



## Näringsdepartementet

*Transportenheten*

*Anders Wuolo*

### Sammanfattad version av:

**Remissammanställning av yttranden över Transportinfrastrukturkommitténs betänkande Effektivare planering av vägar och järnvägar (SOU 2010:57)**

---

### Innehållsförteckning

1.	Inledning .....	2
1.1	Uppdraget .....	2
1.2	Remissomgången och övergripande synpunkter.....	2
1.3	Läsanvisning.....	2
2.1	Instansernas synpunkter .....	3
2.3	Övriga synpunkter .....	15

## **1. Inledning**

### **1.1 Uppdraget**

Den 19 mars 2009 bemyndigade regeringen statsrådet Åsa Torstensson att tillkalla en parlamentariskt sammansatt kommitté med uppdrag att effektivisera planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur. Regeringen beslutade samtidigt om direktiv för kommittén (Dir. 2009:16). Med stöd av bemyndigandet förordnades generaldirektören Bo Bylund den 19 mars 2009 att vara ordförande i kommittén. Kommittén antog namnet Transportinfrastrukturkommittén (N2009:03).

Transportinfrastrukturkommitténs uppdrag var att effektivisera planeringsprocessen för transportinfrastruktur. I uppdraget ingick att analysera planeringsprocessen för byggande av transport-infrastruktur och föreslå sådana ändringar i väglagen (1971:948) och lagen (1995:1649) om byggande av järnväg (banlagen) som bl.a. innebär att ledtiderna fram till färdig anläggning förkortas. Utredningsarbetet omfattade även frågor om miljökonsekvensbeskrivning och tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken samt frågor om samordning med övrig fysisk planering enligt plan- och bygglagen (1987:10, PBL).

Transportinfrastrukturkommittén överlämnade betänkandet *Effektivare planering av vägar och järnvägar* den 2 september 2010. Betänkandet har remissbehandlats under perioden 2010-09-02 t.o.m. 2010-12 10.

### **1.2 Remissomgången och övergripande synpunkter**

Betänkandet har skickats ut till 163 remissinstanser, varav 36 har valt att inte komma in med något svar. 8 instanser har på eget initiativ kommit in med svar. Sammanlagt har 135 svar kommit in.

Av dessa 135 ser en övervägande majoritet av instanserna generellt positivt på betänkandet och tillstyrker huvuddelen av förslaget medan ett fåtal ser kritiskt eller ifrågasättande på betänkandet. 13 instanser har inte något att erinra eller har inga särskilda synpunkter på förslaget och 6 instanser avstår från att yttra sig.

### **1.3 Läsanvisning**

I de följande redovisas en sammanfattning av instansernas synpunkter på betänkandets förslag och bedömningar och ett exemplifierat urval av instansernas övriga synpunkter.

## 2.1 Instansernas synpunkter

### 3.4 Kommitténs principiella syn på den fysiska planeringsprocessen

Ett fåtal instanser kommenterar kommitténs principiella syn på planeringsprocessen. De flesta ställer sig bakom bedömningen. Någon anser att det även bör nämnas att samhällsnyttan ska säkerställas.

Ett par instanser anser att det är bra att processen kortas, men det ska inte ske på bekostnad av en ordentlig prövning av miljöhänsyn och andra intressen.

*Naturskyddsföreningen* anser att kommittén har en lågt satt ambition när det gäller miljö, demokratiskt inflytande och rättssäkerhet.

### 5.3 Större möjligheter att få fastighet inlöst

Samtliga instanser som kommenterat förslaget är positiva. Flera instanser anser att förslaget är bra ur den enskildes perspektiv, t.ex. att tiden för oro minskar. Ett par instanser instämmer i att det är omotiverat att ha olika hantering av inlösen i väglagen och banlagen. Förslaget anses också vara bra ur rättsäkerhetssynpunkt och för företag som inte kan finansiera en ny fastighet.

*Trafikverket* tillstyrker förslagen men menar att det dock kan få en del oönskade följder t.ex. fördyringar genom att det blir styckvärderingar och att fastighetsägare, som man inte lyckats träffa avtal med, går till domstol för att få index och ränta att börja löpa. *Trafikverket* anser även att ersättningen skall motsvara 100% och inte 125% av marknadsvärdet. Annars innebär det en kostnad ifall fastigheten skall säljas samt en oskälig förmögenhetsöverföring till enskilda.

*Lantmäteriet* pekar på vissa begränsningar i möjligheten att tillämpa fastighetsreglering som förslaget innebär och *Örnsköldsviks kommun* och *Lantbrukarnas riksförbund* anser att regler kring ”undantagsfall” bör mildras.

### 6.3 Kopplingen mellan ekonomisk och fysisk planering

Majoriteten av instanserna instämmer i kommitténs bedömning. Det motiveras med att det t.ex. tydliggör den ekonomiska planeringens betydelse för åtgärdsvalet, att det kommer utveckla planeringssystemet och att det är en självklar och nödvändig förbättring av såväl den fysiska som den ekonomiska planeringsprocessen för åtgärder i

transportsystemet. Flera instanser anser att dock att det behöver klargöras hur den förberedande studien i praktiken ska gå till.

Ett stort antal instanser anser att kopplingen till den ekonomiska planeringen för transportinfrastruktur är svagt utvecklat i betänkandet. Ett par instanser anser att det hade varit önskvärt att hanteringen av ekonomiska och fysiska planeringen koordinerats i samma utredning.

Ett relativt stort antal instanser anser att åtgärdsvalet bör samordnas med den regionala utvecklingsplaneringen. Några framhåller också att samverkan med kommunerna är viktigt.

Flera instanser menar att det inte bara är Trafikverket som genomför förberedande studier utan även Länsstyrelsen eller regionorgan. Det anses därför märkligt att bara Trafikverket namnges i detta sammanhang.

Några instanser anser att det bör ske en växelverkan mellan ekonomisk och fysisk planering. Det anses inte entydigt att den ekonomiska planeringen ska ligga till grund för den fysiska planeringen utan ibland är det nödvändigt att den fysiska planeringsprocessen verkar som grund för att lösa finansieringsfrågan.

Någon anser att om man tar fram den fysiska planeringsprocessen parallellt med den ekonomiska prioriteringen kan man spara tid och inte riskera att pengarna gått till andra projekt när planläggningen väl är klar.

Ett par instanser samtycker inte till förslaget. Någon anser att det vore ändamålsenligt om förstudieinstitutet fanns kvar och någon anser att analysen bör ske utifrån en samordnad syn på transportinfrastrukturen (även för gående och cyklister), bebyggelsen, verksamheterna och markanvändningen i övrigt.

#### **6.4 Enklare hantering av små och okomplicerade projekt**

En stor majoritet av instanserna ställer sig positiva till enklare hantering av små och okomplicerade projekt.

Flera instanser anser att det vore bra med kriterier eller exempel som avgör när det är fråga om ”små och okomplicerade projekt” och att ”marginell påverkan” definieras. Ett par instanser framhåller att definitionen och exemplifieringen inte får vara allt för snäv.

Flera instanser anser att samråd ska genomföras med både Länsstyrelsen enligt Miljöbalken 12:6 och med kommunen. Någon betonar även vikten av samråd enligt KML 2:10.

Ett par instanser anser att det inte får ske en uppdelning av större projekt i ”mindre och okomplicerade delar” som sammantaget kan medföra omgivningspåverkan. Någon menar också att man inte bara kan se till åtgärdens omfattning utan även beakta i vilken miljö åtgärden görs.

### 6.5 En effektivare sammanhållen fysisk planeringsprocess

En stor majoritet av instanserna ställer sig positiv till en sammanhållen fysisk planeringsprocess och anser bl.a. att det gör planeringsprocessen mindre tungrodd, enklare, snabbare, effektivare, mer transparent, mindre kostsam, att ledtiderna kan förkortas, att processen kan anpassas efter det enskilda fallet och att det kan medverka till att de transportpolitiska målen uppfylls på ett bättre sätt än i dag.

Många instanser menar dock att processen ändå måste delas in i någon typ av skeden med milstolpar och beslutspunkter. Flera anser att Trafikverket bör ansvara för att ta fram en sådan process.

Ett stort antal instanser framhåller vikten av att tydligheten i processen säkerställs för alla berörda parter. Många menar att det är viktigt att förstå vilka och när olika samråd behöver genomföras. Flera anser att det hade kunnat tydliggöras i betänkandet hur samråden ska gå till.

Några instanser anser att huvudregeln ska vara att samordning alltid ska ske med kommunernas planering, dvs. översiktsplan och detaljplan.

Ett par instanser anser att det behöver bestämmas hur hanteringen skall gå till då ett projekt avbryts eller behöver tas om.

Flera instanser ser en risker med förslaget t.ex. att aktiviteter kommer att ”gå in i varandra” och att det blir svårt att följa resonemangen och besluten som tas under processens gång, att kommunernas planering inte hinner med en mycket förkortad process, att huvuddelen av samråden sker innan tillräckligt med underlag finns framme, att enskilda mister intresset för att lämna synpunkter om samrådet pågår löpande under en lång planeringsprocess och att det kan bli oklart när under den utdragna samrådsprocessen som synpunkter av olika slag ska framföras.

Några instanser är kritiska till förslaget och anser att planeringsprocessen även fortsättningsvis skall vara indelad i fasta skeden. Motiven är t.ex. för att projekten skall bli grundligt och allsidigt genomgångna, för att inte riskera minskad insyn för de som står utanför processen och för att inte riskera minskad konkurrens vid upphandlingar.

Flera instanser förordar två planeringsskeden i likhet med PBL. Det anses mer lämpligt vid framförallt större projekt. Någon anser att kommittén även borde ha utrett och kommenterat möjligheterna att istället förenkla, renodla och förtydliga nuvarande indelning i tre skeden.

Ett par är kritiska till att vid samrådet i det tidiga skedet av processen inte behandla alternativa terrängkorridorer.

*Trafikverket* ifrågasätter införandet av det övergripande transportpolitiska målet i väglagen och i lagen om byggande av järnväg. Trafikverket anser inte att det har en sådan långsiktig och tydligt vägledande karaktär att det hör hemma i lagstiftning.

## 6.6 Undantag från kravet på miljökonsekvensbeskrivning

En majoritet av instanserna ställer sig positiva till förslaget. Motiven som förs fram är bl.a. att resurserna kan läggas på där de bäst behövs, att det bör leda till en mer flexibel och effektiv process, att synsättet är i paritet med PBL och lagstiftning i andra EU medlemsstater, att förslaget överensstämmer med MKB-direktivet och ligger i linje med kommande förslag om ändring av 6 kap. miljöbalken och att det kan leda till en ökad efterlevnad av regelverket och därigenom ökad kvalitet.

Ett antal instanser anser att kriterierna för när ett projekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan behöver förtydligas och att ”betydande miljöpåverkan” definieras. Även ”påverkan” på människors hälsa och miljön anses behöva definieras.

Flera instanser understryker vikten av ett tillräckligt beslutsunderlag vid länsstyrelsens prövning av betydande miljöpåverkan. Ett par instanser anser att det är lämpligt att Länsstyrelsen gör bedömningen medan någon annan föredrar Naturvårdsverket.

*Trafikverket och Malmö kommun* anser att det är bra att Länsstyrelsen skall motivera varför de anser att projekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan medan *Länsstyrelsen i Västra Götaland* anser det minst lika viktigt att även motivera varför det inte är betydande miljöpåverkan.

Flera instanser är kritiska till förslaget och anser att MKB alltid bör upprättas. Motiven är bl.a. att det är svårt att bedöma projektens miljöpåverkan i ett tidigt skede, att om projektören ändå måste göra en bedömning av påverkan och konsekvenser kan de lika gärna göra en förenklad MKB och att ett generellt undantag från kravet på MKB står i motsats till kommitténs övergripande ambition beträffande miljöprocessen. *Naturskyddsföreningen* befarar att det kommer leda till att samrådsunderlagen kommer att utformas för att övertyga om att det *inte* är frågan om betydande miljöpåverkan.

## 6.7 Gemensam planering av vägar och järnvägar

Samtliga instanser som kommenterat förslaget ställer sig positiv till gemensam planering av vägar och järnvägar.

Det som anses positivt med samordningen är t.ex. att det erhålls en bättre helhetsbild, det blir lättare att överblicka påverkan och konsekvenser och att planeringsprocessen blir snabbare.

### Förenklade förfaranden

- 6.8.2 Förenklat förfarande för ändring av vägplaner och järnvägsplaner
- 6.8.3 Förenklat förfarande för vissa vägplaner och järnvägsplaner av liten betydelse
- 6.8.4 En vägplan ska alltid fastställas
- 6.8.5 Förenklade förfaranden till följd av planering enligt PBL
- 6.8.6 Undantaget för industrispår och hamnspår uteslutande på egen fastighet förtydligas

Majoriteten av instanserna är positiva till förenklade förfaranden.

Då det gäller planer av liten betydelse anser flera instanser att två veckors granskningstid är för kort. 3 till 4 veckors granskningstid föreslås.

Några instanser anser att det behövs förtydligande av vilka typer av projekt och vilka omständigheter som ska råda för att en förenklad process ska vara aktuell. Tydligare definition för när undantag från kungörelse kan tillämpas efterlyses.

Ett fåtal instanser är kritiska till förenklat förfarande för vissa vägplaner och järnvägsplaner av liten betydelse. Motiven är bl.a. att även små åtgärder kan drabba enskilda hårt och att inte behöva kungöra är därmed tveksamt och att utställning är enda möjligheten för vissa grupper att komma till tals.

Endast ett fåtal instanser kommenterar förslaget att en vägplan alltid skall fastställas men samtliga av dessa är positiva. Det som förs fram är att när det finns skäl att kräva fysisk planering enligt väglagen eller banlagen bör planeringen också resultera i en fastställd plan och ett överklagbart beslut och att inlösen och andra ekonomiska frågor kan lösas utan onödig fördröjning. *Trafikverket* tillstyrker förslaget utifrån demokrati- och rättssäkerhetsaspekter, men ifrågasätter om det kan anses utgöra en effektivisering av planeringsprocessen.

Flertalet instanser ställer sig positiva till förenklat förfarande till följd av planering enligt PBL. Ett par instanser är dock tveksamma till att MKB inte ska behöva upprättas för vägar och järnvägar som ska prövas med detaljplan. Någon anser att detta bör studeras vidare och någon anser att MKB ska upprättas av den som har huvudansvaret för att bygga och driva vägen.

Några instanser anser att ytterligare förenklingar borde studeras för att undvika dubbel planering och dubbla överklagningsprocesser med risk för olika utfall t.ex. möjligheterna att inom tätbebyggt område enbart lita till detaljplan eller att väg/järnvägsplaner som upprättas i enlighet med kommunens detaljplaner inte ska behöva fastställas.

Ett fåtal instanser är kritiska till förslaget. Motiven är t.ex. att PBL:s regler inte är tillräckliga då det gäller tekniskt komplicerade system med interkommunala beroenden och att stora och samhällsviktiga transportinfrastrukturprojekt bör prövas på samma sätt som idag för att bli grundligt och allsidigt genomgångna.

Flertalet instanser ställer sig positiva till undantaget för industrispår och hamnspår uteslutande på egen fastighet. Motiven är t.ex. att kommunen tillsammans med berörda företag och verksamhetsutövare kan planera transportinfrastrukturprojekt enligt plan och bygglagen och att flyttningen av gods mellan olika transportslag underlättas som innebär förbättrade möjligheter för de intermodala transporterna.

Några instanser framför att ytterligare villkor måste vara uppfyllda t.ex. att undantaget inte kan avse projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan, projekt där en järnväg förbinder det allmänna järnvägsnätet med ett industri- eller hamnområde och att industrispåret eller hamnspåret inte medför några risker eller störningar av betydelse för omgivningen.

## **6.9 Tillämpningen av 6 kap. miljöbalken**

Samtliga instanser som kommenterar förslaget ställer sig positiva till det.

Ett par instanser påpekar dock att kopplingen till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar bör förtydligas. Någon anser även att det inte främjar arbetet med att effektivisera infrastrukturplaneringen om trafikverkets föreskriftsrätt för bl.a. miljökonsekvensbeskrivningar tas bort.

## **6.10 Förlängning av giltighetstiden för väg- och järnvägsplaner**

En majoritet av instanserna är positiva till förslaget. Motiven är framför allt att rättsäkerheten för den enskilde stärks, att det kommer till nytta om projektet försenats p.g.a. yttre omständigheter och att ryckigheten i den långsiktiga planeringen minskar och stabiliteten stärks. Det anses även bra att föråldrade planer omprövas i grunden.

Ett antal instanser anser dock att begreppet synnerliga skäl bör ändras till särskilda skäl och någon anser att det kan tydliggöras vad som händer då en planeringsprocess avbryts eller behöver göras om från början



Ett par instanser menar att situationer kommer uppstå när projekt inte kan genomföras inom planerad tid och att en fastställd plan bör få förlängas om den är aktuell eftersom det annars innebär stora kostnader för samhället.

Några instanser anser att begränsningen till fem plus högst två år känns kort och jämför med detaljplaner enligt PBL som kan ges genomförandetid på upp till 15 år. Någon föreslår förlängning med 5 år och någon tycker att nuvarande möjligheter till förlängning i Väglagen bör bibehållas och även införas i Lagen om byggande av järnväg.

### **6.11 Några mindre ändringar av väglagen och banlagen**

Samtliga instanser som kommenterat förslaget ställer sig positiva till det. Det anses som positivt att skillnader i planeringshänseende väg och järnväg tas bort och att lagarna likställs och harmoniseras.

Ett par instanser anser att systemet blir enklare att förstå och tillämpa och dubbelarbete kan undvikas.

En återkommande synpunkt bland remissvaren, som inte nödvändigtvis är kopplad till förslag 6.11, är att harmonisering mellan Väglagen och Banlagen är positivt.

### **Förändringar av tillåtligheten**

#### **7.3 Regeringen ska avgöra vilka projekt som ska prövas**

Majoriteten av instanserna ställer sig positiva till att den obligatoriska tillåtlighetsprövningen avskaffas och att regeringen avgör vilka projekt som ska prövas. Motiven är bl.a. att systemet blir mer flexibelt, färre projekt kommer prövas och värdefull tid därmed sparas, rätt projekt fångas upp, handläggningstiden kommer bli kortare och att det kan möjliggöra prövning även av andra komplicerade projekt än de som idag anges i Miljöbalken.

Flera instanser anser att tydliga kriterier behöver utarbetas för att avgöra vilka projekt som skall prövas. Även hur processen ska se ut och vad beslutet ska handla om och grunda sig på anses behöva preciseras.

Flera instanser anser att miljöprövningen bör ske hos någon annan instans än regeringen t.ex. vid miljödomstol.

Ett par instanser menar att tillåtlighetsprövning av regeringen utgör en allvarlig inskränkning i rättssäkerheten.

#### **7.4 Prövningstidpunkt, underlag och rättsverkan**

Majoriteten av instanserna delar kommitténs bedömning. Flera instanser anser dock att Natura-2000-frågor bör avgöras separat, före regeringens tillåtlighetsprövning.

Någon instans menar att det inte blir möjligt att behålla nuvarande detaljeringsgrad i underlaget för prövningen i och med att tillåtlighetsprövning ska ske tidigare i fortsättningen.

En annan synpunkt är att utredningen måste i tillåtlighetsärendet även visa att tillstånd kommer att kunna meddelas enligt EU:s art- och habitatdirektiv och fågeldirektivet som har införts i den svenska lagstiftningen i Artskyddsförordningen.

#### **7.5 Tillåtlighetsprövningen i den nya planeringsprocessen**

Majoriteten av instanserna ställer sig positiva till förslaget.

Flera instanser anser att det är bra att flera alternativ tas fram medan någon instans motsätter sig rangordningen och anser Trafikverket ska ansöka om tillåtlighet för den lösning som man bäst anser uppfyller miljöbalkens regler.

Flera instanser anser att det behöver förtydligas vad som avses med rimliga alternativ.

Ett par instanser påpekar även att det inte alltid finns realistiska alternativ, t.ex. vid ombyggnad.

Andra synpunkter är att rangordningen borde utgå från de transportpolitiska målen och det möjligen bör införas en längst handläggningstid.

#### **7.6 Förenklad handläggning av tillåtlighetsärenden**

Det fåtal instanser som kommenterat instämmer i kommitténs bedömning. Det anses som positivt om handläggningstiden i regeringskansliet därmed kan förkortas.

#### **7.7 Länsstyrelsen ska få tillåta mindre avvikelser från tillåtlighetsbeslut**

Samtliga instanser som haft synpunkter på förslaget tillstyrker det kommittén föreslår. Ett par instanser anser dock att det bör förtydligas vad som avses med mindre avvikelser.

Ett par instanser tillstyrker förslaget under vissa förutsättningar t.ex. att avvikelserna är av mycket begränsad omfattning och att förslaget inte begränsar möjligheterna för enskilda att få en rättslig prövning av beslut som går dem emot.

Förslaget anses värdefullt för att undvika onödiga omprövningar och någon anser att detta bör vara förenat med krav på samråd med berörd central myndighet.

### Samordning och samverkan

#### **8.3.2 Ingen generell utbytbarhet mellan väglagen/banlagen och PBL**

Ett fåtal instanser kommenterar kommitténs bedömning. Majoriteten instämmer i slutsatserna. Någon anser dock att möjligheterna att använda sig av enbart detaljplan för utbyggnad av väg eller järnväg bör studeras vidare.

#### **8.4.1 Ökad samordning och samverkan**

#### **8.4.2 Samspelet mellan stat och kommun**

- *Det krävs ökad tydlighet från statliga aktörer*
- *Rättsverkan av regeringens beslut att fastställa väg- och järnvägsplan*

Majoriteten av instanserna är positiva till kommitténs förslag och bedömningar avseende ökad samordning och samverkan och samspelet mellan stat och kommun.

Instansernas argument för ökad samordning är t.ex. att det kan medverka till att transparensen och effektiviteten i planprocessen ökar och att dubbelarbete kan undvikas.

Flera instanser anser att tidiga samråd och samverkan är viktigt bl.a. för att öka tydligheten i planeringsprocessen och öka möjligheten att påverka utformningen av infrastruktursatsningar och för att det är en avgörande utgångspunkt för snabb och effektiv planering. Någon instans anser dock att samrådsformerna mellan Trafikverket och länsstyrelsen bör utvecklas.

Ett par instanser anser att det finns möjligheter att förstärka kopplingen mellan den fysiska planeringen och den regionala utvecklingsplaneringen.

När det gäller förslaget att regeringen skall fastställa en plan om Trafikverket och en kommun inte kommer överens råder det delade meningar. En svag majoritet av instanserna får anses vara kritiska till förslaget.

Flera instanser, framförallt kommunerna, har kraftiga invändningar mot förslaget och anser att det är en oacceptabel maktförskjutning från

kommunens självbestämmande där planmonopolet är en av de viktigaste förutsättningarna. Många menar även att denna möjlighet redan finns i och med ett planföreläggande enligt PBL och att detta bör vara tillräckligt. Den lokala kunskapen anses också vara bäst hos kommunerna.

Någon menar även att förslaget skulle kunna innebära att statliga myndigheter struntar i att komma överens i svåra ärenden eftersom man lutar på att regeringen går på de statliga institutionernas linje.

Många instanser är dock positiva till förslaget och anser bl.a. att det är angeläget att staten får ett tydligt mandat och därigenom kan säkerställa att nationellt betydelsefulla infrastrukturprojekt kan genomföras utan onödigt dröjsmål och genomföra. Ett par Länsstyrelser anser att man även bör avskaffa kommuns besvärsmått.

Några instanser anser att förslaget är rimligt och kan accepteras men att det skall finnas särskilda skäl innan frågan lämnas över till regeringen. Ett par instanser anser att det blir tydligare om samtidigt ett föreläggande enligt PBL beslutas.

En annan synpunkt är att det genomgående i betänkandet antas att det är Trafikverket som är spårbyggare och därmed ansvarig exempelvis för samordning och samråd med kommuner. Även andra aktörer än Trafikverket har detta uppdrag, däribland SL, därför bör lagtexten i detta avseende skrivas mer neutralt samt att Trafikverkets olika roller förtydligas.

### **8.5.2 PBL ska räcka för spårväg och tunnelbana**

En stor majoritet av instanserna ställer sig positiva till förslaget. Flera instanser anser att nuvarande obligatoriska dubbelprövning är ett hinder för en effektiv utbyggnad av spårväg eftersom det fördröjer och fördyrar planeringsprocessen utan att öka planeringens kvalitet eller förbättra slutresultatet. Valfriheten anses skapa bättre effektivitet och flexibilitet.

Flera instanser pekar dock på en problematik kring befintliga detaljplaner. Några anser att det bör räcka med att gatumark eller trafikändamål anges i detaljplanen kombinerat med miljöprövning för att spårväg ska kunna byggas, i annat fall måste många detaljplaner ändras, medan andra anser att spåret skall anges och ha stöd i detaljplanen.

Ett fåtal instanser ställer sig kritiska till förslaget och menar t.ex. att PBL inte är tillräcklig för att ensamt pröva och reglera tekniskt komplicerade system med interkommunala beroenden. Detaljplan bedöms inte heller vara tillräckligt för prövning av utformningen och utförandet av dessa anläggningar.

### 8.6.2 Bygglov ska krävas i färre fall

Majoriteten av instanserna ställer sig kritiska till förslagen. Det motiveras med t.ex. att Trafikverkets samrådsförfarande inte är tillräckligt för att tillgodose kraven på samordning och säkerhet, att slopad bygglovsplikt för väg- och järnvägstunnlar kan påverka räddningstjänstens möjlighet till deltagande, att det innebär en oacceptabel inskränkning i det kommunala självstyret och att ett undantag från bygglovsplikt skulle innebära att en kommun inte medges rätt att ta ut planavgift. Någon anser att åtminstone tunnelmynningar borde vara bygglovspliktiga då de är en del av stadsbilden.

Flera instanser är också positiva till förslagen. Det bedöms t.ex. kunna medverka till en enklare och snabbare process. Någon instans anser dock att förslaget otillräckligt för att begränsa den dubbla eller tredubbla prövning som i dag sker och menar att anläggningslagar skulle innebära en betydligt kortare och effektivare planprocess.

### 8.6.3 Färre efterföljande beslut och anmälningar enligt miljöbalken

Majoriteten av instanserna ställer sig positiva till förslagen och tycker det är bra att frågor om biotopskydd och samråd enligt 12.6 miljöbalken tas upp tidigt i planeringsprocessen/samrådsskedet. Det anses bl.a. vara en efterlängtd administrativ förenkling och att dessa prövningar ofta bli en formsak. Flera instanser menar dock tillräcklig hänsyn måste tas till dessas frågor i planeringen och inte nedvärderas t.ex. genom ett detaljerat samrådsunderlag. *Trafikverket* anser dock att det inte får innebära avsevärt ökade krav på detaljeringsgraden i planerna, ifall det ska bli fråga om en effektivisering.

Ett par Länsstyrelser tar upp frågan om Länsstyrelsen får ställa villkor för att förorda en väg-/järnvägsplan, vilket en ut av dem anser att de bör få göra.

Ett fåtal instanser är kritiska till förslaget och anser att biotopskyddet skall fortsätta att gälla. Någon anser att dessa förslag skall konsekvensbedömas ytterligare innan kommitténs förslag förverkligas.

## Överklagande av väg- och järnvägsplaner

### 9.3 Bara den som varit aktiv ska få överklaga

En stor majoritet av instanserna ställer sig positiva till förslaget. Motiven som framförs är t.ex. att det säkerställs att synpunkter kommer in i ett tidigt skede, att det är en effektivisering från dagens bestämmelser och en harmonisering med Plan och bygglagen. Flera instanser påpekar dock vikten av tidig information till dem som berörs.

Ett fåtal instanser är kritiska till förslaget och menar att nyinflyttade helt berövas möjligheten att överklaga större vägar och järnvägsdragningar ifall den förra ägaren inte varit aktiv under planeringsprocessen.

#### **9.4 Det som avgjorts vid tillåtlighetsprövningen ska inte prövas på nytt av regeringen**

En stor majoritet av instanserna är positiva till förslaget. Fler instanser anser dock att det är förenat med olika krav bl.a. lång framförhållning i planeringsprocessen, bra och tydliga samråd med de enskilda som berörs och att processen för tillåtlighetsprövning är genomskedd.

Ett mindre antal instanser är kritiska till förslaget och ifrågasätter om förslaget är förenligt med demokratiskt inflytande och rättsäkerhet för enskilda. Någon hävdar att det strider mot svenska och EU:s rättsprinciper och någon att det strider mot Århuskonventionen och MKB-direktivet.

#### **9.5 Överklaganderätt för Naturvårdsverket, regionplaneorgan och regionala kollektivtrafikmyndigheter**

Majoriteten av instanserna ställer sig positiv till förslaget. Några tillstyrker Naturvårdsverkets rätt och några regionplaneorgan och regionala kollektivtrafikmyndigheternas rätt. Vissa tillstyrker alla de uppräknades rätt.

Ett mindre antal Länsstyrelser anser inte att det är motiverat att Naturvårdsverket ska ha rätt att överklaga väg- och järnvägsplaner. Någon menar att Naturvårdsverket mycket sällan är en aktiv deltagare i planprocessen och att då komma in i först när väg- eller järnvägsplanen är fastställd är inte konstruktivt och motverkar en effektiv planering. Någon annan anser rätten istället bör tas bort i väglagen.

Ett par instanser anser att det är en orimlig ordning att olika statliga myndigheter kan överklaga varandras beslut.

#### **9.6 Delar av en överklagad plan ska kunna verkställas**

Majoriteten av instanserna är positiva till förslaget. Få instanser har dock kommenterat.

En synpunkt är att det kan vara olämpligt att genomföra en del av en plan om den är beroende av en annan del av planen - som kanske aldrig kommer till stånd - för sin funktion. Däremot kan det vara lämpligt att genomföra en delsträcka om den uppfyller en funktion även fristående.

Andra synpunkter är att det ur demokratiskt perspektiv uppfattas som märkligt att ett objekt får påbörjas i de delar som inte överklagas

omfattar då det kan uppfattas för en klagande som att möjligheterna att ”få rätt” minskar avsevärt om en stor investering redan påbörjats och att om en väg- eller järnvägsdragning kan börja byggas till vissa delar av en planerad sträckning så låser det prövningen för den kvarvarande överklagade sträckningen på ett oåterkalleligt sätt.

## 9.7 Handläggningstiden bör bli kortare

Samtliga instanser som kommenterat delar kommitténs bedömning.

Flera instanser anser att Regeringskansliet bör få tillräckliga resurser för att förkorta handläggningstiderna.

Flera instanser anser att en lagen bör ange en maxtid för hantering av överklagandeärenden. Några anser att det i normala fall inte skall ta mer än ett halvår och någon anser att ännu högre krav bör ställas.

## 10.1 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Relativt få instanser kommenterar kommitténs sista förslag.

*Trafikverket* tror att tidplanen är möjlig, *Lantbrukarnas riksförbund* anser att ändringarna bör kunna tas i bruk tidigare medan *WSP och Uppsala universitet* tror att tiden är för kort och menar att det behövs en viss tid för omställning av verksamheten. Det påpekas även att arbetet med följdändringar av berörda förordningar också tar en viss tid.

Andra synpunkter är att övergångsbestämmelserna måste utformas klart och tydligt så att det inte uppkommer oklarheter och följdproblem vid tillämpningen och att det behövs en sluttid för dessa.

## 2.3 Övriga synpunkter

Betänkandet tar inte upp samråd eller prövning enligt Kulturminneslagen (KML) och den saknas i tabell 5:1.

Kommitténs skrivning om kvinnors deltagande i planeringsprocessen på sidan 253 anses inte helt lyckad ur jämställdhetssynpunkt.

Samrådsformerna bör utvecklas för att nå en bredare publik och verka för jämställdhet.

Några instanser förordar en gemensam väg- och järnvägslag.

Artskyddet nämns inte i remissen, vilket anses som en stor miss. Erfarenheter från de internationella utblickarna borde tydligare beskrivits, framförallt erfarenheter från det danska systemet med anläggningslagar.

Det finns starka skäl för att samordna kommunens översiktliga planering med utredningar om väg och järnväg i ett plandokument, och att på motsvarande sätt samordna kommunens detaljplanering med den detaljerade planeringen för väg och järnväg. Den danska anläggningslagen skulle med fördel kunna tjäna som utgångspunkt för sådana överväganden.

Det finns skäl att överväga införandet av restriktioner i form av prövningstillstånd för överklagade till högre instans.

Kommitténs förslag att det är Länsstyrelsen som har att samordna statliga myndigheters intressen är inte tillräckligt.

En viktig fråga som inte får svar i utredningen är när i planeringen som en väg eller järnväg får riksintressestatus. Utredningen bör kompletteras med en analys av detta.

Det förutsätts utredas vidare vilka följder det kan få för prioriteringen av projekt i olika landsdelar när det i förordningen krävs att finansieringen för hela processen redan från början är klar.

Kommitténs slutsats och den metod som kommittén använt för jämförelsen mellan olika länder ifrågasätts. En rättsjämförelse som i högre grad avsett demokratiskt inflytande och rättssäkerhet för enskilda hade med stor sannolikhet varit mycket relevant och användbar.

Frågan om tillåtlighetsprövningen av farleder bör få en snar behandling.

En särskild utredning om hur planeringsprocessen kan påskyndas utan att rättssäkerheten för den enskilde äventyras, skulle välkomnas.

En utredning om väglagen kan kompletteras så att även övergripande gång- och cykelvägsprojekt kan prövas och genomföras med stöd av väglagen föreslås.

Prövning enligt lagen om byggande av järnväg alternativt väglagen skall ersättas av en enda sammanhållen prövningsprocess enligt kap. 9 och kap. 11 miljöbalken. På så sätt effektiviseras prövningsprocessen samtidigt som rättssäkerheten ökar för alla berörda parter, förutsatt att prövningen enkom sköts av miljödomstol.