



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet

Er beteckning: LI2025/01476

Sammanfattning

Länsstyrelsen är sammantaget positiv till att förenklingar genomförs som minskar onödiga prövningar av samma fråga i flera instanser och enligt olika lagrum. Det är allmänt känt att den kommunala detaljplaneprocessen ofta är snabbare än Trafikverkets process att upprätta en vägplan. Det kan innebära förlängda ledtider i samhällsbyggnadsprojekt när en vägplan måste upprättas för en åtgärd av mindre dignitet, som hade kunnat lösas ut snabbare genom en detaljplaneprocess. Om mindre följdåtgärder kopplat till kommunalt initierade planprojekt kan lösas ut enklare så finns tid och kostnader att spara och kan lämna mer rådighet hos kommunen för planeringen och därmed göra den mer förutsägbar.

Länsstyrelsen anser dock att förslaget som presenteras riskerar att skapa nya oklarheter och tolkningssvårigheter som behöver studeras närmare innan ändringar antas och avstyrker därför rubricerat förslag. Väglagen (och lag om byggande av järnväg) har under lång tid stått inför ett behov av en genomgripande översyn för att anpassa planeringen av transportinfrastrukturen till samtidens behov och krav. Länsstyrelsen bedömer att mindre justeringar som nu föreslås inte löser de grundläggande svårigheterna med dagens planeringssystem och att det därför är svårt att nå önskad effektivitet. Nedan beskrivs skälen för detta.

Bakgrund

Trafikverket gavs den 13 mars 2025 i uppdrag av regeringen att utreda möjligheten och lämpligheten att införa undantag i väglagen som förenklar byggande av väg med stöd av detaljplan under vissa

förutsättningar. Trafikverket redovisade resultatet av utredningen i en rapport den 31 augusti 2025. Länsstyrelserna har nu fått rapporten på remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Förslag till lagändring

Trafikverkets förslag till ny lydelse av 10 § väglagen innebär ett nytt, femte stycke, som möjliggör ett ytterligare undantag från vad som kan anses vara byggande av väg. I 4 st p 4 samma paragraf anges ett rekvisit för undantag som är mycket likalydande tilläggsförslaget: "[...] endast marginell ytterligare påverkan" respektive "[...] mindre omfattning". Skillnaden i de båda lydelseernas innebörd behöver göras tydligare för att uppnå önskade förenklingar.

Av författningskommentarerna utvecklas detta. Där framgår att förutom att en åtgärd ska röra statlig väg med statligt väghållaransvar, och att kommunen tillhandahåller den aktuella marken, så ska åtgärden, som nämnts ovan, vara *av mindre omfattning*. I rapporten utvecklas detta och beskrivs som att fokus för bedömningen av om åtgärden är av mindre omfattning eller ej ska vara på bedömningen om åtgärden kan eller inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan¹.

Länsstyrelsen vill här lyfta att relativt stora vägprojekt, åtminstone långt mycket större än de mindre åtgärder som detta undantag kan tänkas syfta till, antas *inte* medföra en sådan betydande miljöpåverkan att en särskild miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning måste tas fram. För vägplaner gör länsstyrelsen denna bedömning och fattar beslut om saken. Det kan röra vägprojekt om flera kilometer, gång- och cykelvägar och andra åtgärder med omfattande sprängningar, stora ytor som ianspråk tas och omdanas och hanteringen av stora mängder massor som förändrar platsen och landskapet på ett relativt omfattande vis, men där bestämmelserna enligt miljöbedömningsförordningen med dess praxis ändå inte leder till att betydande miljöpåverkan kan antas. Länsstyrelsen menar därför att bedömningen om en åtgärd kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller ej inte är lämpligt som grund för bedömningen av om åtgärden kan omfattas av föreslagna undantag från kravet på vägplan. Om det ändå är åtgärder

¹ I rapporten skrivs dock missvisande nog att åtgärden "ej *har* betydande miljöpåverkan". Inför att en åtgärd genomförs görs endast en bedömning som leder till ett *antagande* om miljöpåverkan. Först efter åtgärden är genomförd kan det bedömas vilken miljöpåverkan som åtgärden *har*.

av sådan omfattning som Trafikverket menar ska vara möjliga att genomföra med stöd av detaljplan så behöver detta framgå av slutliga författningskommentarer för att lagstiftarens avsikter enkelt ska gå att utläsa. De språkliga likheterna med det redan gällande rekvisitet "endast marginell ytterligare påverkan" gör i så fall att de praktiska och upplevelsemässiga skillnaderna är mycket större än vad de språkliga skillnaderna indikerar. Lydelsen i det föreslagna tillägget bör i så fall formuleras på ett annat sätt så att den speglar skillnaderna bättre.

När en vägplan tas fram görs bedömningen av om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan utifrån bestämmelser om specifik miljöbedömning medan en detaljplan bedöms utifrån bestämmelser om strategisk miljöbedömning. Detta eftersom en detaljplan prövar markens lämplighet för en viss markanvändning medan en vägplan prövar den specifika anläggningens omgivningspåverkan. Författningsförslag liksom författningskommentarer behöver förtydliga om byggande av väg med stöd av detaljplan ska bedömas som en del i strategisk miljöbedömning. Rapporten saknar en betryggande genomgång av om detta är förenligt med gällande direktiv och övriga bestämmelser och om vilka konsekvenser det kan leda till.

Länsstyrelsen anser att om förslagen förverkligas så behöver plan- och bygglagen också ändras så att det av samrådsprocessen för en detaljplan ska framgå om och hur en plan som har getts Trafikverkets godkännande (genom civilrättsligt avtal eller liknande, så som exemplifieras i rapporten). Detta för att göra det tydligt för remissinstanser och berörd allmänhet vad ett antagande av detaljplanen medför vad gäller rättskraft. En bestämmelse på plankartan som tydligt reglerar vad planen medger och med stöd av vilket lagrum, bör övervägas. I rapporten föreslås också Boverket få i uppdrag att utreda förändringsbehov i plan- och bygglagen. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning. Ett sådant uppdrag behöver inkludera även bestämmelser om hur s.k. MKB-projekt bedöms i undersökningen av om en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller ej, så att det klagörs om miljöbedömningsdirektivets krav möts. Det är i skrivande stund osäkert om Boverket ges detta i uppdrag och att nödvändiga följdändringar görs i plan- och bygglagen. Planeringsprocesserna kan därför behöva tillämpas utan nödvändiga följdändringar.

Länsstyrelsen anser att frågan om vägrätt för väg som byggs med stöd av detaljplan behöver förtydligas. Om inte vägrätt erhålls så behöver det bättre beskrivas vad som kan ske, exempelvis efter det att detaljplanens genomförandetid har gått ut. Vad som sker om kommunen upphäver eller ändrar detaljplanen i ett senare skede, utan Trafikverkets uttryckliga samförstånd, behöver också adresseras. Hur Trafikverkets sakägarstatus ser ut om vägrätt saknas för den statliga väganläggningen framgår inte. Om sakägarens status mer liknar en arrendators än en markägares behöver klargöras.

Länsstyrelsen noterar att bestämmelser i exempelvis 26-27 §§ väglagen gällande drift av väg endast gäller för motorväg eller motortrafikled inom område med detaljplan. Detta väcker frågan om vad som gäller för statlig väg med statligt underhåll, byggd med stöd av detaljplan. Frågan behöver adresseras för att inte skapa nya otydligheter. Andra liknande problem behöver identifieras bland eventuellt ytterligare bestämmelser som medför konsekvenser till följd av förslaget.

De som medverkat i beslutet

Beslut i detta yttrande har fattats av t.f. myndighetschef Maria Hammarström med plan- och infrastrukturhandläggare Emil Jessen som föredragande. I den slutliga handläggningen har också avdelningschef Tomas Sahlström och enhetschef Anna Persson medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.