



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

Remissyttrande över Trafikverkets rapport: Regeringsuppdrag Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet

Er beteckning: LI2025/01476

Sammanfattning

Länsstyrelsen avstyrker utredningens författningsförslag då det riskerar att göra tillämpningen av väglagen än mer svårtolkad. Förslaget är i behov av ytterligare bearbetning innan det kan tas vidare. Länsstyrelsen anser däremot att utredningen visar på det omfattande behovet av en mer genomgripande översyn av infrastrukturlagstiftningen som behövs för att göra den mer lättöverskådlig och för att öka såväl effektiviteten som rättssäkerheten.

Om regeringen trots det väljer att gå vidare med författningsförslaget behöver konsekvenser och följd effekter i plan- och bygglagen och i annan lagstiftning studeras närmare. Länsstyrelsen anser även att beskrivningen av ansvar och roller behöver förtydligas samt att de konsekvenser som uppstår till följd av tillkommande eller förändrade roller för kommuner, länsstyrelser och Trafikverket utreds vidare.

Länsstyrelsen lyfter nedan otydligheter och svårigheter vi ser i utredningen under respektive kapitel i rapporten.

3.2 Planering av åtgärder på statlig väg

3.2.1 Vägplan

Under första stycket står det att en vägplan... ”fungerar som ett tillstånd och visar exakt var vägen ska gå, hur den ska byggas och vilken mark eller utrymme som behöver tas i anspråk för vägen för

att bygga den". I väglagen står det att vägplanen ska visa "vägens sträckning och huvudsakliga utformning" (3 a § väglagen). En fastställd vägplan fungerar inte som ett tillstånd. Exempelvis kan en vägplan initiera en Natura 2000 prövning eller tillstånd för vattenverksamhet etc som i sig kan påverka utformningen.

Liknande beskrivning finns under kapitel "4.1.2 Miljöprövning" i utredningen.

4.3 Oförutsägbarhet

Länsstyrelsen menar att det inte finns något tydligt lagkrav att vägområdet måste omfattas av detaljplan. Väglagen reglerar endast att en väg inte får byggas i strid mot gällande detaljplan. Många av de svårigheter som utredningen lyfter kan undvikas om kommunen inte detaljplanearter själva vägområdet.

6 Trafikverkets förslag till förändring

6.2 Författningskommentarer

Huvudregeln enligt 14 a § väglagen är att den som avser att bygga en allmän väg ska upprätta en vägplan. Genom författningsförslaget föreslås *"mindre omfattande åtgärder"* undantas från kravet på vägplan, det vill säga åtgärder som inte definieras som "byggande av väg". Länsstyrelsen menar att det är svårt att förstå vilka vägåtgärder som omfattas av undantaget. Utredaren anger att dessa åtgärder är sådana som *"ej har betydande miljöpåverkan och endast har lokal trafikpåverkan"*. I väglagen finns inget samband mellan "byggande av väg" och betydande miljöpåverkan. En vägåtgärd kan anses vara byggande av väg även om den inte antas medföra en betydande miljöpåverkan utifrån kriterierna i miljöbedömningsförordningen. Det gäller även nuvarande undantag från byggande av väg *"åtgärder som medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen"*.

Länsstyrelsen menar att länsstyrelsernas roll när det gäller frågan om "byggande av väg" borde ha hanterats i utredningen med hänvisning till 11 § väglagen som anger att *"fråga om byggande av väg prövas av Trafikverket efter samråd med länsstyrelsen. Om Trafikverket och länsstyrelsen har olika uppfattning, hänskjuts frågan till regeringens prövning."*

Trafikverket föreslås granska om kommunens bedömning av betydande miljöpåverkan är gjord på rätt grunder. Det framgår inte om länsstyrelsens roll inom ramen för planprocessen därmed avses förändras när det gäller undersökningen av betydande miljöpåverkan i relation till Trafikverket. Det behöver belysas vilka konsekvenser som kan uppstå när bedömningen om betydande miljöpåverkan sker i detaljplan i stället för i vägplan bland annat utifrån att länsstyrelsens roller skiljer sig åt. Enligt 5 kap. 11 a § PBL ska kommunen inom ramen för planprocessen undersöka om planförslaget kan leda till en betydande miljöpåverkan. Enligt 6 kap. 6 § miljöbalken ska kommunen bland annat samråda med länsstyrelsen om sin bedömning av betydande miljöpåverkan. Enligt 15 § väglagen är det länsstyrelsen som beslutar om vägplanen kan innebära betydande miljöpåverkan eller inte.

I sammanhanget vill Länsstyrelsen lyfta att en detaljplan troligen är mer omfattande än enbart vägåtgärden. Det behöver därför även klargöras hur bedömningen av vägåtgärdens miljöpåverkan ska förhålla sig till bedömningen av miljöpåverkan för detaljplanen som helhet.

6.3 Praktisk tillämpning av förslaget

Länsstyrelsen kommer genom utredningens förslag att bedöma vägåtgärden enligt plan- och bygglagen istället för väglagen. Länsstyrelsen har ett tillsynsuppdrag enligt plan- och bygglagen och är framför allt en viktig samrådspart enligt väglagen där vi avstyrker eller tillstyrker att vägplanen fastställs. Det går inte att utläsa om förslaget till ändring i väglagen kan förväntas leda till en förändring av länsstyrelsens tillsyn enligt 10 kap. 11 § PBL.

Utredningen anger att detaljplanerna behöver bli mer omfattande och tekniskt detaljerade eftersom kommunen detaljplanelägger en statlig anläggning som Trafikverket är väghållare för. Länsstyrelsen menar att det inte tydligt framgår vad kommunen behöver utreda och redovisa i detaljplanen för att uppnå detta och för att undantaget från att ta fram en vägplan ska gälla.

Länsstyrelsen konstaterar att det kommer att behöva ske parallella dialoger och överenskommelser med Trafikverket utanför detaljplaneinstrumentet. Utöver att Trafikverket yttrar sig i planprocessen krävs förprojektering, avtal och undertecknade avsiktsförklaringar. Tillämpningen utgår även från att Trafikverket

ska ha en omfattande kontrollfunktion. Det behöver förtydligas hur dessa moment ska förhålla sig till den formella planprocessen.

Länsstyrelsen uppmärksammar att genomförandetiden för en detaljplan kan vara fem respektive femton år. I utredningen föreslås att ett avtal ska tecknas mellan Trafikverket och kommunen som ska gälla i fem år, med möjlighet till förlängning med fem år, efter att detaljplanen fått laga kraft. Rapporten belyser inte de situationer där avtalstid och detaljplanens genomförandetid skiljer sig åt.

De som medverkat i beslutet

Beslut i detta yttrande har fattats av enhetschef Elin Olsson med samhällsplanerare Johnny Granström som föredragande.