

Tjänsteställe
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen
Handläggare
Anna-Lena Söderlind och Terés Nordqvist
Tel: 023-830 00
E-post: anna-lena.soderlind@falun.se
teres.nordqvist@falun.se

Datum Dnr
2026-07-02 KS0198/26

Falu kommuns remissvar Regeringsuppdrag Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet (LI2025/01476)

Förslag till beslut

Tjänsteskrivelsen, *Falu kommuns remissvar Regeringsuppdrag Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet (LI2025/01476)*, skickas till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, som kommunstyrelsens eget yttrande.

Sammanfattning

Falu kommun välkomnar och ser positivt på initiativ som kan underlätta genomförandet av mindre vägåtgärder på det nationella och regionala vägnätet. Kommunen delar bedömningen att en ändring i 10 § väglagen kan bidra till kortare planeringstider och mindre ”dubbelarbete” mellan vägplaneprocess och detaljplaneprocess. Trots de ökade krav på kompetens, utredningar och analyser i detaljplanearbetet, vilket kan förlänga tiden och öka kostnaden med att ta fram en detaljplan, ser kommunen att tidsvinsterna på totalen överväger det ökade ansvaret och tidsåtgången i detaljplaneärenden. Att skjuta över ansvaret för markåtkomst på kommunen riskerar dock snarare att förlänga processen för markåtkomst.

Kommunen motsätter sig dock kraftigt den föreslagna konstruktionen där kommunen tvingas stå kostnader för markinlösen för att sedan upplåta marken utan ersättning till Trafikverket. Med den rätt/skyldighet som kommuner har enligt 14 kap. 14 § PBL att lösa in mark planlagd som allmän plats kommer även skyldigheten att betala ersättning enligt bestämmelserna i expropriationslagen (14 kap. 23 § PBL), vilket innebär marknadsvärdeminskning + påslag om 25 %. Utredningen har en undermålig analys av relationen mellan 7 §, 10 § och 31 § i väglagen samt 14 kapitlet i plan- och bygglagen. Att vältra över ansvaret på kommuner att utföra och bekosta förhandling med markägare, fastighetsbildning och ersättning till markägare för att sedan tillhandahålla marken utan ersättning till Trafikverket – är ett oacceptabelt förfarande av ansvarsförskjutning. Så som förslaget till lagändring är formulerat, med specifik hänvisning till 7 § VL som anger att kommunen *ska tillhandahålla mark*, är det tydligt att kostnadsansvaret för markåtkomst avsiktligt är avsett att läggas över på kommunerna.

Falu kommun anser även att det bör vara möjligt att finansiera denna typ av åtgärder inom ramen för åtgärdsområdena i länstransportplanen genom medel avsedda för mindre objekt, det vill säga åtgärder som namnges trots att de inte överstiger 75 miljoner kronor. Detsamma bör även gälla för motsvarande åtgärder i nationell plan. Kommunen är därför kritisk till hur förslaget anger hur avtal om medfinansiering framhålls som ett villkor. Trafikverkets utnyttjande av medfinansiering har under många år kritiserats. Senast i *Investeringsplan för Sverige* (SKR, 2026) står att det framhålls särskilt att staten behöver ta ansvar för de statliga områdena ”där dagens kommunala medfinansiering innebär att kostnader vältras över på kommuner och regioner”. Däremot nämns inget om statens ansvar enligt 6 kap. 19 § PBL att anordna vägar i takt med att en detaljplan byggs ut. Falu kommun anser att regeringen måste tillse att tillräckliga medel finns avsatt för Trafikverket att uppfylla sitt ansvar.

Det är en förutsättning att Trafikverket medverkar i planprocessen med kompetens, information och kravställning gällande tilltänkt väganläggning och Falu kommun instämmer i utredningens synpunkt om att en god samverkan och ett nära samarbete är viktigt. Det är därför av stor betydelse att Trafikverket ges tillräckliga resurser för att kunna bistå kommunerna och upprätthålla en nära och kontinuerlig dialog i dessa frågor. Det föreslagna villkoret om Trafikverkets tolkningsföreträdare är i grunden bra, det får dock inte bli ett verktyg att utnyttja som vetorätt för att tvinga fram medfinansiering eller vägra projekt.

Utredningen saknar ett regionalt perspektiv, liksom beskrivning av flera konsekvenser.

Kommunen anser slutligen att regeringen skyndsamt bör ge Trafikverket i uppdrag att i samverkan med Boverket utreda vilka ändringar i plan- och bygglagen som kan komma att krävas till följd av förslaget.

Bakgrund

Trafikverket har i mars 2025 fått i uppdrag av regeringen att, i dialog med Boverket, utreda möjligheten och lämpligheten att införa ett undantag i väglagen (1971:948) som innebär att en vägplan inte behöver upprättas för åtgärder på det nationella och regionala vägnätet om kommunen har detaljplanelagt åtgärden. Undantaget ska gälla under förutsättning att åtgärden dels är av mindre omfattning, dels utförs inom sammanhängande bebyggelse samt enbart har lokal påverkan på trafiksystemet.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har erbjudit Falu kommun och 63 andra att senast 7 september yttra sig över framtiden utredning.

Utredning: <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1992984/FULLTEXT01.pdf>

Uppdrag: <https://regeringen.se/contentassets/547a5f31273a44c89f0babf08ebadfa2/uppdrag-till-trafikverket-att-utreda-forenklingar-vid-atgarder-pa-det-nationella-och-regionala-vagnatet.pdf>

Falu kommuns remissvar

Falu kommun välkomnar och ser väldigt positivt på initiativ som kan underlätta genomförandet av mindre vägåtgärder på det nationella och regionala vägnätet. Kommunen delar slutsatsen om att en ändring i 10 § väglagen (1971:948) [VL] kan möjliggöra för syftet med utredningen (korta planeringstiderna i samhällsbyggnadsprocessen). Kommunen motsätter sig dock skarpt att tillägget i 10 § VL formuleras på det sätt som utredningen föreslår (med tvång för kommunen att tillhandahålla marken). Tillägget bör formuleras; *"En åtgärd på befintlig väg ska heller inte anses vara byggande av väg om den är av mindre omfattning och omfattas av detaljplan."* Nedan följer en redogörelse för svaret.

Förslag till författningsförändring

Trafikverket föreslår en ändring i 10 § VL genom ett tillägg med en tredje punkt i stycke fyra. Förslaget tillägg anger att mindre åtgärder på befintlig väg inte ska klassas som byggande av väg – men villkorat av att kommunen tillhandahåller marken enligt 7 § VL.

10 § 4 st. p3: "En åtgärd på befintlig väg ska heller inte anses vara byggande av väg om den är av mindre omfattning, omfattas av detaljplan och kommunen tillhandahåller marken enligt 7 §."

Detta villkor innebär en tvingade förskjutning av statens ansvar både vad gäller uppgifter och kostnader för markåtkomst till kommuner på ett sätt som är helt oacceptabelt.

Det nya tillägget i 10 § blir även något motstridigt med 31 § 1 st som hänvisar till stycke fyra i 10 §. Utredarna har inte redogjort för om de båda, eller endera, lagrummen är dispositiva eller vilket lagrum som företrädesvis bör tillämpas för markåtkomst – det resonemanget saknas i utredningen då utredarna endast fokuserar på 7 § VL.

31 §: "Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme för en väg i anspråk med stöd av en fastställd vägplan eller, i fråga om åtgärd enligt 10 § fjärde stycket och 28 § andra stycket, en skriftlig överenskommelse. Vägrätt uppkommer även genom att väghållaren övertar mark eller annat utrymme med stöd av beslut om förändring av enskild väg till allmän"

Falu kommun anser att villkoret om att kommunen måste tillhandahålla marken enligt 7 § inte ska tas med i författningsändringen. Möjligheten i 7 § finns likväl kvar men ska inte vara tvingande.

Uppdraget innefattar dels att beakta hur vägrättsinstitutet kan komma att påverkas. Utredarna har kommit fram till att när en åtgärd regleras enbart genom detaljplan och vägrätt inte uppstår, samtidigt som Trafikverket kvarstår som väghållare, kan osäkerhet uppstå kring vilket rättsligt instrument som gäller, särskilt om inte vägplan upprättas. För tredje man innebär detta att det kan vara oklart vem som ansvarar för frågor som bulleråtgärder, säkerhetsaspekter och tillgänglighet. Falu kommun delar denna bild och menar att markåtkomsten därför i första hand borde ske genom vägrätt med stöd av 31 § VL.

Utredarna har valt att inte ge förslag på ändringar i plan- och bygglagen (2010:900) [PBL] vilket kan vara anledningen till att förslaget har utformats som en tvingade regel för kommuner att tillhandahålla mark. 31 § VL innebär ingen garanterad vägrätt på så vis som en fastställd vägplan gör – om Trafikverket inte når framgång i avtalsförhandlingar kan det innebära att rätten till marken uteblir. Detta kan dock lösas genom en ändring i avsnittet om inlösen i PBL 14 kap. En ny paragraf eller ändring av 14 kap. 16 § PBL som ger staten rätt/skyldighet att lösa in mark som enligt en detaljplan ska användas för väg som staten är väghållare för. Detta skulle följa samma rättsordning som gäller i dagsläget i stället för att tillskapa en ordning där statligt ansvar och kostnader skjuts över på kommuner.

Utredarna har heller inte redogjort för hur det nya lagförslaget, i den ordalydelse som föreslås, ska kunna tillämpas i de fall när en detaljplan tas fram där det ska råda enskilt huvudmannaskap för allmän plats. Ett sådant tvång ”krockar” med gällande lagstiftning eftersom en kommun inte har någon skyldighet, eller rättighet, att lösa in allmän plats med enskilt huvudmannaskap. Det paradoxala i detta är även att staten däremot, enligt 14 kap. 16 § PBL, har en skyldighet att lösa in mark eller annat utrymme som enligt en detaljplan ska användas för en väg som staten ska vara väghållare för enligt väglagen, och som har enskilt huvudmannaskap.

Snabbare samhällsbyggnadsprocess

Kommunen ser positivt på initiativet att möjliggöra för mindre åtgärder utan dubbla processer och delar uppfattningen om att det kan skapa tidsvinster i samhällsbyggnadsprocessen. Förslaget ställer dock större krav och medför fler utredningar i detaljplanearbetet, vilket kan förlänga tiden med att ta fram en detaljplan. Kommunen bedömer dock att tidsvinsterna på totalen för hela samhällsbyggnadsprocessen är större även om det ökade utredningsarbetet medför längre detaljplaneärenden.

Att förslaget är utformat som så att det är villkorat av att kommunen ska tillhandahålla marken enligt 7 § VL riskerar dock att förlänga processer i förhållande till om Trafikverket själva tar marken i anspråk med vägrätt genom 31 § VL eller ny ändring i 14 kap. PBL. Att kommunen ska tillhandahålla marken innebär likväl en fråga om förhandling då kommunen oftast vill nå frivilliga uppgörelser framför tvångsvisa förfaranden. Därefter tillkommer tid för att genomföra den fastighetsbildning som måste ske. En lantmäteriförrättning kan både fördröjas och överklagas av sakägare.

Förskjutning av statens kostnader

Förslaget innebär att kommunen inom detaljplaneringen åläggs ett större ansvar för utredningar och analyser. Detta ansvar kommer att innefatta större kostnader i form av arbetstid och kostnader för utredningar. Utredarna har missat att beskriva att dessa ökade kostnad i många fall kommer att belasta det privata näringslivet. Detta då många detaljplaner genom planavtal bekostas av den som initierat planen. Falu kommuns bedömning är att fördelarna med en snabbare och mer förutsägbar process överväger det ökade ansvaret och ökade kostnaderna i samband med att en ny detaljplan tas fram.

Att lösa in mark innebär ett administrativt merjobb för kommunerna vilket kostar både tid och pengar i fråga om fastighetsbildning och ersättning för markinlösen. Med den rätt/skyldighet som kommuner har enligt 14 kap. 14 § PBL att lösa in mark planlagd som allmän plats kommer även skyldigheten att betala ersättning enligt bestämmelserna i expropriationslagen (14 kap. 23 § PBL), vilket innebär marknadsvärdeminskning + påslag om 25 %. Rätten att ianspråkta mark med vägrätt kräver ingen fastighetsbildning och att nyttja öppningen i 31 § VL skulle spara mycket tid. Att i första hand utnyttja 31 § VL för att genom avtal erhålla vägrätt skulle innebära att Trafikverket själva, likt idag, ansvarar för den arbetsinsats som detta innebär. Att i andra hand utnyttja en tvångsinlösen genom en ny ändring i 14 kap. PBL skulle även det innebära att Trafikverket tar sitt eget ansvar i att anskaffa sig rätt till annans mark. Båda alternativen skulle även innebära att Trafikverket själva får betala den ersättning som ska utgå till markägaren.

Att vältra över ansvaret, genom en tvingande bestämmelse så som förslaget anger, på kommuner att utföra och bekosta förhandling med markägare, fastighetsbildning och ersättning till markägare för att sedan tillhandahålla marken utan ersättning till Trafikverket är ett oacceptabelt förfarande av ansvarsförskjutning. Så som förslaget till lagändring är formulerat, med specifik hänvisning till 7 § VL som anger att kommunen ska *tillhandahålla mark*, är det tydligt att kostnadsansvaret för markåtkomst avsiktligt är avsett att läggas över på kommunerna.

Utredarna skriver;

”Det är ett viktigt kriterium att kommunen, när detaljplanen vunnit laga kraft, äger och tillhandahåller marken eftersom att det då inte behövs någon ytterligare process för att få till markåtkomsten, vilket främst är fallet i exploateringssammanhang. Om kommunen äger marken så slipper Trafikverket också att förhandla om markåtkomst med flera parter, vilket sparar tid och resurser för samhället” (s.34)

Det enda som är sant i detta stycke är att Trafikverket slipper undan arbetet med markförhandling.

Avtal och samverkan

Falu kommun delar utredarnas bild av att det är viktigt att tidigt i planprocessen teckna en avsiktsförklaring för den fortsatta samverkan, och ställer sig därmed bakom förslaget om avsiktsförklaring.

Det framhålls dock som en självklarhet att alla åtgärder som kan bli aktuella att genomföra med stöd av det föreslagna tillägget i 10 § VL kommer att förutsätta ett medfinansieringsavtal. Denna bild delar inte Falu kommun. Falu kommun anser att det bör vara möjligt att finansiera denna typ av åtgärder inom ramen för åtgärdsområdena i länstransportplanen genom medel avsedda för mindre objekt, det vill säga åtgärder som namnges trots att de inte överstiger 75 miljoner kronor. Detsamma bör även gälla för motsvarande åtgärder i nationell plan.

Kommunen vill här även påminna om det grundläggande i regelverket kring medfinansiering: medfinansiering aktualiseras när annan part (kommun, region eller det enskilda) vill att byggandet av en statlig väg ska innefatta åtgärder som går utöver grundutförandet. Om det finns tydliga motiv kan medfinansiering även användas till grundutförandet. Att lämna bidrag till en statlig infrastruktur är en frivillig uppgift (prop. 2008/09:35, prop. 2012/13:25).

En bedömning behöver ske i varje enskilt projekt. Att tillskriva att ett medfinansieringsavtal alltid ska tecknas som lösning på finansiering är att gena i utredningsarbetet. Detta trots att utredarna själva (märkligt nog i sammanhanget) hänvisar till Trafikverkets egen rutinbeskrivning *Förhandling och förvaltning av avtal om medfinansiering och samverkan med externa* TDOK 2017:0422.

Staten, genom Trafikverket, har flertalet gånger fått kritik för sitt sätt att agera med att förflytta kostnadsansvaret till kommuner och regioner. Instrumentet medfinansiering till statlig infrastruktur skapades i syfte att vara ett verktyg för kommuner, landsting och privata aktörer att påverka utformningen av en anläggning. Detta efter en lång period där staten uppfattats som opålitlig och kommuner upplevt sig tvingade att delfinansiera eller förskottera olika vägbyggen för att inte skada näringslivet (prop. 2008/09:35, s. 90–91). Medfinansiering har till syfte att vara ett verktyg för kommuner, regioner och enskilda att skapa påverkan och påskyndning, inte ett verktyg för staten att utpressa finansiering.

Senast i *Investeringsplan för Sverige* (SKR, 2026) går det att läsa att det behövs en mer långsiktigt hållbar fördelning mellan kommunsektorn och staten kring ansvar, finansiering och risktagande om Sverige ska kunna genomföra de investeringar som krävs. Det framhålls särskilt att staten behöver ta ansvar för de statliga områdena ”där dagens kommunala medfinansiering innebär att kostnader vältras över på kommuner och regioner” (s. 8). Det nya lagförslaget från utredarna inom Trafikverket tycks tyvärr gå i invanda hjulspår när det framhålls som ett villkor att medfinansieringsavtal måste ingås, se avsnitt 3.5.1 i utredningen.

Falu kommun instämmer i utredningens synpunkt om att en god samverkan och nära samarbete mellan kommun och Trafikverket är nödvändig. Det är en förutsättning att Trafikverket medverkar i planprocessen med kompetens, information och kravställning gällande tilltänkt väganläggning. Kommunen instämmer även i behovet av att Trafikverket tillhandahåller mallar, riktlinjer och checklistor som stöd i arbetet.

Det föreslagna villkoret om Trafikverkets tolkningsföreträdare är i grunden bra eftersom det är hos Trafikverket spetskompetensen finns. Tolkingsföreträdet får dock inte bli ett verktyg att utnyttja som vetorätt för att tvinga fram medfinansiering eller vägra projekt med anledning av att staten själva inte avsätter tillräckliga medel.

Trafikverkets tolkningsföreträdare ska vara ett verktyg för att upprätthålla standard, säkerhet och funktion. Falu kommun anser att det är av yttersta vikt att det särskilt beskrivs hur tolkningsföreträdet får tillämpas. Det vore högst olyckligt om detta förslag till lagändring, vars syfte är att snabba på och förenkla processer, i stället blir ytterligare ett tillfälle för Trafikverket att utnyttja kommunerna som finansiärer av statlig infrastruktur.

Fortsatt arbete

Det är även av vikt att regeringen utreder i vilken omfattning, i fråga om kostnadsvolym, som lagförslaget kan komma att medföra för staten. Dels med avseende på markåtkomst, dels med avseende på att statens skyldighet enligt 6 kap 19 § PBL utlöses;

19 § I den mån staten är väghållare inom ett område som omfattas av detaljplanen, ska det som enligt 18 § gäller i fråga om kommunens skyldighet att ordna gator i stället gälla staten.

Utredarna nämner inte denna skyldighet till utbyggnad som staten har enligt PBL, utan beskriver i stället att avtal om medfinansiering kommer att utkrävas.

Kommunen delar utredningens bedömning att det i dag råder osäkerhet kring hur kriterierna ska tillämpas. Det finns en risk för olikartade och i vissa fall godtyckliga bedömningar mellan olika regioner och projekt, liksom för oproportionerligt höga krav på utredningsunderlag. Kommunen vill därför särskilt betona vikten av att Trafikverket och Boverket tar fram stödande vägledning för att säkerställa en enhetlig och förutsägbar tillämpning.

Förslaget medför, som tidigare nämnts, även ökade krav på detaljplanernas innehåll samt ett behov av fördjupad teknisk kompetens hos kommunerna, bland annat i rollen som kravställare avseende trafikfunktion och vägområdets utformning. Det är därför av stor betydelse att Trafikverket ges tillräckliga resurser för att kunna bistå kommunerna och upprätthålla en nära och kontinuerlig dialog i dessa frågor.

Övrigt

Kommunen anser att det regionala perspektivet saknas i rapporten. Regionens roll och ansvar behöver förtydligas, framför allt vad gäller åtgärder på de regionala vägarna.

Falu kommun ifrågasätter även det intransparenta förfarandet med att inte återge någon redogörelse, vare sig för de synpunkter som inkommit under perioden juni (s. 11), eller för hur Trafikverket har bearbetat och bedömt relevansen av synpunkterna.

Om en lagändring görs likt förslaget i utredningen vilket innebär att kommunen ska;

- bära ökade kostnader och ansvar i framtagandet av detaljplan
- bära kostnader och ansvar för markåtkomst
- genom medfinansiering stå kostnader för åtgärd på allmän väg

finns en risk att få kommuner kommer att nyttja denna möjlighet att med detaljplan åstadkomma mindre åtgärder på statliga vägar. Om kostnaderna blir för höga, kostnader som kommuner vet att egentligen är statens att bära, blir viljan låg. En lagändring som inte kommer till användning i praktiken tjänar inte sitt syfte. Denna potentiella konsekvens nämner inte utredningen. Utredningen nämner inte heller att det kan uppstå en orättvisa mellan kommuner beroende av befolkningsmängd, tillväxttakt och förekomst/utbredning av statliga vägar om det är kommunala skattemedel som ska finansiera markåtkomst och utförande av mindre åtgärder på statlig infrastruktur.

Kommunen anser slutligen att regeringen skyndsamt bör ge Trafikverket i uppdrag att i samverkan med Boverket utreda vilka ändringar i PBL som kan komma att krävas till följd av förslaget.

Bilagor

1. Rapport Regeringsuppdrag Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet, 2025-08-12.
2. Regeringsbeslut Uppdrag till Trafikverket att utreda förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet, 2025-03-13.

Beslutet ska skickas till

Remissvaren skickas till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 7 september 2026** via e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/01476 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Slutligt beslutsorgan

Kommunstyrelsen

Anna Tosteby
Förvaltningschef Miljö- och
samhällsbyggnadsförvaltningen

Anna-Lena Söderlind
Trafikplanerare

Terés Nordqvist
Exploateringsstrateg