

Regeringskansliet, Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss om Trafikverkets rapport: Regeringsuppdrag Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet LI2025/01476

Er beteckning: LI2025/01476

Sammanfattning

Länsstyrelsen Stockholms län avstyrker utredningens förslag. Avsaknaden av bestämmelser som reglerar syfte med väglagen och syfte med vägplan har gett utrymme för olika tolkningar av lagens tillämpning. En mer genomgripande lagöversyn behövs för att göra lagstiftningen mer lättöverskådlig, öka effektiviteten och rättssäkerheten.

Länsstyrelsens synpunkter

3 Gällande regelverk och arbetssätt för åtgärd på statlig väg

3.2.1 Vägplan

Utredningen beskriver att vägplanen är att likställa med ett tillstånd som visar "exakt var vägen ska gå". Enligt 3 a § väglagen (1971:948) framgår det att vägplanen ska visa "vägens sträckning och huvudsakliga utformning". Något krav på exakthet nämns inte.

3.4.3 Yttranden vid detaljplan

I utredningen står att Trafikverket lämnar synpunkter på de riksintresseanspråk som berörs av förslaget till detaljplan. Enligt [förordning \(1998:896\) om hushållning med mark- och vattenområden | Sveriges riksdag](#) har länsstyrelsen uppsikten över hushållningen med mark och vattenområden. Av förordningen följer att Trafikverket ska lämna underlag till länsstyrelsen. Det är

länsstyrelsen som med stöd av 11 kap. 10 § plan- och bygglagen (2010:900) gör bedömningen av huruvida detaljplanen tillgodoser riksintresset.

I utredningen står vidare "Det händer att Trafikverket överklagar samtidigt som länsstyrelsen beslutar att överpröva. För *dessa frågor* kan överklagande tillämpas enl. PBL 13:10". Länsstyrelsen kan enbart överpröva de allmänna intressen som följer av 11 kap. 10 § PBL. Staten i egenskap av fastighetsägare eller innehavare av en särskild ges genom 13 kap. 10 § PBL rätt att överklaga sådant som är förknippat med rollen som just fastighetsägare eller rättighets-havare. Det är enligt vår bedömning därför inte samma frågor som överprövas av länsstyrelsen respektive som kan överklagas av Trafikverket.

4 Problembeskrivning

4.1 Dubbelprövning

4.1.1. Väglagen kontra plan- och bygglagen

Väglagen saknar en bestämmelse som beskriver vad väglagen och vägplan syftar till. Men tillämpningen av 3a § väglagen innebär att vägplanen ska prövas med hänsyn till innehållet i 2–4 kap. och 5 kap. 3–5 §§ miljöbalken. Bestämmelsernas i 3 a § väglagen har sin motsvarighet i 11 kap. 10 § plan- och bygglagen. Ur ett länsstyrelseperspektiv menar vi att det därför kan bli fråga om en dubbelprövning när samma åtgärd är reglerade i såväl vägplan som detaljplan. Däremot är det ostridigt att besluten får olika rättsverkan.

Länsstyrelsen vill även betona att vi framför allt är en samrådspart enligt väglagen, men har ett tillsynsuppdrag enligt plan- och bygglagen. När exakt samma fråga regleras parallellt med två skilda planinstrument uppstår en situation där vi i fallet vägplan endast kan tillstyrka eller avstyrka att vägplan fastställs inför Trafikverkets beslut, medan vi vid detaljplan har möjlighet att som första instans överpröva och upphäva kommunens antagandebeslut. Länsstyrelsen ges med andra ord en möjlighet att bedöma vägåtgärden via plan- och bygglagen som vi i praktiken inte har enligt väglagen.

4.1.2 Miljöprovning

Nuvarande bestämmelse 3 a § Väglagen har länge varit föremål för diskussion och tolkning. Innebörden av lydelsen *"fastställande av vägplan enligt denna lag ska då jämföras med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken"* tycks än idag vara oklar. Vi noterar att SOU Effektivare planering av vägar och järnvägar (SOU 2010:57) som låg till grund för efterföljande proposition förklarade innebörden av lagrummet på följande sätt:

"Vid provningen enligt väglagen och banlagen ska miljöbalkens materiella bestämmelser – de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap., hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. samt skyldigheten att iaktta miljö kvalitetsnormer i 2 kap. 7 § och 5 kap. 3 § miljöbalken – tillämpas. Upprättande av arbetsplan respektive fastställande av järnvägsplan ska enligt 3 a § väglagen och 1 kap. 3 § första stycket banlagen då jämföras med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken. Bestämmelserna innebär inte att upprättande respektive fastställande av plan jämföras med ett tillstånd enligt miljöbalken utan handlar om hur miljöbalkens bestämmelser ska förstås vid provningen enligt väglagen och banlagen." (s.76).

Även om denna förklaring inte ökar förståelsen fullt ut, så anser Länsstyrelsen att 3 a § ska kopplas till vägplanens innehåll. Väglagen innehåller en uttömmande beskrivning av vad som får regleras på vägplanekartan. Eftersom länsstyrelsen bara har mandat att godkänna att miljökonsekvensbeskrivningen kan ligga till grund för provning av vägplanens innehåll är vår bedömning att vi inte kan kräva att den ska innehålla något mer än miljökonsekvenserna av vägplanens åtgärder. Efter fastställandet av vägplanen sker ofta mindre förändringar, för att detaljprojekteringen som krävs för efterföljande miljöprovningar ger ny kunskap och nya förutsättningar för byggskedet. Det är enligt vår erfarenhet i Stockholms län de efterföljande tillståndsprövningarna enligt 9 kap. och 11 kap. miljöbalken som kräver ett underlag som är mer detaljerad och tekniskt inriktade.

4.2 Långa ledtider i Trafikverkets processer

Länsstyrelsen anser att problembilden behöver kompletteras, exempelvis i vilka fall det är nödvändigt att göra en detaljplan

parallellt med vägplan. Väglagen reglerar att en väg inte får byggas i strid mot gällande detaljplan. Det finns dock inget tydligt krav att vägområdet måste omfattas av detaljplan. I Stockholms län har vi erfarit att det är både möjligt och ibland enklare att låta området vara ej detaljplanelagt.

6 Trafikverkets förslag till förändring

6.2 Författningskommentar

Länsstyrelsen avstyrker förslaget och anser att det är rimligt att eventuella tillägg ska utgå från samma princip som i gällande lagtext, dvs "marginell ytterligare påverkan". Beslut om betydande miljöpåverkan hanteras inom ramen för planprocessen enligt gällande lag och förordning. Om regeringen väljer att gå vidare med utredningens förslag är det viktigt att begreppet "antas medföra betydande miljöpåverkan" används i linje med MKB-direktivet.

6.3 Praktisk tillämpning av förslaget

När det gäller trafiksäkerhet, buller och viss miljöpåverkan är detta reglerat i bland annat [vägsäkerhetslag \(2010:1362\)](#) samt [Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd \(TSFS 2021:122\) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor](#).

Om parterna inte har en överblick och god kännedom om gällande regelverk, så finns en risk för att avtalsförklaringar och civilrättsliga avtal kommer att förflytta det lagreglerade ansvaret.

7 Alternativa förslag som övervägts

Länsstyrelsen konstaterar att förslagen som övervägts hade krävt mer omfattande regelförändringar och längre tid för att utreda förutsättningarna och därtill konsekvenserna av lagförslaget.

De som medverkat i beslutet

Beslut i detta yttrande har fattats av länsöverdirektör Tommy Hansen med handläggare Susann Sass Jonsson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också avdelningschef Anna Conzen chefsjurist Shiva Norvad medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.