse för projektets geografiska avgränsning. Det kan exempelvis handla om mark- och

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

vattenförhållanden eller bergkvalitet som kan ha en stor påverkan på byggbarhet och kostnader.

Avgränsningen avseende tid görs bland annat genom att bedöma anläggningens faktiska livslängd och genom att fastställa ett prognosår för trafik.

Avgränsningarna i den här fasen, före beslut om betydande miljöpåverkan, görs på ett mer övergripande plan och med syfte att få samrådskretsens syn på projektets avgränsningar.

4. Ingen rådgivande text.
5. Ingen rådgivande text.
6. I denna fas baseras faktainsamlingen i huvudsak på befintligt material och underlag. Besök på plats bör göras.

Mycket information kan inhämtas från digitala kunskapskällor. Exempel är länsstyrelsens intresseredovisningar, kommunala planer och studier, exempelvis ÅVS, som Trafikverket eller någon annan huvudman tidigare genomfört.

7. Analysen genomförs med det insamlade faktamaterialet som grund.
8. Analysen är i den här fasen översiktlig och bidrar med underlag till samråd och till länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Det är viktigt att analysen fokuserar på väsentliga hinder och möjligheter i den fysiska miljön. Det är även viktigt att i den här fasen bortse från aspekter som inte har en avgörande betydelse för projektets miljöpåverkan.

Analysen inriktas på att möjliggöra bedömningar av kriterier för betydande miljöpåverkan enligt bilaga 2 till MKB-förordningen.

4.1.2 Samråd

1. Vägförordning och förordning om byggande av järnväg anger ramar för samrådets syfte och form.

Samrådsprocessen inleds så snart som möjligt efter det att arbetet med planen har påbörjats.

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.

Samråd ges olika inriktning beroende på hur långt planläggningsprocessen har kommit. Sammantaget omfattar samråd projektets lokalisering, utformning och miljöpåverkan. I den här fasen, innan beslut om betydande miljöpåverkan, inriktas samrådet på projektets miljöpåverkan.

2. Det är obligatoriskt att före beslut om betydande miljöpåverkan, i god tid och i behövlig omfattning samråda med länsstyrelsen. Formerna för samråd är inte reglerade i lag men utgörs i fasen före beslut om betydande miljöpåverkan vanligtvis

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
-------------------------	---	----------------

av ett möte. Eftersom länsstyrelserna har olika organisation och arbetssätt är det viktigt att diskutera med länsstyrelsen hur samrådsprocessen ska gå till.

Samråd med kommunen kan ske på olika sätt men vanligt även här är ett möte. Det är viktigt att samråd med kommunen sker på rätt tjänstemannanivå och med rätt politisk förankring. Därför bör kommunen tillfrågas om på vilket sätt den vill medverka i samrådet.

Den obligatoriska samrådsretsens begränsning till ett fåtal parter innan länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan innebär en möjlighet att i mindre projekt begränsa samrådets omfattning till en lämplig nivå för det aktuella projektet.

Samråd med enskilda i små och väl avgränsade projekt och med ett fåtal berörda kan genomföras som personliga möten baserade på ritningar, skisser och annat underlag som är anpassat till hur de berörda påverkas. I sådana enkla fall kan det tidiga samrådet räcka som det enda samrådet innan planen görs tillgänglig för granskning. Se dock krav om samråd på orten *punkt 2* i kapitel 5.2.1.2 *Samråd*. Se även råd till *punkt 1* i kapitel 5.2.1.2 *Samråd*.

- Samråd med kollektivtrafikmyndigheten 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. Samråd kan genomföras genom brev, där underlag för samråd skickas till kollektivtrafikmyndigheten för synpunkter, eller genom möte med myndigheten.
- I *punkt 2* ovan nämns de obligatoriska parterna i samråd före beslut om betydande miljöpåverkan och deras roller i samhällsutvecklingen. I kapitel 4.1.1 *punkt 6* nämns översiktligt skriftliga källor som bör beaktas vid faktainsamling i den tidiga fasen. För att få ut mesta möjliga av samrådet är det viktigt att förstå organisationernas roller och de professionella kunskaper olika tjänstemän kan förväntas ha och bidra med.

I samrådet bör man vända sig till samrådsparterna på ett sådant sätt att tillgänglig professionell kunskap kommer fram och nyttiggörs i projektet.

- Genom att göra underlag för samråd tillgängligt uppfylls kravet på att enskilda ska ges möjlighet att yttra sig. De enskilda behöver upplysas om hur och när de kan yttra sig.
- Samråd med länsstyrelsen sker lämpligen vid ett eller flera möten. I den här fasen är det viktigt att tillsammans med länsstyrelsen klargöra vad som krävs för att länsstyrelsen ska kunna ta ställning i frågan om betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen ska enligt lagstiftningen verka för MKBns inriktning i projekt med betydande miljöpåverkan. Därför kan det vara lämpligt att redan nu ta upp frågan om projektets förutsebara miljöpåverkan.

- Samrådsredogörelsen påbörjas i den här fasen och kompletteras därefter successivt under samrådsprocessen.

4.1.3 Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

- Trafikverket begär länsstyrelsens beslut genom att tillsända dem ett underlag för beslut om betydande miljöpåverkan, inklusive samrådsredogörelse, tillsammans med



DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

ett foljebrev som anger att Trafikverket begär beslutet. Följebrevet bör innehålla uppgift om rimlig tidsram för länsstyrelsens beslut, bland annat utifrån projektets komplexitet och tidplan.

4.2 Råd för handlingarna

4.2.1 Underlag för samråd

1. Med underlag för samråd avses det material som delges samrådsparterna i syfte att de ska kunna bilda sig en uppfattning om projektet och bidra med sina kunskaper och synpunkter.

Underlag för samråd kan, men behöver inte, vara samma för de olika samrådsparterna.

Underlaget kan utgöras av allt från en enkel kartskiss till en PM innehållande text och kartor. Informationen bör innehålla projektets bedömda väsentliga effekter, exempelvis övergripande information om intrång, buller, påverkan på luft och vatten. Det är viktigt att enskilda som särskilt berörs kan få information utifrån sitt egenintresse.

Det är viktigt att underlaget är tydligt och lättläst så att alla, oavsett grundkunskaper, kan förstå projektet.

I den här fasen ska detaljutformningen av anläggningen inte vara låst utan samrådsparterna ska ha möjlighet att påverka. Därför bör inte heller underlaget vara alltför detaljerat. En karta med en korridor som visar vägens eller järnvägens planerade sträckning kan var tillräckligt.

4.2.2 Samrådsredogörelse

1. Samrådsredogörelsen redovisar alla typer av kontakter och möten, från formella möten till personliga kontakter av mera informell karaktär. Redovisningen i samrådsredogörelsen hålls på en principiell nivå. Varje enskild synpunkt från varje synpunktslämnare bemöts inte i detalj utan det handlar 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 innehåller normalt inte några bilagor, men det bör finnas uppgifter om var underlaget till samrådsredogörelsen finns att tillgå, till exempel tjänsteanteckningar, brev, protokoll med mera.

I den här fasen är det viktigt att samrådsredogörelsen visar att de enskilda som kan antas bli särskilt berörda har fått möjlighet att yttra sig. För att länsstyrelsen ska kunna se detta, och för att minska risken för kompletteringskrav, är det lämpligt att också överlämna tidningsannons, brev eller dylikt där detta framgår.



DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

4.2.3 Underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

1. Länsstyrelsen tillämpar kriterier i bilaga 2 i MKB-förordningen i bedömningen. Underlaget för länsstyrelsens beslut ges därför ett innehåll med motsvarande projektspecifik information. Se kapitel 4.1.2 *Samråd punkt 6*.
2. Det som framkommit vid samråd redovisas i samrådsredogörelsen enligt kapitel 4.2.2 *Samrådsredogörelse*. Samrådsredogörelsen bifogas underlaget.
3. Ingen rådgivande text.

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
-------------------------	---	----------------

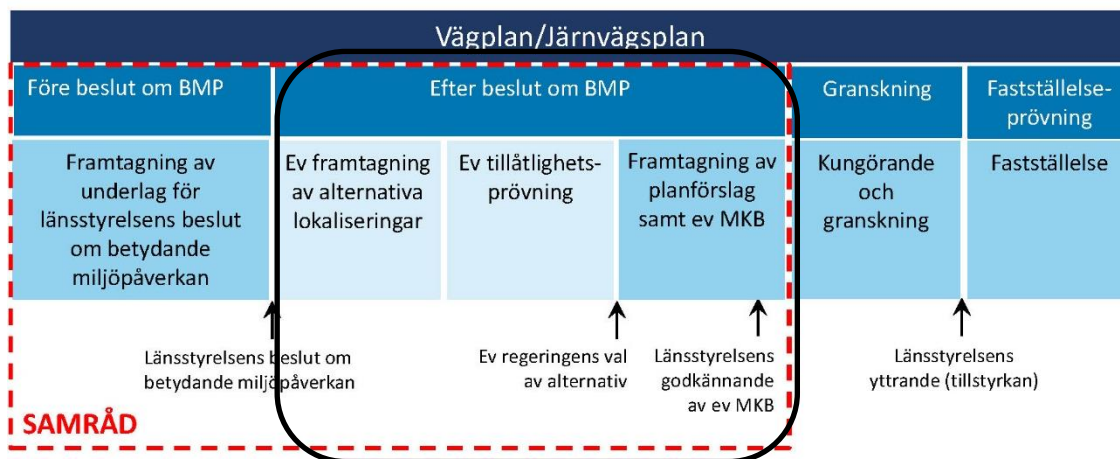
5 Processen efter beslut om betydande miljöpåverkan

Detta kapitel avser den del av planläggningsprocessen som följer efter länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och innan planförslaget kungörs och görs tillgängligt för granskning.

De steg som ska genomföras under processen skiljer sig åt beroende på om projektet har alternativa lokaliseringar eller inte samt om det kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Tillämpliga kapitel för de olika stegen redovisas i tabell nedan.

	Ej betydande miljöpåverkan	Betydande miljöpåverkan
Med lokaliseringsalternativ	Kap 5.1, 5.2 och 5.5	Kap 5.1, 5.3 och 5.5
Utan lokaliseringsalternativ	Kap 5.2 och 5.5	Kap 5.3 och 5.5

I de fall projektet ska tillåtlighetsprövas av regeringen tillkommer ett antal processteg som är specifika för tillåtlighetsprövningen. Dessa steg redovisas i kapitel 5.4 *Projekt som ska tillåtlighetsprövas*.



Figur 2: Planläggningsprocessen. Svart ring markerar den del av processen som kravställs i kapitel 5.

5.1 Projekt med val av lokaliseringsalternativ

I detta kapitel redovisas de råd som följer av att det finns flera alternativa lokaliseringar som är möjliga med hänsyn till uppfyllelse av projektets ändamål med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad.

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
--------------------------------	--	-----------------------

5.1.1 Råd för processen

5.1.1.1 Generellt

1. Ingen rådgivande text.

5.1.1.2 Utredning av lokaliseringsalternativ

1. Uppgifter om behovet av lokaliseringsutredning hämtas från föregående fas, se kapitel 4.2.3 *Underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, punkt 3*. Efter beslutet om betydande miljöpåverkan kan det även ha framkommit nya uppgifter kring projektet som gör att behovet av lokaliseringsutredning behöver omprövas.

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.

Om MKB krävs kan den med fördel påbörjas redan nu.

2. Det är viktigt att säkerställa tillräcklig kunskap om:
 - allmänna intressen, kommunala planer, miljöbalkens krav, arkeologiska lämningar, naturreservat, biotopskydd, strandskydd, områden och arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen samt Natura 2000
 - landskapet och miljöförutsättningar
 - människors hälsa
 - samhället, såsom bebyggelse, näringsliv, strukturer, kommunikationer, transportbehov för olika trafikantgrupper och trafiksäkerhetsaspekter
 - övergripande tekniska förutsättningar exempelvis linjeföring, geoteknik och större byggnadsverk och ledningar
3. Vid alternativgenereringen är det viktigt att först identifiera stora och uppenbara hinder för att undvika detaljerade studier av onödigt många alternativ.

Lokaliseringen av vägar och järnvägar har stor betydelse för den miljöpåverkan som uppstår. Miljöanalysen bidrar i utvecklingen av alternativ, så att vägens eller järnvägens lokalisering och den tekniska utformningen blir så miljöanpassad som möjligt.

4. Utgångspunkten för utredningen är:
 - uppgifter och information från tidigare utförda samråd
 - underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan
 - länsstyrelsens beslutsskrivelse om betydande miljöpåverkan, vilken ofta anger riktlinjer för det fortsatta arbetet

Innan lokaliseringsutredningen inleds kan det vara lämpligt att göra kompletterande fältbesök, ta förnyade samrådskontakter med viktiga parter eller göra fördjupade studier av tillgänglig information.

5. Ingen rådgivande text.



DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

6. Det är viktigt att konsekvenser som bedöms likartade i flera alternativ inte utreds och beskrivs alltför detaljerat. Det kan till exempel handla om kostnader eller intrång i storskaliga intressen. I det fortsatta arbetet behöver dessa konsekvenser sannolikt utredas djupare men då de inte är alternativskiljande behöver fördjupningen inte göras i det här skedet.
7. Om genomförbarheten av ett alternativ är beroende av specifika hänsynsåtgärder eller efterföljande tillstånd är det viktigt att de identifieras. Exempel är ogynnsamma markförhållanden, påverkan på fastigheter och verksamheter, omfattande bullerskyddsåtgärder eller behov av Natura 2000-prövning. Åtgärderna kan påverka kostnader, landskapsbild, tidplan etcetera och är även av den anledningen viktiga att belysa.
8. Med relevanta aspekter avses till exempel:
 - Uppfyllelse av ändamål och projektmål
 - Miljö- och hälsoaspekter
 - Kostnader, byggnadstekniska aspekter och genomförbarhet
9. Den successiva bortplockningen av alternativ bör göras med omsorg så att alternativ inte plockas bort för tidigt, men så att inte heller onödigt många likartade alternativ tillåts tynga utredningen. Det är mycket viktigt att motiven till bortval är tydliga och att de dokumenteras.
10. Ingen rådgivande text.

5.1.1.3 Samråd

1. Då samråd 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.

Samråd sker med länsstyrelsen, kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan är det lämpligt att redan nu utöka samrådsgruppen till statliga myndigheter, allmänhet och organisationer som kan antas bli berörda. Se kapitel 5.3.1.2 *Samråd, punkt 3*.

I projekt där det finns flera lokaliseringsalternativ kan kretsen enskilda som särskilt berörs vara stor. Samråd med enskilda kan därför samordnas med samråd med allmänheten.

Se även råd i kapitel 4.1.2 *Samråd, punkt 1*.

2. Se råd i kapitel 4.1.2 *Samråd, punkt 4*.
3. Trafikverket begär in yttranden där länsstyrelsen och kommunen kan ge sin helhetssyn på framförallt valet av lokalisering. Detta är inte något lagkrav men ger Trafikverket viktigt underlag för val av alternativ och för det fortsatta arbetet i övrigt.

Som underlag för myndigheternas yttranden bifogas en beskrivning av utredda alternativ med jämförelse av effekter och konsekvenser samt motiv till val och

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

bortval. Underlaget kan utgöras av lokaliseringsutredningen i sin helhet om den inte är alltför omfattande eller en PM som sammanfattar utredningen.

4. Se råd i kapitel 4.1.2 *Samråd*.

5.1.1.4 Ställningstagande till alternativ

1. Vid ställningstagandet till alternativ är det viktigt att inkomna synpunkter och yttranden beaktas. I det här tidiga skedet av planläggningsprocessen är utredningskorridoren bred varför vanligtvis allmänna intressen ska väga tyngst vid ställningstagandet. Det är ofta inte möjligt att basera ställningstagandet på småskaliga enskilda intressen.
2. Ingen rådgivande text.
3. I vissa fall kan det även vara lämpligt att de som har lämnat synpunkter under samrådsprocessen informeras om Trafikverkets ställningstagande till alternativ.

5.1.2 Råd för handlingarna

5.1.2.1 Generellt

1. Ingen rådgivande text.

5.1.2.2 Lokaliseringsutredning

1. Redovisningens struktur och upplägg anpassas till projektet och de aspekter som är väsentliga. Exempel på innehåll/rubriker är:
 - Sammanfattning
 - Beskrivning av projektet inklusive ändamål och projektmål
 - Avgränsningar och metoder
 - Förutsättningar
 - Alternativ inklusive bortvalda alternativ
 - Eventuella behov av miljöanpassning, skyddsåtgärder och försiktighetsmått
 - Effekter och konsekvenser av de studerade alternativen
 - Samlad bedömning
 - Fortsatt arbete
 - Källor

Redovisningen ger en helhetsbild av landskapet och miljöförutsättningarna såsom värden och vad de utgörs av i form av kvaliteter och funktioner men även brister och problem. I den här fasen ligger fokus på allmänna intressen och det som har betydelse för val av lokaliseringsalternativ.

Lokalisering och utformning inom en korridor har stor betydelse för miljöanpassningen och i vissa fall för möjligheten att genomföra ett lokaliseringsalternativ. Vissa skyddsåtgärders kostnader och genomförbarhet behöver bedömas redan i lokaliseringsutredningen.

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
--------------------------------	--	-----------------------

2. Förutom en beskrivande text kan jämförelsen göras tydlig genom att redovisa alternativen på kartor tillsammans med befintliga förutsättningar såsom skyddsvärden, bebyggelse, kommunala planer etcetera. Kartorna kan kompletteras med texter som beskriver alternativen och deras olika effekter.

En jämförelse av alternativen kan göras i en matris som redovisar alternativens effekter och konsekvenser utifrån olika aspekter med hjälp av korta texter och en gradering av konsekvenserna.

3. Motiven till bortvalda alternativ uttrycks klart och tydligt så att det inte uppstår några tveksamheter om varför olika val gjorts.
4. Ingen rådgivande text.
5. En samlad bedömning omfattar 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
6. Det kan exempelvis vara behov av detaljlokalisering, utformning och skyddsåtgärder för att miljöanpassa projektet i den fortsatta planläggningen. Tekniska frågor som kan behöva studeras i detalj i det fortsatta arbetet, men som inte lämpar sig att utreda på korridornivå i lokaliseringsskedet, är till exempel trafiktekniska detaljlösningar, utformning av sidoområde och lokala mark- och vattenförhållanden.

5.1.2.3 Underlag för samråd

1. Då samrådsprocessen syftar till att skapa en dialog om lokaliseringsalternativen behöver också underlagen för samråd ha fokus på deras väsentliga alternativskiljande effekter och konsekvenser.

Se tillämpliga delar av råd i kapitel 4.2.1 *Underlag för samråd*.

5.1.2.4 Samrådsredogörelse

1. Se råd i kapitel 4.2.2 *Samrådsredogörelse*. Samrådsredogörelsen kompletteras med nya aktiviteter i den här fasen. Text från tidigare fas behålls utan redigering.

5.1.2.5 Ställningstagande till alternativ

1. Ingen rådgivande text.

5.2 Projekt som ej kan antas medföra betydande miljöpåverkan

I detta kapitel redovisas de råd som gäller för projekt som länsstyrelsen beslutat ej kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet innebär att det inte krävs en MKB och

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
--------------------------------	--	-----------------------

att samrådskretsen inte behöver utökas utöver den krets som omfattades av samråd före länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Uppgifter om projektets miljöpåverkan redovisas i en miljöbeskrivning som en del av planbeskrivningen.

5.2.1 Råd för processen

5.2.1.1 Utformning av planförslag med underlag

1. Ingen rådgivande text.
2. I enkla projekt, och om samrådsprocessen är väl genomförd, kan man i det här skedet fokusera på att färdigställa planförslaget för granskning, se vidare råd om samråd i kapitel 4.1.2 *Samråd punkt 2*. Utformningsdetaljer, miljöskyddsåtgärder med mera som behövs för att klarlägga anläggningens markbehov studeras och regleras.

Den detaljerade planläggningen görs med utgångspunkt från det tidigare arbetet och erforderliga uppdateringar av bakgrundsmaterialet. Det kan exempelvis för vägar handla om linjeföring, sidoområdesutformning, skyddsanordningar eller hållplatsstandard. För järnvägar kan det handla om fysiska barriärer mot spårområdet och mellan spår med hänsyn till trafik- och personsäkerhet.

3. Det är viktigt att säkerställa tillräcklig kunskap om:
 - allmänna intressen, kommunala planer, miljöbalkens krav, arkeologiska lämningar, naturreservat, biotopskydd, strandskydd, områden och arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen samt Natura 2000
 - landskapet och miljöförutsättningar
 - samhället, såsom bebyggelse, näringsliv, strukturer, kommunikationer, transportbehov för olika trafikantgrupper och trafiksäkerhetsaspekter
 - övergripande tekniska förutsättningar exempelvis linjeföring, geoteknik och större byggnadsverk och ledningar
4. Ingen rådgivande text.
5. I projekt som inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt länsstyrelsens beslut behöver ingen MKB upprättas. Det är trots detta viktigt att säkerställa att projektet omfattar rimliga hänsynsåtgärder samt att planförslagets underlag innehåller de uppgifter som behövs för att tillämpa miljöbalken vid prövningen av planen i enlighet med väglagen eller lag om byggande av järnväg.

Det är viktigt att anpassa arbetsinsatser och redovisning till projektets art och omfattning och miljöpåverkan. Syftet med att undanta projekt utan betydande miljöpåverkan från kravet på MKB är att förenkla processen och minska ledtiderna.

6. Miljöuppgifterna i underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan är ett viktigt underlag för miljöbeskrivningen. Eftersom det är svårt att förutse alla effekter och konsekvenser samt behov av försiktighetsmått och skyddsåtgärder i ett tidigt skede behövs fördjupade analyser.

Analysen inriktas på de förutsättningar och intressen som kan komma att påverkas vilket ofta är vägen eller järnvägens närmiljö. I regel framgår det vilka förutsättningar som är viktiga i länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
-------------------------	---	----------------

7. Ingen rådgivande text.
8. För att åstadkomma en integrering behövs ett nära samarbete mellan områdena för teknik, gestaltning och miljö. Ett integrerat arbetssätt syftar till en kontinuerlig anpassning av projektets utformning utifrån den kunskap som kommer fram i arbetet med gestaltungsprogrammet och miljöbeskrivningen.
9. Funktionen eller nyttan med en skyddsåtgärd eller försiktighetsmått måste vara i fokus och tydliggöras för att få en bra utformning och teknisk lösning. Alternativa åtgärder och försiktighetsmått utreds med avseende på funktion/nytta samt kostnad som underlag för val. Utredningsarbetet dokumenteras löpande så att det senare är möjligt att göra en transparent redovisning i planbeskrivningen. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska fastställas behöver utredas så djupt att det går att bedöma vilket markanspråk som behövs och vad åtgärden innebär för allmänna och enskilda intressen (t ex bullerskärm med höjdangivelse, fasadåtgärder för buller eller skyddad uteplats).

En förutsättning för att anpassa och utforma projektet samt planera skydds- och försiktighetsåtgärder är att kunskap om var områden finns samt deras skyddsvärde tas fram så tidigt som möjligt i planläggningen. Bland annat genom naturvärdesinventering samt analys och beskrivning av områdena.

10. Vid ansökan om fastställelse är utgångspunkten att väg- eller järnvägsplanen ska vara anpassad till detaljplaner. Eventuella avvikelser måste rymmas inom kriteriet mindre avvikelse. Det måste vara uppenbart att avvikelsen inte strider mot syftet med planen eller bestämmelserna. Allmänna eller enskilda intressen får inte åsidosättas genom sådana avvikelser. I annat fall måste detaljplanen ändras eller upphävas genom ett kommunalt beslut som i så fall bör vara klart och ha vunnit laga kraft innan planen fastställs.

Av denna anledning är det viktigt att planen under arbetets gång på bästa sätt anpassas till gällande detaljplaner och att påverkan på detaljplaner tydligt redovisas i underlaget till planförslaget. Exempel på redovisning är uppgift om vilken markanvändning enligt detaljplanen som anläggningen gör intrång i, med vilken anläggningsdel intrånget sker och hur intrånget bedöms vara förenlighet med detaljplanen samt motivet till detta. Om det krävs en detaljplaneändring ligger den formella delen av hanteringen på kommunen och behöver så långt som möjligt synkroniseras med arbetet med väg- eller järnvägsplanen.

Detaljplanefrågor bör hanteras tydligt och klart genom hela processen, från tidiga samråd till upprättande av färdiga handlingar så att eventuellt behov av formella beslut klargörs och hanteras inom aktuella tidplaner.

11. 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. Dessa åtgärder utgör en del av vägens eller järnvägens utformning och omfattas därmed av samrådskravet. Det är därför viktigt att ta upp frågan om undantag från bygglovsplikt för delar av projektet, till exempel bullerskyddsplank, och utverkar ett skriftligt undantag från kommunen. Om inte frågan om undantag från bygglov tagits upp eller inte dokumenterats i något

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

skriftligt medgivande kan inte denna bestämmelse i planen fastställas vilket medför att det krävs sedvanlig bygglovshantering.

12. När väg- och järnvägsprojekt påverkar områden som omfattas av strandskydd eller generellt biotopskydd tillgodoses skyddsvärdet så långt möjligt genom att undvika intrång och vidta anpassningar, skyddsåtgärder, försiktighetsmått och vid behov kompensationsåtgärder.

Allmänt tillgänglig kunskap och projektspecifik kunskap bör inhämtas, till exempel genom fältinventering, och beaktas för att möjliggöra hänsyn vid lokalisering och utformning av projektet.

13. Väg- och järnvägsprojekt kan komma att väsentligt ändra naturmiljön i allmänhet oberoende av olika typer av generella skydd eller utpekade områden. Åtgärder som kan komma att väsentligt ändra naturmiljön blir genom väg- eller järnvägsplanens fastställande undantagna från den samrådsplikt enligt 12 kap 6 § miljöbalken som normalt föreligger för sådana åtgärder. Just därför bör naturmiljön i allmänhet hanteras i samrådsprocessen, bedömas och beskrivas i planförslaget med underlag för att säkerställa att rimliga hänsynsåtgärder för att undvika väsentliga förändringar av naturmiljön har integrerats i projektet.

5.2.1.2 Samråd

1. I projekt som *inte* kan antas medföra betydande miljöpåverkan behöver samrådsprocessen inte utökas utöver den krets som ingår i samråd före beslut om betydande miljöpåverkan. Den obligatoriska samrådsprocessen är sedan tidigare involverad och samråd har inletts baserat på tidiga underlag. Det kan finnas behov att fördjupa samrådsprocessen i frågor om detaljutformning som särskilt berör den enskilde i den utsträckning detta inte har tagits upp före beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen kan behöva kontaktas om nya frågeställningar kring allmänna intressen framkommer eller om önskemål om ytterligare samråd har framförts. Kommunens engagemang kan variera beroende på om planen gäller detaljplanlagt område eller enskild mark på landsbygden.

I de fall det finns ett behov av fördjupningar av samrådsprocessen för att komma fram till en lämplig utformning av projektet vänder man sig lämpligen återigen till samma samrådsprocess med ett mera detaljerat underlag.

I enkla fall kan det tidiga samrådet räcka som det enda samrådet innan planen görs tillgänglig för granskning. Viktigt är dock att samråd hållits avseende lokalisering, utformning och miljöpåverkan enligt lagstiftningen. Se även råd i kapitel 4.1.2 *Samråd*.

2. Ingen rådgivande text.
3. Ingen rådgivande text.
4. Se tillämpliga råd i kapitel 4.1.2 *Samråd, punkt 4*.
5. Samrådsredogörelsen bör skrivas under av projektledaren.

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

5.2.2 Råd för handlingarna

5.2.2.1 Planförslag med underlag

1. Planförslaget i det här skedet behöver inte färdigställas i alla detaljer eftersom det bör vara öppet för eventuella kompletterande samrådssynpunkter. I enkla fall, där kompletterande samråd inte behövs, kan planförslaget färdigställas enligt kapitel 5.5 *Färdigställa planförslag med underlag*.
2. Se råd i kapitel 5.5.2 *Råd för handlingarna*. Innehåll och struktur anpassas efter hur långt planläggningsprocessen har kommit.

5.2.2.2 Underlag för samråd

1. Då planläggningsprocessen kommit längre än vid inledande samråd före beslut om betydande miljöpåverkan, behöver underlaget nu vara mera detaljerat. Den planerade vägen eller järnvägen kan preciseras ytterligare och konsekvenserna av projektet kan redovisas noggrannare.

Se även tillämpliga delar av råd i kapitel 4.2.1 *Underlag för samråd*.

5.2.2.3 Samrådsredogörelse

1. Se råd till kapitel 4.2.2 *Samrådsredogörelse*. Samrådsredogörelsen kompletteras med nya aktiviteter i den här fasen. Text från tidigare fas behålls utan redigering.

5.3 Projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan

I detta kapitel redovisas de råd utifrån de krav som följer av att länsstyrelsen beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det innebär att samrådsprocessen ska utökas till att omfatta övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Det innebär också att en MKB ska tas fram och godkännas av länsstyrelsen.

5.3.1 Råd för processen

5.3.1.1 Utformning av planförslag med underlag

1. Ingen rådgivande text.
2. Den detaljerade planläggningen görs med utgångspunkt från det tidigare arbetet och erforderliga uppdateringar av bakgrundsmaterialet. 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.
3. Se råd i kapitel 5.2.1.1 *Utformning av planförslag med underlag, punkt 3*.
4. Ingen rådgivande text.

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

5. Se råd i kapitel 5.2.1.1 *Utformning av planförslag med underlag, punkt 8.*
6. Se råd i kapitel 5.2.1.1 *Utformning av planförslag med underlag, punkt 9.*
7. Se råd i kapitel 5.2.1.1 *Utformning av planförslag med underlag, punkt 10.*
8. Se råd i kapitel 5.2.1.1 *Utformning av planförslag med underlag, punkt 11.*
9. Se råd i kapitel 5.2.1.1 *Utformning av planförslag med underlag, punkt 12.*
10. Se råd i kapitel 5.2.1.1 *Utformning av planförslag med underlag, punkt 13.*
11. Eftersom MKB ska godkännas av länsstyrelsen innan planförslaget med underlag görs tillgängligt för granskning är det viktigt att MKB och planförslag är väl samordnade.
12. Om planförslaget, efter länsstyrelsens godkännande av MKB, ändras så att projektets miljökonsekvenser väsentligt förändras måste MKB justeras och på nytt tillsändas länsstyrelsen för deras godkännande.

5.3.1.2 Samråd

1. Ingen rådgivande text.
2. Ingen rådgivande text.
3. Frågan om vilka myndigheter som kan tänkas beröras och ingå i samrådsprocessen bör tas upp med länsstyrelsen.

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

I de fall statliga myndigheter har deltagit i samråd om lokaliseringsalternativ är det inte nödvändigt att åter samråda med dem om de inte antas ha ett särskilt intresse av utformningsfrågor.

Samråd med allmänhetens kan ske på flera olika sätt. Traditionella allmänna samrådsmöten är ett sätt, men ofta kan dialogmöten (exempelvis i form av öppet hus) ge ett bättre resultat. Dialogen blir mer personlig och flera vågar komma till tals än vid möten i plenum. I vissa fall kan möten med allmänhet slås ihop med möten med organisationer och enskilda. I projekt där väl upparbetade kontakter redan finns med kommun, länsstyrelse, markägare m fl kan det ibland vara möjligt och lämpligt att inte hålla några möten alls. Då kan hela samrådet ske skriftligt.

Allmänheten är en stor krets som inte går att nå genom att skicka ut brev med inbjudan, utan den sker lämpligen genom tidningsannonser.

4. Utöver den samråds-krets som ingått i tidigare utförda samråd enligt kapitel 4.1.2 *Samråd* och 5.1.1.3 *Samråd* kan en bredare samråds-krets ofta tillföra väsentlig kunskap. Den intresserade allmänheten såväl som enskilda har ofta viktig lokalkunskap. Ideella organisationer och intresseorganisationer kan ofta tillföra specialkunskap.

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

Se även tillämpliga råd i kapitel 4.1.2 *Samråd, punkt 4*.

5. Ingen rådgivande text.
6. Samrådsredogörelsen bör skrivas under av projektledaren.

5.3.1.3 MKB-arbete

1. Det är viktigt att projekten har tillräcklig kunskap om relevant lagstiftning. Miljöbalken är av stor vikt. Miljöbalkens regler om skydd av områden, skydd av arter, miljöfarlig verksamhet och vattenverksamheter är av stor betydelse för bedömning av projektets behov av anpassning eller efterföljande tillstånd och dispenser.

Kulturmiljölagen, som styr den arkeologiska processen och skyddet av fornlämningar, har stor betydelse i anläggningsprojekt. Behovet av arkeologi identifieras i samråd med länsstyrelsen och följs upp i MKB-arbetet.

2. MKB-arbetet samordnas med projektet i övrigt så att arbetet bidrar till en lokalisering och utformning som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska uppnås. I enlighet med miljöbalken identifieras också åtgärder som bidrar till att avhjälpa eller minimera negativa miljökonsekvenser som kvarstår efter att möjligheter till alternativa lokaliseringar och utformningar uttömts. Exempel på sådana åtgärder är fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

Projektets miljökonsekvenser påverkas till exempel av geotekniska och geohydrologiska förhållanden, konstruktioners grundläggning och utformning. Alla tekniska val behöver bedömas utifrån ett miljöperspektiv samt avseende konsekvenser för människors hälsa.

3. Fortløpande analyser av miljöeffekter och miljökonsekvenser ska bidra till att projektet får en bra miljöanpassning. Det är viktigt att analysera både enskilda miljöaspekter och samspel mellan dessa. MKB-processen består av ett antal moment där analyser och bedömningar genomförs i olika syfte, t ex analys av miljöförutsättningar och intressen, effekter och konsekvenser, avgränsning och alternativ. Momenten är beroende av varandra och processen måste vara dynamisk och iterativ. Analyser och bedömningar inriktas på de frågor som är väsentliga för de val och beslut som ska tas i olika faser.
4. Nollalternativet, d v s om verksamheten inte kommer till stånd, används som referensalternativ för att bedöma effekter och konsekvenser av projektets alternativa lösningar. Det är viktigt att fastställa ett horisontår och trafikprognoser för trafikrelaterade miljökonsekvenser, främst buller och luftföroreningar. I nollalternativet ingår att normala underhållsåtgärder vidtas för befintlig väg eller järnväg. Vid formulering av nollalternativet behöver hänsyn tas till annan förutsedd utveckling i området. Kommunal planering enligt PBL med en tidshorisont åtminstone motsvarande trafikprognosåret är vägledande för detta men även andra bedömningar av trender i samhällsutvecklingen kan vara relevanta. Översiktsplaner ger vägledning liksom detaljplaner enligt information från kommunal planeringsenhet.
5. Ingen rådgivande text.

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

6. Bedömningen av projektets konsekvenser utgör en värdering av vad de effekter som uppstår innebär med hänsyn till befintliga miljöförutsättningar och intressen i området. En bedömning av motsvarande framtida förhållanden (konsekvenser) i nollalternativet syftar till att ta fram ett referensalternativ som projektets effekter och konsekvenser kan jämföras med. Till exempel innebär trafikutvecklingen ofta bullereffekter som behöver beskrivas så att de kan jämföras med projektets bullereffekter.

Utöver bedömningen av direkta effekter är det viktigt att även identifiera indirekta effekter av projektet, till exempel utbyggnad av parallellvägar och ytterligare exploatering samt kumulativa (samverkande) effekter som dels kan utgöras av projektets effekter tillsammans med effekter från andra verksamheter och åtgärder, dels en samverkan mellan olika typer av effekter av projektet.

5.3.1.4 Länsstyrelsens beslut om godkänd MKB

1. MKB samt följebrev skickas till länsstyrelsen med begäran om godkännande. Följebrevet bör innehålla uppgift om rimlig tidsram för länsstyrelsens beslut, bland annat utifrån projektets komplexitet och tidplan. I den här fasen innebär länsstyrelsens godkännande att länsstyrelsen anser att MKB är tillräcklig för bedömning av projektets miljökonsekvenser.

5.3.2 Råd för handlingarna

5.3.2.1 Planförslag med underlag

1. Planförslaget arbetas fram successivt baserat på samråd och övrig kunskapsuppbyggnad inom projektet. I det här skedet behöver planförslaget inte färdigställas i alla detaljer eftersom det bör vara öppet för eventuella kompletterande samrådssynpunkter.
2. Se råd i kapitel 5.5.2 *Råd för handlingarna*.

5.3.2.2 MKB-dokument

1. Förutom krav på innehållet i MKB redovisas den information som behövs för att följa miljölagstiftningen, exempelvis allmänna hänsynsregler och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer, hushållning med naturresurser samt skyddade arter och områden.
2.
 - a. Det innebär en redovisning av vilka aspekter som behandlas respektive inte behandlas mer i MKB-dokumentet. För de miljöaspekter som avgränsas redovisas motiv och underlag. Det är lämpligt att redovisa avgränsningen av miljöaspekter i en tabell.

Under avgränsning beskrivs hur tid och geografiskt område beaktats i bedömningen av effekter och konsekvenser. Tidsperspektiv och utbredningsområde är viktiga faktorer i bedömningen av effekter och konsekvenser (t ex om effekterna är tillfälliga eller permanenta, om de

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
--------------------------------	--	-----------------------

inträffar under byggtiden eller när projektet är färdigbyggt, om de har stor utbredning eller sker i närområdet) och ingår i den redovisningen.

- b. Miljöförutsättningar och intressen redovisas med en tydlig koppling till projektets miljöpåverkan. Det innebär att den kommer att omfatta flera av de sakområden som beskrivs i punkt 1.

Redovisningen ger en förståelse för bedömningar och värderingar av effekter och konsekvenser samt avgränsningen av MKB. Den grundas på en analys av insamlad kunskap och information från samråd, fältbesök, särskilda inventeringar som genomförs i projektet samt underlag hos t ex länsstyrelse och kommun. De förutsättningar och värden som är särskilt viktiga med hänsyn till projektets tänkbara påverkan redovisas tydligt. Det är viktigt att redovisningen ger en helhetsbild och inte begränsas till utpekade områden.

Redovisningen beskriver nuläget samt även situationen för olika miljöaspekter vid horisontåret för nollalternativet.

När det finns alternativa skyddsåtgärder som väsentligt skiljer sig åt vad gäller miljöeffekter eller kostnader beskrivs dessa. Beskrivningen omfattar åtgärdernas effekter och kostnader som underlag för beslut.

- c. -
- d. -
- e. -
3. Ingen rådgivande text.
4. Med transparent menas exempelvis att eventuella alternativ är lätta att värdera, att källhänvisningar är tydligt redovisade och att bedömningar och ställningstaganden är tydligt motiverade.
5. Ingen rådgivande text.
6. Det slutliga MKB-dokumentet för planen ska spegla hela MKB-processen för att tillgodose miljöbalkens krav. Lokaliseringsutredningen sammanfattas under en särskild rubrik och omfattar en redovisning av alternativen, miljöförutsättningar och intressen i influensområdet samt miljöeffekter och miljökonsekvenserna av de studerade alternativen samt för nollalternativet.

5.3.2.3 Underlag för samråd

1. Se tillämpliga delar av råd i kapitel 4.2.1 *Underlag för samråd* samt råd i kapitel 5.2.2.2 *Underlag för samråd*.
2. Ingen rådgivande text.

5.3.2.4 Samrådsredogörelse

1. Se råd till kapitel 4.2.2 *Samrådsredogörelse*. Samrådsredogörelsen kompletteras med nya aktiviteter i den här fasen. Text från tidigare fas behålls utan redigering.

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
-------------------------	---	----------------

5.4 Projekt som ska tillåtlighetsprövas

I detta kapitel redovisas råd utifrån de tillkommande krav som följer av att projektet ska tillåtlighetsprövas av regeringen i enlighet med 17 kap miljöbalken. Projekt som kan behöva prövas är:

- 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



Figur 3: Process för tillåtlighetsprövning.

5.4.1 Råd för processen

5.4.1.1 Utredning av alternativ

1. Se råd i kapitel 5.1.1.2 *Utredning av lokaliseringsalternativ*.
2. Se råd i kapitel 5.1.1.2 *Utredning av lokaliseringsalternativ*.

5.4.1.2 Upprätta MKB

1. När underlaget för tillåtlighetsprövningen sammanställs kommer arbetet med att upprätta MKB för väg- eller järnvägsplanen normalt sett att ha bedrivits en tid, och samråd pågår.

Lokaliseringen av vägar och järnvägar har stor betydelse för den miljöpåverkan som uppstår. MKB har därför en viktig funktion vid tillåtlighetsprövning av alternativa korridorer. Dels genom att bidra i utvecklingen av alternativ, så att vägens eller järnvägens lokalisering och den tekniska utformningen blir så miljöanpassad som möjligt. Den ska också belysa miljökonsekvenserna av de alternativ som studerats och möjliggöra en samlad bedömning.

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

Lokaliseringsalternativen utgörs vanligtvis av korridorer med viss bredd som var och en kan rymma många linjesträckningar. Det gör att det inte är möjligt att förutse miljöpåverkan exakt. MKB:n kan inte vara lika detaljerad i detta skede som vid upprättandet av planen.

Vissa projekt som tillåtlighetsprövas av regeringen kan riskera att påverka Natura 2000-områden. I MKB redovisas då hur de studerade korridorerna påverkar utpekade skyddsintressen i form av arter och livsmiljöer och en gynnsam bevarandestatus för dessa. Det behövs för att bedöma om Natura 2000 området riskerar att påverkas på ett betydande sätt och tillstånd krävs. Denna så kallade behovsbedömning genomförs i samråd med berörd länsstyrelse när underlaget för tillåtlighetsprövningen tas fram. Om tillstånd behövs bör sådant normalt sökas så att tillståndsbeslutet kan ingå i underlaget för tillåtlighetsprövningen. Det är annars 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.

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.

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 av objekt som tillåtlighetsprövas kan beskrivningen av lokaliseringsfrågan i MKB för den färdigställda väg- eller järnvägsplanen vara kortfattad tillsammans med en hänvisning till MKB-dokumentet för tillåtlighetsprövningen.

5.4.1.3 Samråd

1. Se råd i kapitel 5.1.1.3 *Samråd* och 5.3.1.2 *Samråd*.

5.4.1.4 Ställningstagande till alternativ

1. 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 möjligt innebär inte att det med nödvändighet är rimligt. Om det endast finns ett rimligt alternativ är det endast detta som ska presenteras.

Motiven för rangordningen bör inte blandas ihop med den objektiva och transparenta redovisningen av de studerade alternativens konsekvenser som finns i MKB. Redovisningen i MKB är ett underlag för rangordningen där väsentliga och alternativskiljande effekter och konsekvenser vägs in. 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.

2. Ingen rådgivande text.



DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

5.4.1.5 Länsstyrelsens beslut om godkänd MKB

1. Se råd till kapitel 5.3.1.4 *Länsstyrelsens beslut om godkänd MKB*.

5.4.1.6 Kungörelse och granskning

1. Ingen rådgivande text.
2. Se råd i kapitel 6.1.1 *Kungörelse och granskning*.
3. Se råd i kapitel 6.1.1 *Kungörelse och granskning*.

5.4.1.7 Tillåtlighetsprövning

1. Ingen rådgivande text.

5.4.2 Råd för handlingarna

5.4.2.1 Utredning av alternativ

1. Se råd i kapitel 5.1.2.2 *Lokaliseringsutredning*.

5.4.2.2 MKB

1. I en MKB för tillåtlighetsprövning läggs fokus på frågor av betydelse för val av alternativ såsom alternativskiljande konsekvenser men även väsentliga konsekvenser som uppkommer i flera eller samtliga alternativ. Särskild vikt bör läggas på uppgifter som är relevanta för det aktuella skedet av tillståndsprocessen där allmänna intressen är särskilt viktiga.

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 förordade 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 exempelvis Natura 2000 områden.

För ytterligare råd se tillämpliga delar av kapitel 5.3.2.2 *MKB-dokument*.

5.4.2.3 Underlag för samråd

1. Se råd i kapitel 5.1.2.3 *Underlag för samråd*.

5.4.2.4 Samrådsredogörelse

1. Se råd i kapitel 4.2.2 *Samrådsredogörelse*.

5.4.2.5 Ställningstagande

1. Ingen rådgivande text.

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

5.4.2.6 Underlag för tillåtlighetsprövning inför granskning

1. Ingen rådgivande text.

5.4.2.7 Kungörelse

1. Ingen rådgivande text.

5.4.2.8 Granskningsutlåtande

1. Ingen rådgivande text.

5.4.2.9 Underlag för beredning av tillåtlighetsprövning till regeringen

1. Terrängkorridorer redovisas tydligt och ges en sådan bredd att risken är minimal för att någon del av anläggningen hamnar utanför korridorgränsen. Korridoren bör dock inte göras onödigt bred, för att skapa trygghet mot förändrat utförande. Kartunderlaget bör 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 väglagen och lagen om byggande av järnväg. Anordningar som har en mer indirekt koppling till den väg eller järnväg som är föremål för tillåtlighetsprövningen 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 tillåtlighetsprövningen är ombyggnad av korsande allmänna vägar, enskilda vägar i ny eller ändrad sträckning samt långa tvärsgående ledningar som avvattnar planskilda korsningar.

5.5 Färdigställa planförslag med underlag

I detta kapitel redovisas de råd utifrån de krav som tillhör färdigställandet av planförslaget efter det att samrådsprocessen är slutförd och eventuell MKB är godkänd av länsstyrelsen. Kapitlet gäller för alla projekt oavsett om de antagits medföra betydande miljöpåverkan eller ej.

5.5.1 Råd för processen

1. Ingen rådgivande text.
2. Eventuella undersökningar eller utredningar som inte har utförts tidigare i processen behöver nu vara klara för att ingå i färdigställandet av planförslag med underlag.

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

3. Synpunkter som framkommit under samrådsprocessen är vid det här laget hanterade genom bemötanden i samrådsredogörelsen. Med hantering innebär även att de synpunkter som påverkar projektets utformning och markanspråk eller innebär betydande miljökonsekvenser är beaktade och inarbetade i projektet. Synpunkter som inte behöver eller kan hanteras i planskedet dokumenteras och förs över till kommande skede.
4. Trafikverket använder successiv kalkylering, även omnämnd som successivmetodik, för att genomföra, kvalitetssäkra och dokumentera anläggningskostnadskalkylerna för väg- och järnvägsinvesteringsprojekt på ett enhetligt sätt.

Syftet är att likforma arbetssättet för framtagande av anläggningskostnadskalkyler för att på så sätt säkra att nyttan bedöms på likartat sätt och att rätt investeringsprioriteringar görs.
5. 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
 - 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 miljökvalitetsmålen nås
 - kartor, så att läsaren kan få en geografisk orientering

5.5.2 Råd för handlingarna

5.5.2.1 Planförslag med underlag

1. Ingen rådgivande text.
2. Vid behov kan även följande handlingar utgöra underlag till planen:
 - profilritningar
 - typsektioner
 - särskilda utredningar och material som behövs för tolkning och förståelse av väg- eller järnvägsplanen

Illustrationskarta kan eventuellt undvaras i de fall där den är uppenbart onödig. Det är dock viktigt att illustrationskartan inte ersätts med plankartan så att uppgifter som inte ska fastställas hamnar i plankartan.

Om gestaltningsprogram inte behöver tas fram kan gestaltningsfrågorna hanteras under särskild rubrik i planbeskrivningen.
3. Textdokument upprättas i enlighet med krav och råd i kapitel 2 *Generella råd*. För att få en spårbarhet och transparens av antaganden och bedömningar är det viktigt att det underlagsmaterial och de källor som nyttjats anges tydligt.

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
-------------------------	---	----------------

5.5.2.2 Plankarta

1. 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.

Rekommendationer för plankartans utseende finns i *bilaga 1, Redovisning på plankarta*.

2. Av redovisningsskäl bör plankartan ha en bakgrundsbild i form av en grundkarta, så att intrånget på varje fastighet kan urskiljas. Grundkartan kan gärna vara nedtonad för att göra plankartan mera lättläst.
3. 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.
4. Se *bilaga 1, Redovisning på plankarta*.
5. 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).

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 planläggningsprocessen. Däremot kan erbjudande om skyddsåtgärder fastställas, exempelvis erbjudande om bullerskyddsåtgärder på bostadsfastigheter.

En bilaga kan tas fram om det är många åtgärder som ska fastställas och om plankartan blir svårläst 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.

Se även *bilaga 1, Redovisning på plankarta*.

6. 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.

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

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.

Se bilaga 1, Redovisning på plankarta.

7. 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.

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. *Erbjudande* om skyddsåtgärder kan däremot fastställas och redovisas därmed på plankartan.

Se bilaga 1, Redovisning på plankarta.

8. Skriftligt medgivande från kommunen krävs för att det ska vara möjligt att fastställa undantag från kravet på 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.

Se bilaga 1, Redovisning på plankarta.

5.5.2.3 Underlag till plan

Planbeskrivning

1.
 - a. Ingen rådgivande text.
 - b. Ingen rådgivande text.
 - c. Miljöbeskrivningen innehåller uppgifter om projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön. Miljöbeskrivningen är en del av planbeskrivningen och kan redovisas under egen rubrik. Miljöbeskrivningen kan även vara utformad som en läsanvisning som talar om var i planbeskrivningen information om miljöpåverkan återfinns.
 - d. Förutsättningar som är relevanta att ta upp är:
 - vägen/järnvägens funktion och standard
 - trafik och användargrupper
 - lokalsamhälle och regional utveckling

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
--------------------------------	--	-----------------------

- landskapet och staden
- miljö och hälsa
- byggnadstekniska förutsättningar

- e. Ingen rådgivande text.
- f. Den valda lokaliseringen beskrivs och motiveras. Även vilka alternativ som studerats, vilka alternativ som valts bort och motiven för detta beskrivs. Underlag till beskrivningen hämtas från en eventuell lokaliseringsutredning.

På samma sätt som för lokaliseringen beskrivs 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.

- g. Följande grupper av effekter och konsekvenser redovisas normalt. För respektive grupp behandlas enbart de effekter och konsekvenser som uppstår av projektet:

- trafik och användargrupper
- lokalsamhälle och regional utveckling
- miljö och hälsa, omfattar även en beskrivning av om planen innefattar strandskydd och generellt biotopskydd samt planens konsekvenser för dessa
- anläggningskostnad
- samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)
- indirekta och samverkande effekter och konsekvenser. Exempelvis ombyggnader och omläggningar som är en följd av projektet men som inte omfattas av väg- eller järnvägsplanen. Eventuella effekter av pågående verksamheter som tillsammans med projektets effekter kan ge större konsekvenser
- påverkan under byggnadstiden. Förutsebar påverkan och förslag till skyddsåtgärder och försiktighetsmått som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga

- h. Avser en bedömning av uppfyllelse av ändamål och projektmål samt överensstämmelse och bidrag till de transportpolitiska målen och miljökvalitetsmålen.
- i. Redovisas som korta slutsatser utifrån bedömningarna av effekter och konsekvenser. Hushållning med mark- och vattenområden omfattar bedömning av skada på riksintressen.
- j. Avsnittet redovisar för vilka ändamål och i vilken omfattning mark tas i anspråk inom väg- eller järnvägsplanen och vilka motiven är för detta. En beskrivning av hur avvägning gjorts mellan fördelarna med den valda utformningen och nackdelarna för den som tvingas avstå mark eller rättigheter.

- k.
- l.

Redovisningen av strandskydd och generellt biotopskydd innefattar:

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

- projektets effekter och konsekvenser för skyddsvärdena
- om skada uppstår, varför den inte kunnat undvikas och de anpassningar som genomförts för att minimera skada
- möjliga och alternativa skyddsåtgärder och försiktighetsmått

m.

n.

Motiven för skyddsåtgärder eller försiktighetsmått bör ha sin utgångspunkt i vad som är miljömässigt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

o. Ingen rådgivande text.

p. Genomförande och finansiering avser framför allt följande delar:

- formell hantering
 - omfattning och rättsverkan av fastställelsebeslut, eventuell förändring av väghållningsansvar och så vidare
 - vilka kommunala planer som berörs, hur dessa behöver hanteras samt status för dem
- genomförande
 - hur projektet är tänkt att genomföras i den omfattning detta är beslutat (organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av väg- eller järnvägsplanen)
 - vilka åtgärder som planeras i projektet men som inte fastställs (skyddsåtgärder utanför vägområdet eller järnvägsmarken till följd av påverkan på biotopskyddsobjekt eller omläggning av enskilda vägar)
- finansiering
 - kostnader och koppling till långtidsplaner på nationell och regional nivå samt eventuell medfinansiering

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

r. Förteckning av viktigt material och utförda utredningar som är framtagna under arbetet med väg- eller järnvägsplanen men som inte redovisas i väg- eller järnvägsplanen.

2. Miljöbeskrivningen kan vara en del av planbeskrivningen och kan om det behövs redovisas under egen rubrik. Vilka uppgifter om miljön som krävs av planförslagets underlag framgår av vägförordningen och förordningen om byggande av järnväg.

- Råd avseende objektivitet och transparens enligt kapitel 5.3.2.2 *MKB-dokument punkt 4* är tillämpliga även på en miljöbeskrivning. Det är viktigt att beakta att en miljöbeskrivning är en del av en planbeskrivning och att den därför måste vara kortfattad, koncis och fokusera på vad som är nödvändigt för prövningen av planen.
- Ingen rådgivande text.

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

- c. Ingen rådgivande text.
- d. Miljöbeskrivningen behöver ha ett innehåll som klargör risk för negativ påverkan på exempelvis riksintressen, skyddade områden och överträdelse av miljökvalitetsnormer även om sådan påverkan oftast är obetydlig i projektet som inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt länsstyrelsen.
- e. Exempel på miljölagstiftning är allmänna hänsynsregler och bestämmelser om miljökvalitetsnormer, hushållning med naturresurser samt skyddade arter och områden.

Samrådsredogörelse

1. Se råd i kapitel 4.2.2 *Samrådsredogörelse*.

MKB

1. Se råd i kapitel 5.3.2.2 *MKB-dokument*.

Fastighetsförteckning

1. Innehållet i fastighetsförteckningen framgår av vägförordningen och förordning om byggande av järnväg.

Illustrationskarta

1. 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 och typsektioner 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. 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.

Se bilaga 1, *Redovisning på plankarta*.

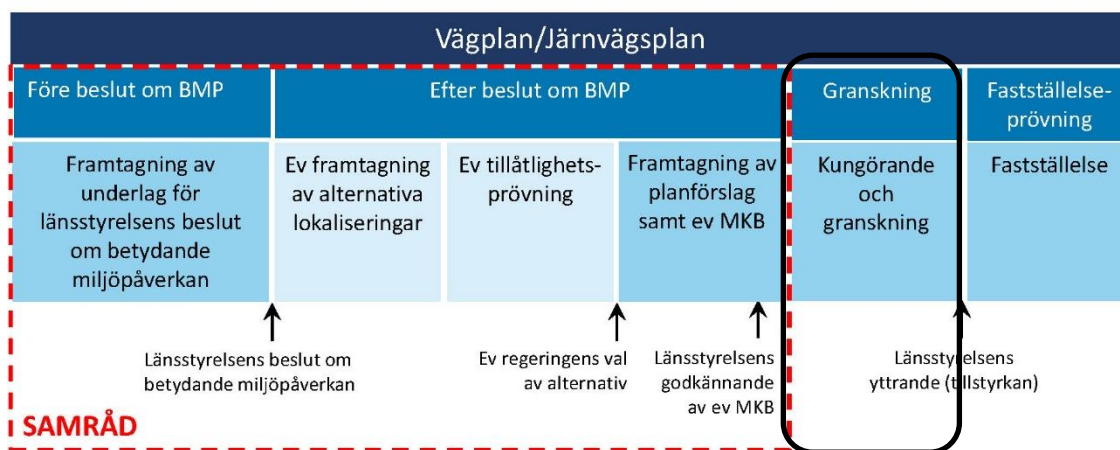
Gestaltningssprogram

1. Gestaltningssprogrammet 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.

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
-------------------------	---	----------------

6 Processen vid granskning

Detta kapitel avser den del av processen som följer efter att planförslag med underlag är färdigställt och fram till och med kungörelse och granskning av planförslaget.



Figur 4: Planläggningsprocessen. Svart ring markerar den del av processen som krävs i kapitel 6.

6.1 Råd för processen

6.1.1 Kungörelse och granskning

1. Planförslaget med underlag benämns i den här fasen Granskningshandling.

Formkrav för kungörelse framgår av vägförordningen och förordningen om byggande av järnväg. Trafikverket informerar om möjligheten till granskning genom en kungörelse. Kungörelse om granskningen förs in i Post- och Inrikes Tidningar och en ortstidning eller endera av dessa.

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 ges dock länsstyrelsen, kommunen och de enskilda som särskilt berörs tillfälle att godkänna förslaget eller att inom tre veckor granska det och lämna synpunkter.

2. I många fall är det lämpligt att planen med underlag även hålls tillgänglig på annan plats nära projektet, till exempel bibliotek och bygdegård.
3. Alla skriftliga granskningssynpunkter sammanställs och kommenteras i granskningsutlåtandet. Utlåtandet upprättas med omsorg. Exempelvis är det viktigt att Trafikverkets kommentarer är konkreta och begripliga. Utlåtandet undertecknas av den som ansvarar för detta, oftast projektledaren, och bifogas väg- eller järnvägsplanen inför länsstyrelsens yttrande. Även om det inte inkommit några granskningssynpunkter upprättas ett granskningsutlåtande.

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
--------------------------------	--	-----------------------

6.1.2 Underrättelse

1. Vägförordning och förordning om byggande av järnväg anger kraven på underrättelse. Om planen har betydelse för kollektivtrafiken underrättas även kollektivtrafikmyndigheten.

Underrättelsen 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). Om en samfällighet saknar känd styrelse eller förvaltning och har fler än 10 delägare, får den underrättas genom kungörelsedelgivning.

Övriga i fastighetsförteckningen samt berörda kommuner och myndigheter underrättas med vanligt brev.

6.1.3 Ändring av planförslag med underlag efter granskning

1. Ändring av en väg- eller järnvägsplan är föranledd av att planens innehåll ändras i sak, till exempel till följd av synpunkter vid granskningen. Plankartor och övriga handlingar som berörs 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.
2. Ingen rådgivande text.
3. En ändring av en plan kan avse även MKB som vid behov underställs länsstyrelsen på nytt för godkännande. Bedömningen av om MKBn behöver godkännas på nytt utgår från om planändringen påverkar bedömningen och beskrivningen av projektets miljökonsekvenser, till exempel förändrade intrångsmönster i värdefulla områden, ändrade bullernivåer på enskilda bostäder med mera.
4. Ingen rådgivande text.
5. Vägförordning och förordning om byggande av järnväg anger kriterierna för alternativt förfarande.

Om förslaget till plan efter granskningen behöver ändras väsentligt eller på något annat sätt som är av betydelse för allmänheten, genomförs ett nytt kungörande- och granskningsförfarande. 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 sammanställs och kommenteras i ett kompletterande granskningsutlåtande.

Om ändringen är mindre, så att det inte krävs ett nytt kungörande- och granskningsförfarande, ges i stället de som berörs av ändringen möjlighet att under minst två veckor lämna skriftliga synpunkter på förslaget. På vilket sätt de ges möjlighet att lämna synpunkter är inte reglerat. Detta sker lämpligen genom ett brev



DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

där reviderade handlingar bifogas och där de berörda får minst två veckor på sig att lämna skriftliga synpunkter.

6. Se råd i kapitel 6.1.1 *Kungörelse och granskning, punkt 3.*

6.2 Råd för handlingarna

6.2.1 Kungörelse

1. Ingen rådgivande text.
2. Ingen rådgivande text.

6.2.2 Underrättelse

1. Ingen rådgivande text.
2. Ingen rådgivande text.

6.2.3 Granskningsutlåtande

1. Ingen rådgivande text.

6.2.4 PM "Ändring efter granskning av plan"

1. Ingen rådgivande text.

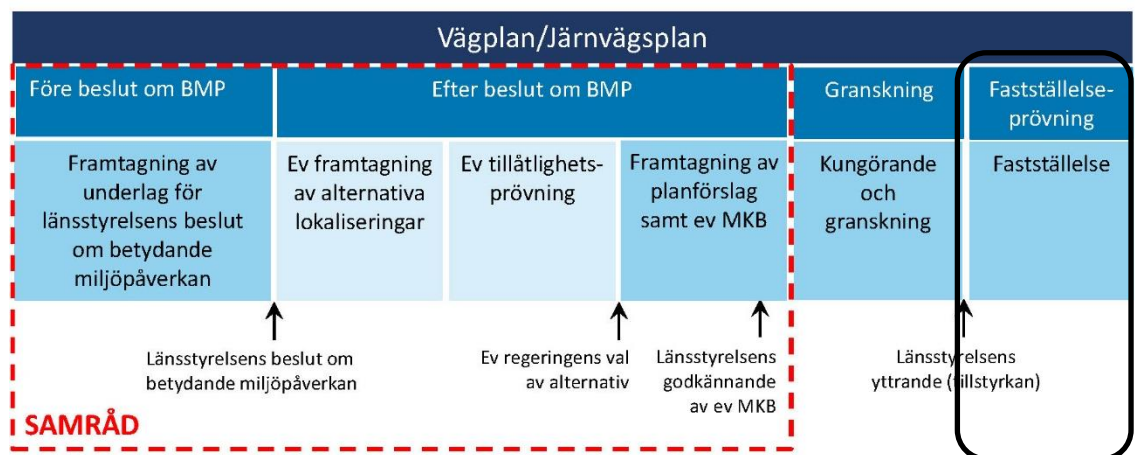
6.2.5 Kompletterande granskningsutlåtande

1. Ingen rådgivande text.

DokumentID TDOK xxxx	Dokumenttitel Planläggningsprocessen	Version 0.6
-------------------------	---	----------------

7 Processen inför fastställelseprövning

Detta kapitel avser den del av processen som följer efter det att granskningen av planförslag med underlag är genomförd och fram till det att planen skickas för fastställelseprövning.



Figur 5: Planläggningsprocessen. Svart ring markerar den del av processen som krävs i kapitel 7.

7.1 Råd för processen

7.1.1 Länsstyrelsens yttrande över planen

1. Trafikverket inhämtar länsstyrelsens yttrande över en väg- eller järnvägsplan, som benämns Fastställelsehandling. Detta görs i Trafikverket normalt av projektledaren. Av yttrandet framgår om länsstyrelsen tillstyrker väg- eller järnvägsplanen. Där framgår även om länsstyrelsen tillstyrker eventuell indragning eller annan förändring av väghållningsansvar.

7.1.2 Begäran om fastställelse av planen

1. Fastställelse av väg- eller järnvägsplan begärs hos den enhet vid Trafikverket som prövar planer.

I samband med begäran om fastställelse av en vägplan görs även begäran 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.

DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

7.2 Råd för handlingarna

7.2.1 Underlag för länsstyrelsens yttrande över planen

1. Till begäran om yttrande bifogas den version av plan med underlag som har kungjorts och granskats samt eventuellt ändrats efter granskningen.

För projekt som tillåtlighetsprövats bifogas även regeringens beslut om tillåtlighet.

7.2.2 Plan för fastställelse

1. Följande handlingar förses alltid med benämningen 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 benämningen Fastställelsehandling utan endast med nytt datum.

Till begäran om fastställelse bifogas de 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.



DokumentID	Dokumenttitel	Version
TDOK xxxx	Planläggningsprocessen	0.6

Referenser

Trafikverket (2014) Planläggning av vägar och järnvägar Version: 1.0, diarienummer TRV 2012/85426, dnr 2014-09

Trafikverket (2011) Miljökonsekvensbeskrivning för vägar och järnvägar. Handbok. Metodik, Trafikverket publikation 2011:090

Gällande lagstiftning

Lag (1995:1649) om byggande av järnväg

Väglag (1971:948)

Förordning (2012:708) om byggande av järnväg

Vägförordning (2012:707)

Miljöbalken (1998:808)

8 Versionslogg

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn (fastställd av)
HjälpTEXT: Här anges versionshistoriken	Det datum då den nya versionen fastställdes	Vad som har ändrats i den nya versionen eller om dokumentet har upphört att gälla	Namnet på den som gjort ändringen
			HjälpTEXT: tryck på TAB-knappen för att skapa fler rader.