

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

Innehållsförteckning

1.	Inledning	3
1.1	Uppdraget	3
1.2	Remissomgången.....	3
1.3	Läsanvisning.....	3
2.	Betänkandets förslag och resultat	4
2.1	Övergripande synpunkter på betänkandet	4
2.2	Förslagen och instansernas synpunkter	7
	Kap. 3.4 Kommitténs principiella syn på den fysiska planeringsprocessen	7
	Kap. 5.3 Större möjligheter att få fastighet inlöst	8
	Kap. 6.3 Kopplingen mellan ekonomisk och fysisk planering	12
	Kap. 6.4 Enklare hantering av små och okomplicerade projekt	19
	Kap. 6.5 En effektivare sammanhållen fysisk planeringsprocess.....	22
	Kap. 6.6 Undantag från kravet på miljökonsekvensbeskrivning.....	37
	Kap. 6.7 Gemensam planering av vägar och järnvägar	43
	Kap. 6.8.2 Förenklat förfarande för ändring av vägplaner och järnvägsplaner	44
	Kap. 6.8.3 Förenklat förfarande för vissa vägplaner och järnvägsplaner av liten betydelse	44
	Kap. 6.8.4 En vägplan ska alltid fastställas	46
	Kap. 6.8.5 Förenklade förfaranden till följd av planering enligt PBL	46

Kap. 6.8.6 Undantaget för industrispår och hamnspår uteslutande på egen fastighet förtydligas	49
Kap. 6.9 Tillämpningen av 6 kap. miljöbalken.....	50
Kap. 6.10 Förlängning av giltighetstiden för väg- och järnvägsplaner	51
Kap. 6.11 Några mindre ändringar av väglagen och banlagen	54
Kap. 7.3 Regeringen ska avgöra vilka projekt som ska prövas	54
Kap. 7.4 Prövningstidpunkt, underlag och rättsverkan	59
Kap. 7.5 Tillåtlighetsprövningen i den nya planeringsprocessen	62
Kap. 7.6 Förenklad handläggning av tillåtlighetsärenden.....	64
Kap. 7.7 Länsstyrelsen ska få tillåta mindre avvikelser från tillåtlighetsbeslut	64
Kap. 8.3.2 Ingen generell utbytbarhet mellan väglagen/banlagen och PBL.....	65
Kap. 8.4.1 Ökad samordning och samverkan.....	66
Kap. 8.4.2 Samspelet mellan stat och kommun.....	68
Kap. 8.5.2 PBL ska räcka för spårväg och tunnelbana	73
Kap. 8.6.2 Bygglov ska krävas i färre fall.....	76
Kap. 8.6.3 Färre efterföljande beslut och anmälningar enligt miljöbalken	80
Kap. 9.3 Bara den som varit aktiv ska få överklaga.....	84
Kap. 9.4 Det som avgjorts vid tillåtlighetsprövningen ska inte prövas på nytt av regeringen.....	87
Kap. 9.5 Överklaganderätt för Naturvårdsverket, regionplaneorgan och regionala kollektivtrafikmyndigheter	89
Kap. 9.6 Delar av en överklagad plan ska kunna verkställas	90
Kap. 9.7 Handläggningstiden bör bli kortare	91
Kap. 10.1 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	93
2.3 Övriga synpunkter	94

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

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.

1.3 Läsanvisning

I de följande kapitlen redovisas remissinstansernas övergripande inställning till betänkandet, utredarens förslag och remissinstansernas synpunkter på dessa samt ett exemplifierat urval av instansernas övriga synpunkter.

2. Betänkandets förslag och resultat

2.1 Övergripande synpunkter på betänkandet

Riksgäldskontoret, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Karlsborgs kommun, Fastighetsägarna Sverige, Sveriges akademikers centralorganisation och Tjänstemännens Centralorganisation avstår från att yttra sig.

Kammarrätten i Göteborg, Umeå tingsrätt, Förvaltningsrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Göteborg, Socialstyrelsen, Sametinget, Strålsäkerhetsmyndigheten, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, Konkurrensverket, Elsäkerhetsverket, Energimarknadsinspektionen, Konsumentverket och Arbetsmiljöverket har inte något att erinra eller har inga särskilda synpunkter på förslagen.

Växjö tingsrätt, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Ekonomistyrningsverket, Statskontoret, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Gotlands län, Länsstyrelsen i Blekinge län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Hallands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Lunds Universitet, Skogsstyrelsen, Fiskeriverket, Statens geotekniska institut, Boverket, Lantmäteriet, Trafikverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Sveriges geologiska undersökning, Svenska Kraftnät, Energimyndigheten, Tillväxtverket, Stockholms läns landsting, Skåne läns landsting, Samverkansorganet i Uppsala län, Samverkansorganet i Södermanlands län, Samverkansorganet i Jönköpings län, Samverkansorganet i Kronobergs län, Samverkansorganet i Kalmar län, Samverkansorganet i Blekinge län, Samverkansorganet i Hallands län, Samverkansorganet i Värmlands län, Samverkansorganet i Örebro län, Samverkansorganet i Dalarnas län, Samverkansorganet i Västerbottens län, Ale kommun, Bromölla kommun, Fagersta kommun, Falkenbergs kommun, Göteborgs kommun, Habo kommun, Helsingborgs kommun, Huddinge kommun, Karlskoga kommun, Köpings kommun, Lerums kommun, Malmö kommun, Mora kommun, Motala kommun, Norrköpings kommun, Nynäshamns kommun, Piteå kommun, Sollefteå kommun, Stockholms kommun, Torsby kommun, Umeå kommun, Uppsala kommun, Vårgårda kommun, Vänersborgs kommun, Västerås kommun, Ystads kommun, Örnsköldsviks kommun, AB Storstockholms lokaltrafik, Företagarna, Jernhusen AB, Lantbrukarnas Riksförbund, Näringslivets

Transportråd och Transportgruppen, Resenärsforum, Riksförbundet Enskilda vägar, SmåKom, Spårvagnstäderna, Svensk kollektivtrafik, Sveriges Byggindustrier, Sveriges kommuner och Landsting, Sveriges Arkitekter, Handelskammaren i Sydsvenska företags intresse, Järnvägsentreprenörerna och Branschföreningen Tågoperatörerna ser generellt positivt på betänkandet och tillstyrker huvuddelen av förslaget.

Statens fastighetsverk delar kommitténs uppfattning att det vore önskvärt med ett mer överskådligt förfarande vad gäller processen för byggande av vägar och järnvägar, detta ur såväl ett samhälleligt som enskilt perspektiv. Det är också en rättsäkerhetsfråga att alla berörda ska ha en rimlig möjlighet att kunna förutse utgången av en prövning och att resultatet av denna prövning står sig.

Stockholms läns landsting anser dock att kommittén inte tillräckligt betraktar betydelsen av att förstärka det regionala perspektivet vid fysisk samhällsplanering.

Svea hovrätt Miljööverdomstolen gör bedömningen att flera av förslagen i betänkandet i ett kortsiktigt perspektiv kan öka effektiviteten i planeringsprocessen. För att långsiktigt nå en högre grad av effektivisering fordras dock en närmare samordning mellan de lagstiftningar som reglerar genomförandet av väg- och järnvägsprojekt. Förutsättningarna för en sådan samordning, där prövningsprocessen kan ske samlat i ett och samma domstolsförfarande bör analyseras. En miljöprövning av vägar och järnvägar i miljödomstolar skulle kunna innebära en sådan effektiviserande samordning.

Länsstyrelsen i Kalmar anser att det är rimligt att se över planeringsprocessen för vägar och järnvägar. Flera delar i förslaget är positiva i detta avseende. Som en del i att förtydliga förslaget och för att fånga upp och behandla den övriga lagstiftning som är relaterad till infrastrukturplanering såsom kulturminneslagen och EU-lagstiftning (t.ex. artskyddsförordningen) bör det slutliga förslaget till en ny planeringsprocess för vägar och järnvägar kompletteras med en tydlig processbeskrivning. Detta är ett mycket viktigt moment för att förslaget ska ge avsedd effekt i form av en effektivare process.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att det är positivt med en översyn av planeringssystemet, att väg- och järnvägslagen främst blir mer samstämmiga och att en samordning mellan MB, PBL och väg- och järnvägslagen eftersträvas. Länsstyrelsen delar uppfattningen att nuvarande system inte har fungerat helt tillfredsställande.

Kungliga Tekniska Högskolan uppfattar det som utomordentligt angeläget att regelverket för infrastruktur förändras på ett sådant sätt att givna resurser kan användas effektivare och skapa större nytta än vad

som idag är fallet. KTH:s sammanfattande bedömning av förslaget från Transportinfrastrukturkommittén är att det är bra men inte tillräckligt.

Uppsala universitet är positiv till syftet att effektivisera planeringsprocessen men har övergripande synpunkter på kommitténs arbete och anser att några av förslagen, bland annat av rättssäkerhetsskäl, bör utformas på annat sätt.

Naturvårdsverket menar att en bra planering ökar nyttan vare sig den mäts i tid, pengar eller förbättrad miljö. Eftersom detta perspektiv helt saknas i utredningen blir det svårt att diskutera effektiviteten.

Sjöfartsverket välkomnar att planeringsprocessen kring utbyggnad av infrastrukturen för järnvägar och vägar blivit föremål för utredning. Enligt Sjöfartsverkets mening bör de intermodala transporterna finnas med redan på planeringsstadiet för att öka effektiviteten hos såväl planerad som existerande infrastruktur. En effektiv och tidsoptimerad planeringsprocess för samtliga trafikslag öppnar möjligheter till ökad samordning för att skapa ett effektivt transportnät för de intermodala transporterna.

Riksantikvarieämbetet drar slutsatsen att förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet under den närmaste tioårsperioden riskerar att ske på grundval av kortsiktiga ekonomiska överväganden och på bekostnad av miljömässiga och sociala aspekter av hållbarhet. Förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet bör därför utvecklas så att samhällsinvesteringarna bättre kan bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och en långsiktig hållbar utveckling.

Västra Götalands läns landsting anser att förslagen i betänkandet är bra, men tiden för den fysiska planeringsprocessen behöver minska ytterligare.

Samverkansorganet i Östergötlands län stödjer intentionerna i utredningen att effektivisera den formella planprocessen genom att synkronisera de aktuella lagstiftningarna. Det är också en bra ansats att i större utsträckning kunna anpassa planeringen till planeringsbehovet och inte reflexmässigt arbeta efter en och samma manual.

Åtvidabergs kommun ställer sig bakom *Samverkansorganet i Östergötlands län* yttrande.

Handelskamrarna stöder kommitténs förslag och anser att de föreslagna åtgärderna bör genomföras så snart som möjligt. Med det krävs ytterligare förändringar för att åstadkomma nödvändiga förkortningar av planprocessen. Handelskamrarna anser därför att utredningsarbetet måste fortsätta med inriktning på att åstadkomma betydligt kortare planprocesser än i dag. Den mest angelägna åtgärden är att antingen

införa anläggningslagar enligt dansk modell eller någon annan form av samlad prövning som kan medföra radikala förkortningar av planprocesserna.

Naturskyddsföreningen avstyrker förslaget i stora delar, eftersom det kommer att leda till sämre miljö, sämre medborgarinflytande och i vissa avseende betydligt sämre rättssäkerhet för enskilda.

WSP välkomnar kommitténs översyn av transportinfrastrukturplaneringen men beklagar att betänkandet inte har remitterats till något konsultföretag. Den omfattande kunskap och erfarenhet som finns inom branschen riskerar därmed att inte bli tillvaratagen.

Föreningen Göta kanals vänner och Föreningen Rätt väg för Motala samt A-L Hagenborg välkomnar i stort kommitténs ansats att effektivisera planeringsprocessen och minska kostnaderna och orimligt långa ledtider men anser att kommitténs problemanalys på väsentliga punkter brister och resulterar i förslag som är felaktiga.

2.2 Förslagen och instansernas synpunkter

Kap. 3.4 Kommitténs principiella syn på den fysiska planeringsprocessen

Kommitténs bedömning: Den fysiska planeringsprocessen ska vara utformad så att samhällsviktiga transportinfrastrukturprojekt kan planeras med den kvalitet som behövs på så kort tid som möjligt, varvid den miljöhänsyn, det demokratiska inflytande och den rättssäkerhet för enskilda som följer av lag ska säkerställas.

Länsstyrelsen i Västerbottens län, Skogsstyrelsen och Sollefteå Kommun ställer sig bakom Transportinfrastrukturkommitténs principiella syn på den fysiska planeringsprocessen.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län instämmer i kommitténs bedömning om hur den fysiska planeringsprocessen ska vara utformad och anser att det även bör nämnas att samhällsnyttan ska säkerställas.

Stockholms läns landsting och Lerums kommun anser att det är bra att processen kortas, men det ska inte ske på bekostnad av en ordentlig prövning av miljöhänsyn och andra intressen.

Piteå kommun anser att när det gäller värnet om den enskilde i en förkortad planeringsprocess, är rättssäkerheten en viktig komponent. Detta för att tillgodose behovet av att hinna reagera på, och eventuellt överklaga planerade väg- och/eller järnvägsprojekt. En förkortad

planeringsprocess får inte heller leda till ett sämre skydd för miljön, och Trafikverket bör få ett större ansvar i prövningsprocesserna.

Naturskyddsföreningen delar transportinfrastrukturkommitténs syn i första ledet i kommitténs principiella utgångspunkt att ”Den fysiska planeringsprocessen ska vara utformad så att samhällsviktiga transportinfrastrukturprojekt kan planeras med den kvalitet som behövs på så kort tid som möjligt, varvid den miljöhänsyn, det demokratiska inflytande och den rättsäkerhet för enskilda som följer av lag ska säkerställas”. Det *andra ledet* i meningen ovan innebär emellertid enligt föreningens mening en betänkligt lågt satt ambition när det gäller miljö, inflytande och rättsäkerhet. Föreningen hoppas att kommittén inte på allvar menar att målet med samhällets fysiska planering endast ska vara att nå den miniminivå som lagen sätter när det gäller miljö, medborgarinflytande och rättsäkerhet.

Kap. 5.3 Större möjligheter att få fastighet inlöst

Kommitténs förslag: När en vägplan har fått laga kraft ska berörda fastighetsägare, på motsvarande sätt som gäller enligt banlagen, ha rätt att kräva inlösen av mark som inte endast tillfälligt ska användas för vägändamål. Om det finns synnerliga skäl, ska Trafikverket lösa in en fastighet eller del av fastighet även innan det finns en gällande väg- eller järnvägsplan.

Länsstyrelsen i Västmanlands län, Trafikanalys, Samverkansorganet i Värmlands län, Huddinge kommun, Malmö kommun, Vänersborgs kommun och Länsstyrelsen i Skåne län är positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Västerbottens län håller med om att det är angeläget att korta ned den tid under vilken många personer oroas av en eventuell påverkan av sin livssituation. Större möjligheter att få sin fastighet inlöst är ett bra förslag.

Skogsstyrelsen har inget att erinra mot kommitténs förslag i form av rätt till inlösen av mark när vägplanen vunnit laga kraft, på motsvarande sätt som nu gäller i järnvägsplaner. Skogsstyrelsen kan inte, liksom kommittén, finna det motiverat med olika hantering av markinlösen i väg- respektive järnvägsplanen. Förslaget skulle innebära kortare tid med osäkerhet om framtida markanvändningen samt öka överskådligheten och tydligheten vilket möjliggör en större delaktighet. Skogsstyrelsen har heller inget att erinra mot kommitténs förslag om att inlösen i undantagsfall ska vara möjlig även tidigare då fastighetsförsäljning blir nödvändig samt då ett marknadspris för fastigheten inte förväntas erhållas på grund av en planeringsprocess för väg eller järnväg är aktuell för fastigheten.

Lantmäteriet anser att förslaget om ökade möjligheter för berörda fastighetsägare att få vägmark inlöst är bra från rättsäkerhetssynpunkt.

Ett alternativ till inlösen enligt den föreslagna 55 a § i väglagen förutsätts vara fastighetsreglering efter förebild från banlagen. Lantmäteriet anser att fastighetsreglering är en principiellt bra lösning eftersom även andra frågor kan lösas i det sammanhanget, exempelvis markbyten för att minska barriäreffekter av vägarna samt inrättande eller ändring av enskilda vägar som utgör gemensamhetsanläggningar. Lantmäteriet vill dock peka på vissa begränsningar i möjligheten att tillämpa fastighetsreglering som förslaget innebär. Först måste uppmärksammas att det inte är möjligt att lösa in mark genom fastighetsreglering för att på så vis bilda en självständig fastighet, utan fastighetsreglering innebär att mark förs över från en fastighet till en annan. Om en fastighetsägare begär fastighetsreglering måste det därför finnas en av Trafikverket ägd fastighet som det är lämpligt att reglera över den aktuella marken till. Eftersom vägmark normalt inte innehas med äganderätt av Trafikverket är det inte sannolikt att det kommer att finnas någon fastighet att föra aktuellt område till.¹ För att fastighetsreglering ska kunna genomföras måste vidare villkoren i 5 kapitlet fastighetsbildningslagen vara uppfyllda. Kommittén föreslår att det införs ett undantag från förbättringskravet i 5 kap. 5 § fastighetsbildningslagen, motsvarande det som gäller för fastighetsreglering för att ta mark i anspråk för järnvägar. Lantmäteriet instämmer i att det behövs en ändring i den aktuella bestämmelsen. Den föreslagna punkt 3 har dock, enligt Lantmäteriets uppfattning, en mindre lyckad utformning. För det första är formuleringen i denna punkt ”det finns en rätt att få fastigheten inlöst”, medan det i den föreslagna 55 a § väglagen talas om ”mark eller utrymme”. Den föreslagna bestämmelsen i 5 kap. 5 § punkt 3 fastighetsbildningslagen bör således ändras så att det uttryckligen framgår att den tar sikte på även del av fastighet, vilket kan förväntas komma att bli den normala situationen om det blir aktuellt att tillämpa bestämmelsen. Vidare kan framhållas att det i motsats till vad som gäller ifråga om en järnvägsplan inte krävs att fastighetsindelningen ska stämma överens med en vägplan. Den av kommittén föreslagna formuleringen ”fastighetsregleringen behövs för att få fastigheten att stämma bättre överens med en gällande vägplan” är sålunda inte adekvat. Lantmäteriet föreslår mot denna bakgrund att bestämmelsen i 5 kap. 5 § punkt 3 fastighetsbildningslagen ges följande formulering: 3. det finns en rätt att få fastigheten eller del av fastigheten inlöst enligt 55 a § väglagen (1971:948). En annan bestämmelse av betydelse i sammanhanget är den i 5 kap. 8 § fastighetsbildningslagen. Denna bestämmelse, som är dispositiv, reglerar i vilken omfattning som en fastighet kan minskas eller ökas tvångsvis; en fastighets graderingsvärde får inte minskas väsentligt eller ökas i sådan omfattning att det uppkommer avsevärd olägenhet. För att underlätta genomförandet av järnvägsplan har införts en bestämmelse, 8 b §, som innebär undantag från 8 §. Vidare är det enligt 8 c § möjligt för fastighetsägaren att begära att onyttig mark överförs till

¹ Inlösen som innebär att ny fastighet bildas är emellertid inte främmande för förrättningslagstiftningen. En sådan möjlighet finns i vissa fall enligt ledningsrättslagen.

järnvägsfastigheten. Enligt Lantmäteriets mening bör det övervägas att motsvarande undantagsbestämmelser införs för de fall då fastighetsägaren har rätt att få mark inlöst enligt den föreslagna 55 a § väglagen.

Trafikverket tillstyrker förslagen i det att de syftar till att ta hänsyn till de enskildas situation i större utsträckning än vad som är möjligt idag. Den konstruktion som föreslås kan dock få en del oönskade följder, varför förslagen bör analyseras inför ett genomförande. Det första fallet, då en fastighetsägare har rätt att få mark som behövs till väg inlöst när vägplanen har fått laga kraft, ställer krav på att medel då finns tillgängliga. Trafikverket förutsätter för övrigt att även frågan om ersättning för annan skada är tänkt att prövas i det sammanhanget. Markförhandlingsverksamheten kommer att få en ökad arbetsbörda tidigare i projekten för att förhandlingar om ersättning ska ha inletts före laga kraft. Det kan även uppstå fördyringar genom att det blir styckvärderingar och – förhandlingar i stället för att ersättningsfrågan hanteras för hela projektet i ett sammanhang. När det gäller de fastighetsägare som man inte lyckas träffa avtal med kan man förvänta sig att de ibland, så snart planen vunnit laga kraft, vänder sig till domstol med yrkande om inlösen för att få index och ränta att börja löpa. Trafikverket bedömer att detta främst kommer att användas i förhandlingssyfte och att det endast i undantagsfall blir fråga om inlösen med tillhörande fastighetsbildning. När det gäller det andra fallet, inlösen vid synnerliga skäl utan att det finns någon gällande vägplan, anser Trafikverket att det är bra att möjligheten ges i enskilda ömmande fall. För bestämmande av ersättningen hänvisas till motsvarande ersättningsbestämmelser som vid vägrätt och inlösen av järnvägsmark. Detta leder till att ersättningen skall bestämmas till 125 % av marknadsvärdet efter förändringarna i expropriationslagen som trätt i kraft 2010-08-01. I utredningen påpekas att om vägen eller järnvägen inte ska byggas kan Trafikverket sälja fastigheten utan kostnad för verket. Så blir inte fallet såvida inte ersättningsbestämmelsen justeras till 100 % av marknadsvärdet. Eftersom någon tvångssituation inte uppstått förefaller denna nivå som skälig. Det skulle även innebära en oskälig förmögenhetsöverföring till enskilda att använda 125 % då andra fastighetsägare på orten där det inte föreligger synnerliga skäl vid en försäljning till enskilda endast erhåller marknadsvärdet. Trafikverket anser att ersättningen ska motsvara 100 % av marknadsvärdet.

Samverkansorganet i Blekinge län delar förslaget att öka den enskildes möjligheter att få fastighet inlöst och vill särskilt understryka vikten av att öka möjligheterna för "tidig inlösen". Även i en mer sammanhållen och kortare planeringsprocess kommer ledtiderna i större projekt att vara lång. I synnerhet utredningsskedet och fram till dess att en vägplan upprättas tar flera år. Fastighetsägare som drabbas på ett sådant sätt att ägaren i ett senare skede skulle få rätt till inlösen av sin bostad ska kunna få möjlighet till inlösen innan vägrätt uppkommer. Möjligheterna till

förtida inlösen av fr. a bostadsfastigheter skonar naturligtvis ägaren från onödigt lidande men kan också vara till fördel för Trafikverket/staten att lösa in fastigheten vid lämplig tidpunkt för båda parter.

Ale kommun noterar att möjligheten till inlösen förbättras samtidigt som planeringsmöjligheterna på ett avgörande sätt underlättas när oron över inlösenfrågan kan minskas.

Bromölla kommun anser att den enskildes intresse är viktigt. Dock erfordrar samhällets intressen som helhet ibland beslut som ej ligger i linje med den enskilde intressenten. Ges då en större möjlighet till exempelvis inlösen av fastighet på skäliga grunder förutsättes en annars olöslig fråga kunna gå i mål.

Fagersta Kommun anser att ur den enskildes perspektiv är förslaget till att fastighetsägare får rätt att begära inlösen av mark när en vägplan vunnit laga kraft ett steg i rätt riktning för att förstärka och underlätta för den enskilda vid väg- och järnvägsprojekt. Fagersta kommun instämmer med kommitténs uppfattning att det inte är motiverat att den enskilde fastighetsägaren hamnar i en sämre situation när väg ska byggas än när järnväg ska byggas.

Motala kommun anser att förslagen som gäller fastighetsägares rätt att begära inlösen när en väg-/järnvägsplan vunnit laga kraft och i särskilda fall i förtid är starkt motiverade och välkomnas! I flera fall har de långa planeringsprocesserna och nuvarande regelverk lett till orimliga situationer för drabbade fastighetsägare t ex i samband med ändrade familjeförhållanden.

Örnsköldsviks kommun anser att regler för fastighetsinlösen måste bli tydligare och möjlighet till *tidig inlösen i undantagsfall* bör få en vid tolkning. I Örnsköldsvik finns praktiska exempel gällande E4:ans dragning utanför centrum. Projektet har varit på gång under en längre tid men har fastnat i finansieringsprocessen. Detta har inneburit att ett antal fastighetsägare har drabbats på grund av att fastigheterna i stort sett är omöjliga att sälja. Kommitténs förslag är ett steg i rätt riktning och kommande regler bör utformas så att tolkningen av ”undantagsfall” blir mycket bredare än idag.

Företagarna anser att detta är en viktig förändring eftersom dagens utdragna processer medför att det kan gå många år innan fastighetsägaren får ut ersättning, utan att därför ha rådighet över sin fastighet. En utdragen tidsperiod före det att en inlösen kan ske vid ett vägprojekt kan hota överlevnaden för det företag som inte kan finansiera en ny fastighet istället för den belägen på blivande vägmark. Den föreslagna förändringen är också viktig ur ett rättviseperspektiv då nuvarande regelverk gör skillnad mellan väg- och järnvägsbyggen. Det strider också mot varje rimlig äganderättsprincip.

Lantbrukarnas riksförbund ser positivt på utredningens förslag att införa bättre möjligheter för fastighetsägare att få fastigheten inlöst. Både när en väg/järnvägsplan vunnit laga kraft och i ett tidigare skede än idag innan det finns en gällande väg/järnvägsplan. Skrivningen i detta fall är dock alltför rigid. LRF anser att skrivningen ”synnerliga skäl/mycket ömmande” d.v.s. rena undantagsfall bör mildras. I alla fall rörande inlösen bör markägarens ord väga tungt det är ju han eller hon som ställer sin mark till samhällets förfogande. LRF anser även att det bör räcka med en ekonomibyggnad i drift på fastigheten (inte bara en bostadsbyggnad) för att synnerliga skäl ska anses uppfyllda. I de fall en fastighet eller del av fastighet lösts in, men det av någon anledning ändå inte genomförs något infrastrukturprojekt så ska markägaren i första hand (givetvis) erbjudas att återköpa sin del av fastigheten. I och med att mark inlöses innebär det att delar av en väg i framtiden kan innehållas av Trafikverket med både äganderätt och vägrätt. Det reser frågan om man bör ha kvar vägrätten eller om man istället ska låta vägens rättsliga status vara likartad precis som vid järnväg. LRF vill fästa uppmärksamhet på denna fråga. Går man vidare är det viktigt att markägarens rättsliga ställning i processen inte försämras.

Kap. 6.3 Kopplingen mellan ekonomisk och fysisk planering

Kommitténs bedömning: I den ekonomiska planeringsprocessen behöver det ingå en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen.

Samverkansorganet i Jönköpings län, Samverkansorganet i Kalmar län, Stockholms kommun, SmåKom, Västra Götalands läns landsting, WSP, Länsstyrelsen i Jämtlands län instämmer i kommitténs bedömning.

Flera remissinstanser bl.a. *Helsingborgs kommun, Samverkansorganet i Blekinge län, Samverkansorganet i Örebro län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Stockholms län Huddinge Kommun, Stockholms läns landsting, Statskontoret, Samverkansorganet i Södermanlands län, Samverkansorganet i Värmlands län, Karlskoga kommun, Motala kommun, Nynäshamns kommun* anser att kopplingen till den ekonomiska planeringen för transportinfrastruktur är svagt utvecklat i betänkandet. *Norrköpings kommun* anser att det hade varit önskvärt att hanteringen av ekonomiska och fysiska planeringen koordinerats och att remisshanteringen skett samtidigt.

Skåne läns landsting, Ystads kommun anser att den föreslagna ordningen tydliggör den ekonomiska planeringens betydelse för åtgärdsvalet. Detta stärker möjligheterna till helhetssyn i samhällsbyggandet och till demokratiskt förankrade lösningar.

Länsstyrelsen i Södermanlands län ställer sig bakom förslaget, men anser att kopplingen till systemet med miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) behöver belysas tydligare i förslaget.

Länsstyrelsen i Västmanlands län är positiv till förslaget men anser att formerna för denna och behovet av lagreglering behöver övervägas närmare. Detta gäller inte minst vilka krav de olika EG-direktiven om miljökonsekvensbeskrivningar för projekt respektive planer och program ställer.

Ekonomistyrningsverket (ESV) anser att fyrstegsprincipen är en bra utgångspunkt vid överväganden om lämpliga åtgärder i transportinfrastrukturen. ESV anser emellertid inte att det är befogat att föreskriva i instruktionen för Trafikverket att denna princip ska användas.

Samverkansorganet i Uppsala län delar utredningens förslag att den formella planeringsprocessen ska starta i det skede då inledande utredningar visar att investering i ny väg eller järnväg behöver göras. Det innebär att processen kan renodlas till frågor som har en koppling till markanvändning. Det sätter också tydligare fokus på att inledande utredningar genomförs i enlighet med fyrstegsprincipens idéer. Här är det dock angeläget att rutiner och instruktioner utarbetas. Det är viktigt att en kommande ny lagstiftning tar hänsyn till den ekonomiska planeringen. Betänkandets förslag rör uteslutande den fysiska planeringen men i de flesta fall krävs att den fysiska planeringen nått en viss fas för att det ska vara möjligt få med ett projekt i den ekonomiska planeringen. Det är nödvändigt för att de ekonomiska kalkylerna ska upprätthålla tillräcklig tillförlitlighet.

Länsstyrelsen i Uppsala län anser att det är angeläget för utvecklingen av ett hållbart infrastruktursystem att en transportslagsövergripande fyrstegsprincip implementeras, där ett systemtänkande ingår. Analysen ska ha koppling till den ekonomiska planeringsprocessen, men är en viktig del även i den fysiska planeringsprocessen. Åtgärdsanalysen bör miljöbedömas och det bör upprättas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med bestämmelserna om MKB för planer och program. Länsstyrelsen anser att det hade varit en stor fördel om även åtgärdsval och ekonomisk planering hade kunnat behandlas samordnat i samma utredning.

Huddinge Kommun har inget att erinra mot att en transportövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen görs som en del av investeringsplaneringen. Det är dock viktigt att resurser finns att göra sådana analyser så att det inte blir ett moment som stoppar upp viktiga planerings- och utvecklingsprocesser. En aktiv dialog med kommunerna är viktig i detta skede för ett bra samspel mellan utbyggnad av infrastruktur och kommunernas utvecklingsplaner.

Länsstyrelsen i Jönköpings län delar kommitténs bedömning. Länsstyrelsen ser dock inget skäl att byta namn på studien från det väl inarbetade och i olika sammanhang vanligt förekommande ”förstudie” till ”förberedande studie”. Hur den förberedande studien i praktiken ska gå till väga måste klargöras. Några av de nuvarande bestämmelserna i 19-23 §§ vägkungörelsen kan vara lämpliga att behålla. Länsstyrelsen föreslår därför att nuvarande regler om samråd med allmänheten m.m. i förstudieskedet (14 a § väglagen) kvarstår oförändrade med skillnaden att detta samråd istället genomförs i ett tidigt skede i samband med den ”förberedande studien”. För att ytterligare påskynda och rationalisera planeringsprocessen anser Länsstyrelsen att man bör överväga möjligheten att Länsstyrelsen tar sitt beslut om miljöpåverkan utifrån en genomförd förberedande studie med tillhörande genomfört samråd enligt miljöbalken, precis som idag då länsstyrelsen tar sitt beslut om miljöpåverkan utifrån en genomförd förstudie med tillhörande samråd enligt miljöbalken.

Länsstyrelsen i Skåne län anser att en sådan modell som föreslås kommer att utveckla planeringssystemet. Länsstyrelsen kan konstatera att nuvarande modell med att ta fram en miljökonsekvensbedömning i samband med de långsiktiga planerna inte fungerar. Det har varit svårt att avgöra om någon särskild hänsyn har tagits till miljökonsekvensbedömningen när val av åtgärder redovisas i planerna. Länsstyrelsen stödjer därför kommitténs förslag, men menar att den metodik som behöver tas fram måste vara tydlig och enkel för att kunna få avsedd effekt.

Länsstyrelsen i Hallands län delar kommitténs uppfattning att den fysiska planeringen av vägar och järnvägar ska föregås av förberedande studier (analys utifrån fyrstegsprincipen). Länsstyrelsen vill i det sammanhanget framföra att Länsstyrelsen torde vara en naturlig samrådspart till Trafikverket i samrådsskedet med sina uppdrag inom hållbar samhällsplanering, sin koppling till övrig fysisk planering, kännedom om lokala förhållanden (t ex miljö- och kulturmiljö).

Länsstyrelsen i Värmlands län anser att den förutsättningslösa transportslagsövergripande analysen som nu föreslås som en förberedande studie i den ekonomiska planeringen ter sig också självklart eftersom resultaten av sådana studier kommer att bestämma behovet av ekonomiska medel.

Länsstyrelsen i Örebro län instämmer med att detta förslag kan ge Trafikverket goda möjligheter att samverka med kommunerna i deras planering. Länsstyrelsen föreslår att samarbetet utvidgas till att även innefatta regionala samverkansorgan, kommunalförbund och regionkommuner i denna förberedande analys och studie. I samma anda

kan samarbetet även innefatta de län som har ansvaret för den regionala länstransportplanen.

Naturvårdsverket anser att det är bra att fyrstegsprincipen ges en större tyngd. Använd på ett riktigt sätt har den förutsättningar att skapa ett transportsystem som bättre tar hänsyn till de transportpolitiska målen och miljö kvalitetsmålen samtidigt som åtgärderna blir mer kostnadseffektiva. Naturvårdsverket vill dock påpeka att fyrstegsprincipen ska användas även i den fysiska planeringen och att den är ett sätt att skapa alternativ i den fysiska planeringen. Idag sker i regel samråd med allmänheten i förstudieskedet, där bland annat åtgärdsval utifrån fyrstegsprincipen är en viktig fråga. För att inte det demokratiska inflytandet i infrastrukturplaneringen ska minska i och med de föreslagna lagändringarna måste allmänheten på något sätt göras delaktiga i den ekonomiska planeringen, särskilt när det gäller att identifiera problem och diskutera behov i transportsystemet.

Boverket tillstyrker i huvudsak men framhåller att med förslaget ökar dock kraven på att trafiksektorns planering balanseras med ett sektorsövergripande samhällsbyggnadsperspektiv med bl.a. tydliga växlingspunkter mot sektorsövergripande samhällsplanering på alla nivåer, åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen kan och bör samordnas med strategisk region- och översiktsplanering enligt (PBL) och utvärdering/uppföljning måste göras brett och sektorsövergripande och bl.a. utgå från nationella bilder av Sveriges rumsliga utveckling.

Trafikverket betraktar förslaget till åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen som en självklar och nödvändig förbättring av såväl den fysiska som den ekonomiska planeringsprocessen för åtgärder i transportsystemet. Det är också viktigt för att kunna beakta trafikslagsövergripande aspekter redan i de allra tidigaste skedena.

Trafikanalys delar uppfattningen att det är viktigt att analyser utifrån fyrstegsprincipen utförs och att berörda aktörer och intressenter ges möjlighet att delta. Trafikanalys saknar dock författningsförslag för det som behandlas i förberedande studien och för hur analyser och underlag i tidigare skeden skall överföras och avspeglar sig i den fysiska planeringsprocessen.

Tillväxtverket ställer sig bakom förslaget att urval i tidiga skeden bör ske inom den ekonomiska planeringsprocessen och kommitténs betoning på att allt planeringsarbete ska inledas med en analys enligt fyrstegsprincipen. Det är positivt att kommittén uppmärksammar betydelsen av den kommunala planeringen och översiktsplanen som ett viktigt underlag för de förberedande studier som enligt betänkandet bör föregå den fysiska planeringsprocessen. Tillväxtverket anser dock att även den regionala utvecklingsplaneringen och därmed regionala utvecklingsplaner/strategier bör lyftas i detta sammanhang.

Riksantikvarieämbetet anser att det är positiva att kommittén framhåller vikten av förberedande, transportslagsövergripande analyser enligt fyrstegsprincipen. Den förberedande analysen enligt fyrstegsprincipen och den inledande, förutsättningslösa preciseringen av förutsättningar och hinder borde tydligare ha återspeglats i förslagen till lagtexter. De är moment som är av kritisk betydelse för en effektiv hantering av frågor som kräver ett helhetsperspektiv, inte minst då kulturmiljö och landskap. Riksantikvarieämbetet vill vidare framhålla att Trafikverket har begränsad rådighet över steg 1 och 2 åtgärder enligt fyrstegsprincipen och därför inte kan stå ensam som huvudman för den förberedande analys som föreslås.

Stockholms läns landsting är positiv till förslaget men avråder bestämt från att ha som krav att finansieringen ska vara beslutad innan den fysiska planeringen tar vid. Det är inte entydigt så att den ekonomiska planeringen ska ligga till grund för den fysiska planeringen, utan här bör ske en växelverkan. Regionplaneringen skulle i större utsträckning kunna användas i tidiga skeden.

Malmö kommun anser att det är av största vikt att förutsättningslösa analyser enligt den s.k. fyrstegsprincipen vidareutvecklas och tillämpas. Annars kvarstår en risk att stora och investeringstunga infrastrukturprojekt favoriseras framför effektivare åtgärder som inte nödvändigtvis ligger inom Trafikverkets traditionella ansvar. Malmö kommun ser också ett behov av en viss formalisering av processen. Trafikverket behöver få en tydlig instruktion om att fyrstegsprincipen skall tillämpas i den förberedande studien. Det bör även övervägas om processen skall leda till ett för kommunerna överklagbart beslut, eftersom den avgör om åtgärder skall vidtas eller inte i en kommun. Därtill är det viktigt att de två första stegen i fyrstegsprincipen samt andra övervägda alternativ dokumenteras i den förberedande studien så att detta kan redovisas i en eventuell miljökonsekvensbeskrivning.

Örnsköldsviks kommun håller med kommittén i bedömningen att en förberedande studie enligt fyrstegsprincipen bör ingå i den ekonomiska processen. En sådan studie måste genomföras i samverkan med berörda kommuner.

Sveriges Kommuner och Landsting stödjer förslaget att urval i tidiga skeden bör ske inom den ekonomiska planeringsprocessen. Det är därutöver viktigt att kommunernas översiktsplaner används som underlag vid detta urval.

Handelskammaren I sydsvenska företags intresse anser att införa en ”förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen” är en rimlig åtgärd, som har möjliggjorts genom bildandet av Trafikverket. Åtgärden ter sig dock inte tillräcklig för att

säkra stabiliteten i finansieringssystemet, vilket sannolikt kräver ytterligare förändringar av dagens planeringssystem.

Samverkansorganet i Dalarnas län och Samverkansorganet i Hallands län anser att det är märkligt att endast Trafikverket namnges som den part som ska utföra förberedande studier. Trafikverket och berörda regioner/län bör samverka kring förberedande studier. För objekt som ligger inom den regionala planen är det regionen som utför den ekonomiska planeringen och därmed också bör bli ansvarig för att genomföra den förberedande studien. Även *Samverkansorganet i Södermanlands län och Samverkansorganet i Örebro län* anser att planupprättarnas möjligheter att själva initiera och genomföra förberedande studier i de tidiga skedena borde öka. *Samverkansorganet i Södermanlands län* anser att det borde förtydligas och utarbetas riktlinjer för formerna för de förberedande studierna.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att det är av stor betydelse hur den förberedande studien (åtgärdsvalsprocessen) utformas, då det kan komma att påverka den efterföljande fysiska planeringen. I dagsläget saknas information om hur den förberedande studien konkret kommer att gå till, vilket underlag den ekonomiska planeringen ska baseras på samt hur länsstyrelsens inflytande kommer att se ut. Länsstyrelsen anser att tidig samverkan och gemensam målbild för berörda aktörer är viktiga utgångspunkter när den förberedande studien utformas. Det kan i vissa fall vara ändamålsenligt om förstudieinstrumentet finns kvar, men att behovet av förstudie bedöms från fall till fall.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län anser att om arbetet med fyrstegsprincipen ska ske i samband med den ekonomiska planeringen, så måste detta tydligt regleras och ges en form som i stort motsvarar dagens förstudieskede. Betänkandet behandlar inte hur förslaget eventuellt kan påverka och få konsekvenser för framtagandet av länsplanerna, detta är en brist. Det är inte enbart trafikverken som initierar och startar den fysiska planeringsprocessen utan den kan lika gärna startas av Länsstyrelsen eller regionorgan som ansvarar för länsplanerna.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att det framgår inte hur exempelvis konflikter med andra intressen, miljöfrågor och översiktliga kostnadsberäkningar skall innefattas i den förberedande studien. Det vore bra om framtida "reservat" för väg och järnväg läggs ut i översiktsplanen långt innan de blir konkreta i Trafikverkets ekonomiska och fysiska planering.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att när det gäller den förberedande studien så bör dess status samt demokratiaspekten tydliggöras.

Samverkansorganet i Värmlands län Det finns en rad frågor som behöver belysas när det gäller de regionala planerna och de regionala

planupprättarnas faktiska inflytande, förutsättningar för medfinansiering mm.

Samverkansorganet i Västerbottens län är positiv till att fyrstegsprincipen tillämpas. Den är en del i beslutunderlaget för olika planer, till exempel länstransportplanen. Samtidigt finns denna fyrstegsprincip också med som en del i Trafikverkets interna arbete med att effektuera prioriterade åtgärder länstransportplanen, och innebär därmed att Trafikverket på så sätt upprepar moment som redan hanterats i ett tidigare skede. Denna form av "överprövning" anser Region Västerbotten är orimlig och lagstiftaren bör markera att den inte ska ingå i Trafikverkets arbete avseende redan gjorda prioriteringar.

Motala kommun framhåller även att om väg-/järnvägsplanen alltid ska starta från scratch och söka sig fram till alternativ som så småningom utvärderas, kan kommunen inte använda översiktsplanen som redskap för att förbereda och därmed underlätta den formella planeringen. Därmed riskerar man också att förlora möjligheten att långsiktigt reservera mark för framtida infrastruktur. Det är således angeläget att korridorer eller sträckningar för framtida infrastruktur kan redovisas i region- och översiktsplaner, och Trafikverket måste delta i planarbetet om det ska uppfattas som meningsfullt. Trafikverket bör därför ha en möjlighet, och kanske även en skyldighet, att på ett mycket tidigt stadium utreda eller delta i utredningar av framtida infrastruktur i samband med framtagande av regionplaner och översiktsplaner. Dessa utredningar behöver göras långt innan det finns ett projekt och en budget. Att en sådan korridor finns när en väg- eller järnvägsplan påbörjas torde oftast vara till stor nytta, men förhindrar inte att andra alternativ belyses.

Nynäshamns kommun menar att om finansieringsfrågan ska vara helt löst innan den fysiska planeringsprocessen tar vid så kan det innebära en ökad tydlighet och prioriteringsordning, men det kan å andra sidan vara nödvändigt att den fysiska planeringsprocessen verkar som grund för att lösa finansieringsfrågan och att det finns en flexibilitet som innebär att tidiga skeden inte låses fast av att finansieringsfrågan ännu inte är löst eller helt tydliggjord.

Västerås kommun anser att förslaget bör kompletteras med ett krav på en process där Trafikverket tillsammans med berörda kommuner och relevanta regionala organ, för att stimulera tillväxt och regional utveckling, ska formulera gemensamma ambitionsnivåer och systemfunktionskrav för nationella stamvägar och järnvägar som vägledning för urvalet i tidiga skeden för planering på objektsnivå. Detta bör vara förutsättningar för utvecklingen av ett nytt ekonomiskt planeringssystem för infrastrukturen.

Naturskyddsföreningen anser mot bakgrund av fyrstegsprincipens fortsatt dåliga efterlevnad att denna bör regleras i lag.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samtycker inte till förslaget utan anser att analysen bör ske utifrån en samordnad syn på transportinfrastrukturen (även för gående och cyklister), bebyggelsen, verksamheterna och markanvändningen i övrigt. Formerna för en sådan samordnad planering behöver utvecklas.

Sveriges Lantbruksuniversitet anser att det i många fall kommer att finnas behov av ett förstudieskede eller ett idéskede i den fysiska planeringen. Det vore därför ändamålsenligt om förstudieinstitutet fanns kvar, men att behovet av förstudie bedömdes från fall till fall.

Umeå kommun anser att förslaget att den fysiska planeringen inte kan starta innan det är (ekonomiskt) klarlagt att en åtgärd ska vidtas och att det krävs en förberedande studie med tillämpning av den s.k. fyrstegsprincipen, är tveeggat. Visserligen är det bra om sådana förutsättningar verkligen kan finnas, men erfarenheterna hittills är nog snarare att det inte sällan kan det fördröja angelägna projekt om de alltid först ska löpa igenom en formell process med fyrstegsanalys innan den fysiska planeringen kan börja. Det händer också att förberedande studier och analyser visar sig instabila, och att gjorda prioriteringar av investeringar omplaneras och/eller förskjuts i tid, eller förknippas med tidsmässiga villkor som sedan inte medger en rimlig planeringsprocess. Ett exempel är ett aktuellt projekt för omläggning av E12 och järnväg till Umeå hamn. När den ekonomiska förutsättningen väl klarlagts har den givits så kort livslängd att man riskerar att inte hinna med den nödvändiga fysiska planeringsprocessen. Om man i stället har möjlighet, när så bedöms lämpligt, att ta 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.

Kap. 6.4 Enklare hantering av små och okomplicerade projekt

Kommitténs förslag: Åtgärder på befintlig väg eller järnväg som medför endast marginell påverkan på omgivningen ska kunna genomföras utan att föregås av planering enligt de formella processerna i väglagen eller banlagen. Det gäller dock bara om åtgärderna kan genomföras på mark som staten innehar eller kan förvärva frivilligt, dvs. utan att mark behöver tas i anspråk med stöd av tvångsreglerna i väglagen eller banlagen.

Länsstyrelsen i Västmanlands län, Statens geotekniska institut, Boverket, Skåne läns landsting, Samverkansorganet i Jönköpings län, Samverkansorganet i Kronobergs län, Motala kommun, Ystads kommun, Näringslivets transportråd och Transportgruppen, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Byggindustrier, Handelskammaren i sydsvenska företags intresse, Statens Fastighetsverk är positiva till förslaget.

Riksantikvarieämbetet och Naturvårdsverket anser att det får dock inte ske en uppdelning av större projekt i ”mindre och okomplicerade delar” som sammantaget kan medföra omgivningspåverkan.

Länsstyrelsen i Västerbottens län och Helsingborgs kommun anser att det vore bra med exempel eller tydliga kriterier som avgör när det är fråga om ”små okomplicerade projekt.

Trafikanalys ställer sig bakom förslaget men ser gärna ett förtydligande av hur åtgärder med ”marginell påverkan” definieras liksom hur eventuella kumulativa effekter och synergieffekter ska hanteras.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att det är viktigt att definitionen av ”marginell ytterligare påverkan” tydliggörs i förordningstext eller föreskrift. I annat fall är det viktigt att tydliggöra vem som har tolkningsföreträde: Länsstyrelsen eller exploatören.

Länsstyrelsen i Kronobergs län kan se fördelar med en enklare hantering av små och okomplicerade projekt avseende väg och järnväg. Länsstyrelsen anser dock att det måste framgå tydligt av lagstiftningen i vilka typer av projekt en sådan hantering kan tillåtas. En hänvisning till ”marginell påverkan på omgivningen” är enligt länsstyrelsen inte tillräckligt. I tveksamma fall bör dessutom samråd ske med länsstyrelsen.

Malmö kommun anser att möjligheten att genomföra små och okomplicerade åtgärder på befintlig väg eller järnväg utan formell planering vara positiv. Ett bekymmer som kan uppstå är emellertid tolkningen av innebörden av ”små och okomplicerade åtgärder”. Malmö kommun vill lyfta fram att det är av största vikt att formellt samråd med länsstyrelse och kommun sker innan åtgärderna kan vidtas.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att om detta förslag genomförs ställer det stora krav på de kriterier som tas fram för att avgöra i vilka fall de formella processerna inte ska krävas. Här kan man inte bara se till åtgärdens omfattning utan även beakta i vilken miljö åtgärden görs.

Länsstyrelsen i Södermanlands län ställer sig bakom förslaget men vill betona vikten av samråd sker även enligt miljöbalken 12:6 och kulturminneslagen KML 2:10 för att klargöra om naturvärden eller fornlämningar berörs av projektet.

Länsstyrelsen i Skåne län stödjer förslaget att små och okomplicerade projekt ska kunna genomföras utan planering enligt de formella processerna. Länsstyrelsen anser att orimligt stora resurser idag läggs ned på okomplicerade projekt. En risk finns dock att en förenklad hantering kan komma i konflikt med EU:s art- och habitatdirektiv och bestämmelser i artskyddsförordningen (2007:845). Länsstyrelsen

förutsätter att miljöbalkens bestämmelser enligt 7, 9, 11 och 12 kap miljöbalken (MB) och artskyddsförordningen beaktas i vanlig ordning för projekt utan formell planering och för väg- och järnvägsprojekt som prövas i planprocessen enligt plan- och bygglagen (PBL) om detaljplan.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län instämmer i kommitténs slutsatser. Ändringen bygger på förutsättningen att begreppet ombyggnad förtydligas, vilket är både rimligt och bra.

Länsstyrelsen i Värmlands län tillstyrker den enklare hanteringen av små och okomplicerade projekt som föreslås men hävdar att gransknings-tiden bör vara längre än två veckor. Hanteringen förutsätter att Trafikverket regelbundet informerar länsstyrelserna om vad som är på gång. Någon form av informationsplikt för Trafikverket gentemot Länsstyrelserna bör övervägas.

Trafikverket tillstyrker förslaget men anser samtidigt att rubriceringen, små och okomplicerade projekt, är missvisande och att den exemplifiering som görs i utredningen är alltför snäv. Utgångspunkten för ett minskat planeringskrav måste vara det som också mycket tydligt framgår av lagförslaget, nämligen att åtgärden, som ju endast får ske på en befintlig väg eller järnväg, inte medför mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen och att mark eller annat utrymme inte behöver tas i anspråk med tvång. Det är således effekten på allmänna och enskilda intressen som är avgörande. Trafikverket anser därför att även andra kompletterande, mindre åtgärder på väg- och järnvägsnätet bör kunna komma i fråga, t.ex. smärre breddningar, kurvrätningar eller flytt av spår inom befintligt järnvägsområde, alltid utifrån en bedömning i det aktuella ärendet. Det bör vara tydligt att samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken ska genomföras med länsstyrelsen för åtgärder som riskerar att väsentligt ändra naturmiljön och att samråd i övrigt även ska ske med kommunen.

Sveriges geologiska undersökning anser att det är särskilt positivt att förfarandet förenklas för mindre, okomplicerade projekt som inte gäller ny sträckning av väg eller järnväg. SGU vill påpeka att påverkan på omgivningarna vid t.ex. anläggande av tryckbank och losstagning av berg för att vidga tunnlar kan bli betydande om inte de geologiska förutsättningarna och påverkan på andra konstruktioner beaktas.

Samverkansorganet i Blekinge län delar förslaget att åtgärder som endast medför marginell påverkan ska kunna genomföras utan formella processer. I mycket enkla fall kan det räcka med anvisningar på plats eller skisser på en åtgärd i andra fall kan processen med ”åtgärdsval” vara tillräcklig planering.

Bromölla kommun kan tänka sig denna utökade ansvarsdelegation till utövaren men önskar en uppföljning av hur effekten blir för den enskilde.

Tågoperatörerna tillstyrker förslaget i utredningen men vill understryka att definitionen av sådana projekt inte får vara alltför snäv. Åtgärdens ”marginella” påverkan på omgivningen måste kunna bedömas noggrant i varje särskilt fall.

Handisam anser att förslaget måste kompletteras. Kompletteringen ska förhindra att ”små och okomplicerade projekt” på grund av okunskap bygger hinder för tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt funktionsförmåga och missar att bygga kvaliteter som är bra för alla men nödvändiga för personer med funktionsnedsättning.

Fiskeriverket anser att det bör slås fast i författning att samråd ska ske med länsstyrelsen eller kommun även i dessa fall eftersom Trafikverket inte alltid kan ha kännedom om alla förhållanden och omständigheter i enskilda fall. Exempelvis kan en mindre åtgärd i ett känsligt lekområde för en skyddsvärd fiskart eller stam få betydande konsekvenser för det aktuella fiskbeståndet.

Kammarkollegiet har svårt att se vilka projekt avseende befintlig väg eller järnväg som, även om de betecknas som små och okomplicerade, kan antas medföra sådan begränsad miljöpåverkan att miljökonsekvensbeskrivning inte skulle krävas enligt 6 kap. miljöbalken.

Länsstyrelsen i Kalmar län framför att om de tolkar förslaget rätt behöver inte Trafikverket ens samråda/anmäla dessa enklare projekt till Länsstyrelsen. Det borde åtminstone krävas 12:6 samråd för detta så att Länsstyrelsen har någon möjlighet att kontrollera eventuellt berörda natur- och kulturvärdena. Det låter märkligt om exploitören, t.ex. Trafikverket själv ska avgöra om projektet inte kan antas medföra någon beaktansvärd miljöpåverkan.

Kap. 6.5 En effektivare sammanhållen fysisk planeringsprocess

Kommitténs förslag: Den formellt reglerade fysiska planeringen av vägar och järnvägar ska utformas som en sammanhållen process i stället för att innefatta flera planeringsskeden.

Den fysiska planeringen enligt väglagen och banlagen ska leda till en vägplan eller en järnvägsplan. Planeringen ska syfta till att ge vägen eller järnvägen en lokalisering och utformning som bidrar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Länsstyrelsen i Hallands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Kungliga Tekniska Högskolan, Skåne läns landsting, Samverkansorganet i Jönköpings län, Samverkansorganet i Kalmar län, Samverkansorganet i Värmlands län, Stockholms kommun, Västerås kommun, Ystads kommun, Handelskammarförbundet, Näringslivets transportråd och

Transportgruppen, SmåKom, Sveriges Byggindustrier, Sveriges Arkitekter, Handelskammaren i sydsvenska företags intresse och Tågoperatörerna är positiva till förslaget.

Ekonomistyrningsverket bedömer att kommitténs förslag att strömlinjeforma planeringsprocessen och att förenkla hanteringen av åtgärder som är okontroversiella och har minimal miljöpåverkan kan bidra till att planeringsprocessen blir mindre tungrodd.

Kammarkollegiet framhåller att det är positivt med en sammanhållen fysisk planeringsprocess för vägplaner respektive järnvägsplaner som samordnas med förfarandet kring samråd och MKB enligt miljöbalken. De föreslagna åtgärderna får dock inte riskera att medföra att MKB-direktivet och bestämmelserna om MKB och samråd i 6 kap miljöbalken inte efterlevs vad gäller exempelvis alternativredovisning.

Stadskontoret menar att sannolikt kan den nya planeringsprocess som föreslås medverka till att ledtider kan förkortas och att planeringen kan bli enklare och mindre kostsam. Det är dock svårt att, utifrån det underlag som kommittén lämnar, se vari de faktiska och praktiska skillnaderna ligger mellan dagens planeringsprocess och den föreslagna. Statskontoret vill även framhålla vikten av att den nya planeringsprocessen kan medverka till att de transportpolitiska målen uppfylls på ett bättre sätt än i dag.

Länsstyrelsen i Uppsala län tillstyrker förslaget om att processen ska löpa sammanhållet. Sannolikt kommer processen att kräva en stor samordningsinsats av Trafikverket och inrättande av rutiner för att frågor inte ska hamna mellan stolarna. Stora krav kommer också att ställas på kommunen. Länsstyrelsen ser det som nödvändigt att komma till avslut stegvis åtminstone i stora projekt. Det finns en farhåga att processen inte blir så effektiv, transparent och förankrad om avstämningar och information inte förmedlas tydligt mellan berörda parter.

Länsstyrelsen i Östergötlands län ser detta som positivt eftersom det är viktigt att förkorta planeringstiderna. Samtidigt är det av största vikt att planeringsprocessen utformas så att den också kan hantera långsiktiga ställningstaganden för kompletteringar av väg- och järnvägsinfrastrukturen. En översyn behöver därför göras av hur planeringsprocessen för utbyggnad av vägar och järnvägar ska förhålla sig både till nationell och regional åtgärdsplanering för infrastrukturutveckling och till den kommunala översiktsplaneringen.

Länsstyrelsen i Jönköpings län ställer sig i huvudsak bakom kommitténs förslag att den fysiska planeringen utformas som en sammanhållen process i stället för att innefatta flera planeringsskeden. Det är dock Länsstyrelsen uppfattning att det i den sammanhållna processen krävs en viss uppstyrning med formella ställningstaganden under processens gång.

De olika delmomenten i processen bör tydliggöras, till exempel bör länsstyrelsens möjlighet att ställa krav på kompletteringar i samrådet och på miljökonsekvensbeskrivningen regleras i lag. Vidare bör det framgå vilka ställningstaganden infrastrukturägarna, Länsstyrelsen och andra berörda gör beträffande val av alternativ och inriktning för den slutliga väg/järnvägsplanen. Enligt Länsstyrelsens uppfattning är det inte tillräckligt att detta endast redovisas i den slutliga samrådsredogörelsen. Under samrådet bör Länsstyrelsen vara tydlig med att framföra sin uppfattning om det är något alternativ som i senare prövning utifrån speciallagstiftning inte kommer att vara framkomlig eller innebära betydande svårigheter. Behovet av underlag för kommande prövning bör påtalas redan i samrådet för att inte försena projekt med sent påkomna kompletteringar.

Länsstyrelsen i Kronobergs län ser positivt på att den uppdelade processen förs samman till en process men menar att denna måste delas in i olika skeden på liknande sätt som planprocessen enligt PBL.

Länsstyrelsen i Gotlands län anser att förslaget om en sammanhållen planeringsprocess bör medföra en ökad transparens och förbättrad effektivitet.

Länsstyrelsen i Skåne län är positiv till detta förslag men anser att det behöver förtydligas, särskilt vad avser samrådsprocessen mellan åtgärdsvalet och den slutliga planen. Länsstyrelsen ser positivt på den ökade flexibilitet i planeringsprocessen som förslaget kan medföra, t ex att samråd med enskilda och myndigheter kan ske innan sträckning och utformning av vägen eller järnvägen klarläggs. Detta ger en ökad möjlighet till kunskapsinsamling och att kunna anpassa projektet efter omgivningens förutsättningar.

Länsstyrelsen i Värmlands län tillstyrker förslaget i betänkandet att planeringen ska vara en sammanhållen process. Den sammanhållna processen med utgångspunkt i en analys enligt fyrstegsprincipen ger förutsättningar för en snabbare process. Men den ställer också krav på ett tydligare samband med den ekonomiska planeringen, en planering där regionala samverkansorgan idag har ansvaret på länsnivå. I sammanhanget vill Länsstyrelsen också påpeka att medelstilledningen till Trafikverket måste kunna garanteras över en treårsperiod för att uppnå ett jämnt flöde i planeringen och medel bör på ett enklare sätt än idag kunna flyttas mellan Trafikverkets olika potter.

Länsstyrelsen i Dalarnas län ser kommitténs förslag att den fysiska planeringen inte längre ska innehålla tre skeden utan utformas som *en* sammanhållen process som en möjlig effektivisering. Vår uppfattning är dock att den föreslagna fysiska planeringsprocessen blir effektiv först när den ekonomiska planeringen verkligen blir en förberedande process som

innehåller transportslagsövergripande analyser med tillämpning av fyrstegsprincipen.

Länsstyrelsen i Jämtlands län är positiv till en sammanhållen planeringsprocess som bör bidra till effektivare och snabbare planering av transportinfrastruktur. Dock anser länsstyrelsen att samrådsskedena bör anges tydligare så att både myndigheter och enskilda enkelt kan se när och hur de kan påverka planerna på transportinfrastruktur.

Lunds Universitet anser att förslaget att slå samman de tre skedena förstudie, utredning och plan till ett effektiviserar processen men gör det också lättare att skapa återkoppling mellan de olika skedena och bättre bedöma effekterna innan man låser sig.

Fiskeriverket anser att en sammanhållen process medför att bedömningen av infrastrukturprojekts inverkan på allmänna fiskeintresset kan anföras samlat istället för i olika steg som fallet är idag.

Boverket tillstyrker förslaget men anser att processen måste ändå utformas med tydligt uppfattbara steg för att undvika en flytande och godtycklig tillämpning där viktiga frågor och reella konflikter kan bli belysta för sent. Berörda aktörer behöver en praktisk och igenkänningsbar struktur både för att planera sitt eget deltagande och kunna medverka effektivt.

Lantmäteriet anser att förslaget om en effektivare sammanhållen fysisk planeringsprocess framstår som väl avvägt. Lantmäterimyndigheten bör vara en obligatorisk samrådspart vid utarbetandet av jänvägsplaner och det bör vidare övervägas att lantmäterimyndigheten ges rollen som obligatorisk samrådspart även enligt den föreslagna 14 b § väglagen.

Trafikverket tillstyrker förslaget till en sammanhållen fysisk planeringsprocess. Det finns många positiva effekter av en sammanhållen planeringsprocess, framför allt att det ger möjlighet att anpassa behovet av utredningsinsatser i tid och omfattning efter projektets karaktär och förutsättningarna i det enskilda ärendet. Förslaget innebär också en ökad rättssäkerhet och en större förutsägbarhet för den enskilde genom att det i ett tidigare skede än idag klaras ut om man är berörd av ett väg- eller järnvägsbyggnadsprojekt. För att få en god kvalitet behövs dock ett bra underlag för olika beslut under processen samt tydliga ställningstaganden. Interna beslutspunkter och kontrollstationer behöver definieras vid projektstart, för att man under processen ska kunna ta ställning till om och hur projektet ska fortgå. Hur hantering av processen ska gå till då ett projekt avbryts, t.ex. av finansieringsskäl, för att senare återupptas behöver bestämmas. Det är också viktigt att arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen är väl samordnat med planeringen genom hela processen. Förslaget ställer krav på myndigheter att delta mer aktivt under planeringsprocessen och inte enbart granska det slutliga förslaget.

Trafikverket anser det inte styrkt att det verkligen blir besparingar i den omfattningen som utredningen anger, då en stor del av det utredningsarbete som idag görs i tidiga skeden ändå kommer att behöva göras av Trafikverket, eventuellt i den ekonomiska planeringsprocessen, oavsett hur den utformas. Förslaget att översiktsplanen ska få en viktigare roll i planeringsprocessen förutsätter, om riksintressesystemet ska fungera fullt ut i enlighet med utredningens beskrivning, att Trafikverket tar fram och tar ställning till utredningar om korridorer tidigare än idag, dvs. ofta innan man vet att ett projekt är finansierat. Detta har utredningen inte konsekvensbeskrivit. Trafikverket ifrågasätter införandet av det övergripande transportpolitiska målet i väglagen och i lagen om byggande av järnväg. Målet är förvisso ett övergripande syfte för planeringsprocessen, men Trafikverket anser inte att det har en sådan långsiktig och tydligt vägledande karaktär att det hör hemma i lagstiftning.

VTI anser att förslaget om att endast ha en sammanhållen process istället för flera planeringsskeden är bra eftersom det bl.a. innebär att det endast kommer att tas fram ett MKB-dokument, inte två som fallet är idag. Preliminära data från *VTI*:s forskning visar att dagens båda MKB:er egentligen inte behövs eftersom de i den vardagliga praktiken i princip innehåller samma data. *VTI* vill dock betona att länsstyrelsen, som har en godkännande funktion av MKB, i framtiden också borde se till att samrådet inte bara har genomförts på ett önskvärt sätt utan också se till att åsikter och förslag från bl.a. allmänheten även behandlas och övervägs i MKB:n. *VTI* vill uppmärksamma departementet på att ett sätt att spara tid och pengar kan vara att länsstyrelsen i ett tidigt skede är med och påverkar skrivningarna i förfrågningsunderlaget avseende MKB:ns innehåll, metoder och kompetenser, så att länsstyrelsen i efterhand inte behöver begära in kompletteringar innan de slutligen godkänner MKB:n.

Trafikanalys anser att betänkandets beskrivning av planeringsprocessens inriktning är en bra ambition men saknar stöd för detta i den föreslagna lagtexten. *Trafikanalys* anser även att det hade varit önskvärt om kommittén i större utsträckning hade utvecklat synen på hur samråd med allmänheten rent praktiskt bör gå till. Det ända som stadgas i lagförslaget är att samrådet ”skall inledas så tidigt som möjligt och anpassas efter behov i det enskilda fallet”. *Trafikanalys* befarar att detta kan leda till att berörd allmänhet endast får tillfälle att yttra sig en gång före kungörelsen och med varierande tekniskt och rumsligt innehåll.

Tillväxtverket ser positivt på kommitténs förslag att dagens fysiska planeringsprocess bör samlas i en sammanhållen process med en miljökonsekvensutredning för att undgå dubbelprovningar och onödiga ställtider. Gränssnittet mellan den ekonomiska och den fysiska planeringen är dock otydligt. *Tillväxtverket* vill lyfta kommuners översiktsplanering och regionala strategier/planer som viktiga underlag i den tidiga planeringen.

Riksantikvarieämbetets bedömning är att förslaget om en sammanhållen fysisk planeringsprocess har både för- och nackdelar. Till det positiva hör att kommittén framhåller vikten av förberedande, transportslagsövergripande analyser enligt fyrstegsprincipen. Den pekar även på behovet av att inledningsvis i den fysiska planeringen precisera förutsättningar och hinder som kan påverka möjligheterna att anlägga en väg eller järnväg. Det inledande samrådet kan då komma att handla om landskapets olika kvaliteter som planeringsförutsättningar istället för att låsas av tentativa terrängkorridorer, linjesträckningar och liknande. Det finns även skäl att förmoda att den sammanhållna process som föreslås, också innebär en möjlighet att undvika informations- och kunskapsbortfall som ofta äger rum vid överlämningen mellan förstudie, utredning och arbets-/järnvägsplan. Sådana bortfall motverkar ofta en ändamålsenlig hantering av frågor om kulturmiljö och landskap i planeringen såväl som i miljökonsekvensbedömningen.

Stockholms läns landsting ser stora fördelar med kommitténs förslag. För att underlätta tillämpningen och förståelsen hos berörda tjänstemän, politiker, allmänhet etc. bör en gemensam praxis utvecklas exempelvis för vilken dokumentation och vilka handlingar, utöver vad som kopplar till kraven i MKB samt själva slutprodukten väg- resp. järnvägsplan, som bör tas fram. Vad som sker om processen avbryts eller behöver tas om bör vidare tydliggöras av berörda parter i syfte att säkerställa att nödvändig dokumentation ställs samman, så att planarbetet kan återupptas om behov uppstår. En tydligt upplagd och kommunicerad planprocess underlättar vidare möjligheterna att dra nytta av MKB-processen, vars roll är att bidra till att förbättra planeringen och dess resultat. De föreslagna regeländringarna innebär sannolikt minst samma krav som idag på bra projektstyrning och samordning. Det gäller för de planerande aktörerna att verka för att planeringsprocessen, utan uppdelning i olika formella skeden, drivs så att den blir tydlig och transparent. Idag finns svårigheter att få med rätt aktörer i rätt skede. Om man lägger stor omsorg i början av processen kan fördröjningar lättare undvikas i senare skeden. Även kunskapsöverföring mellan de olika faserna i ett projekt, från tidiga skeden till genomförande, behöver hanteras för att undvika överlappningar och omtag.

Samverkansorganet i Uppsala län delar betänkandets slutsatser att en sammanhållen process möjliggör en planeringsprocess, som är bättre anpassad till enskilda projekts olika förutsättningar till skillnad från dagens process där såväl enkla åtgärder som stora komplicerade projekt ska följa samma formella mall. För mer komplicerade projekt är det sannolikt att planeringsmyndigheten ändå behöver dela upp processen i flera skeden bland annat för att kunna besluta om till exempel valda korridorer. Det är viktigt att de aktörer som är inblandade i ett projekt, kommun eller kollektivtrafikmyndighet till exempel, har samma tidplan. Det är lämpligt att Trafikverket, som sektorsansvarig, har ansvaret för att

så sker. Det kan också finnas en risk för att problem med sent inkomna synpunkter inte åtgärdas. I dagens system är det tydligt när samråd och granskning sker. Att råda bot på sent inkomna synpunkter är mycket viktigt för att nå en bättre måluppfyllelse både för syftena bakom en ny planeringsprocess och för trafikpolitiska mål. Detta sätter således ytterligare fokus på hur arbetet läggs upp i det tidiga skedet. Det sätter också ytterligare fokus på att kommunerna har aktuella och strategiska översiktsplaner.

Samverkansorganet i Södermanlands län anser att det är i grunden positivt med tanken om en ny sammanhållen process som bättre kan anpassas till det enskilda fallet, projektens storlek och komplexitet. Det nya förslaget saknar tydliga milstolpar i planeringen vilket försvårar samordning. Därför är det troligt att en i högre grad informell process än tidigare kommer att ställa nya typer av krav på samordning och rutiner. Det är lämpligt att Trafikverket som sektorsansvarig tar fram en sådan process. Utifrån kommunernas perspektiv är det viktigt att förstå vilka och när olika samråd behöver genomföras. Detta skulle kunna tydliggöras i betänkandet. Med en enda lång planprocess finns det en ökad risk att frågan om alternativval kommer att finnas med under hela planprocessen. Utredningen anger inte hur och när beslut om alternativval ska göras. En fråga som skulle kunna förtydligas utifrån detta är när alternativvalen är lämpliga att göra i planprocessen.

Samverkansorganet i Kronobergs län stödjer utredarens förslag till fullo om en sammanhållen planeringsprocess men vill poängtera vikten av kopplingen till den pågående utredningen om ”Medfinansiering i samband med den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur” med tillhörande analys av Trafikverkets förslag till nytt planeringssystem. Enligt vår uppfattning hör dessa delar samman med varandra och står i varandras beroendeförhållande.

Samverkansorganet i Blekinge län delar förslaget om behovet av en mer sammanhållen planeringsprocess som tar hänsyn till projektets art och beskaffenhet och med kortare ställtider. Samspelet mellan den fysiska planeringsprocessen enligt väglagen och banlagen och den kommunala planeringen enligt PBL och den regionala planeringen av infrastruktur behöver stärkas. Samverkansorganet saknar en effektivare sammanhållen planeringsprocess mellan den fysiska och den ekonomiska planeringen. Åtskillnaden mellan ekonomisk och fysisk planering kännetecknar den svenska infrastrukturplaneringen. Projekt tas in i planeringen med uppskattning av samhällsekonomiska effektbedömningar i ett skede då man bara vagt känner projektet. Därefter uppstår under projektets gång ofta nya villkor och kostnader som slutar i ett projekt med helt andra förutsättningar. De förändringar som sker i form av nyttor, högre kostnader, förseningar beroende på att projekten överklagas etc. måste man hitta bättre former för än idag när det gäller att säkra

genomförandet av projektet ekonomiskt. Nuvarande ettårsbudgetar med en treårshorisont känns inte som säkert.

Samverkansorganet i Örebro län anser att en samlad planprocess med färre steg är positivt. Planeringen bör bli lättare att följa och påverka. Det förutsätter dock att ställningstagande om t.ex. valda alternativ tydligt framgår under planeringsprocessen. Den föreslagna harmoniseringen av planeringen av vägar och järnvägar leder också till en mer lättförståelig process.

Samverkansorganet i Dalarnas län tillstyrker i sin helhet kommitténs förslag till att samordna nuvarande tre steg, förstudie, vägutredning och arbetsplan, till en sammanhållen process. Det måste därvid poängteras att processen samtidigt måste bli tydligare, enklare och mer transparent. Det är också viktigt att regionerna ingår som en reell samverkanspart i den fysiska planeringsprocessen, så att det finns förutsättningar för en helhetssyn vad gäller fysisk planering gentemot den regionala utvecklingen.

Ale kommun tillstyrker förslaget om en sammanhållen planeringsprocess med samråd under hela planeringen fram till ställningstagande i den vägplan eller järnvägsplan som avslutar processen. Alternativstudier förutsätts dock kunna ske på lämpligt sätt under planeringen. Ale kommun delar uppfattningen att planeringsprocessen förutsätts kunna underlätta möjligheterna i den kommunala översiktsplaneringen att åstadkomma en planering och utbyggnad av vägar och järnvägar som är väl samordnad med kommunens fysiska planering.

Bromölla kommun kan tänka sig en förkortad tid för planering av större projekt. Det är dock viktigt att när antalet överklagandemöjligheter minskar att det redan från början ges god information och en öppen delaktighet om projektet och dess genomförandefaser.

Fagersta kommun vill framhålla att man ser mycket positivt på de förslag på förändringar som innebär att den fysiska planeringen av vägar och järnvägar utformas som en sammanhållen process som kommer att resultera i kortare ställtider.

Huddinge Kommun ställer sig positiv till att slopa de olika skedena till förmån för en sammanhållen process som bättre kan anpassas till det enskilda fallet. I betänkandet föreslås ett löpande samråd under planeringsprocessen. Viktigt är då att säkerställa tydligheten i processen så att den blir överblickbar för den enskilde och blir så enkel som möjlig. Även för kommunen är det viktigt att förstå vilka och när olika samråd behöver genomföras. Kommunen anser att detta bör tydliggöras bättre. Kommunen har beslutsprocesser som kan påverka tiden för yttrande i samrådsleden vilket är viktigt att planeringsprocessen beaktar. Vidare föreslår kommittén att samråd ska kunna genomföras utan att presentera

alternativa vägkorridorer. Istället ska förutsättningar och hinder presenteras. Detta ställer sig kommunen bakom. Dock bör belysas att kommunens framtida planer för områdesutveckling ska beaktas i de nationella satsningarna redan i detta skede.

Lerums kommun anser att förslaget med en sammanhållen process för den fysiska planeringen är positivt, istället för att som idag ha tre skeden. Det är dock viktigt att processen blir tydlig så att både enskilda och kommuner vet när och vilka samråd som behöver genomföras. Planeringsprocessen som föreslås kommer att korta ner den tid när många personer oroas av en eventuell påverkan, vilket är positivt.

Malmö kommun ser positivt på detta förslag, eftersom det ger en större flexibilitet jämfört med dagens regelverk. Det bör vara en klar fördel att kunna anpassa planeringsprocessen efter projektens komplexitet samt att kunna mottaga och hantera nya förslag som framkommer i utredningsarbetet utan att behöva ta ett omtag av hela planeringsprocessen. Malmö kommun ställer sig dock frågande till om den föreslagna planeringsprocessen utan understöd kommer att bli tydligare för allmänheten. I betänkandet beskrivs att samrådets olika aktiviteter skall ske kontinuerligt under planeringsprocessen. Malmö kommun vill betona att det i betänkandet inte diskuterats hur och när dessa samrådsaktiviteter skall ske och vad det i sin tur medför för extra kommunikationsresurser och tidsaspekter för projekten.

Sollefteå kommun ställer sig positiv till att slopa de tre faserna med tre skeden till förmån för en sammanhållen process som bättre kan anpassa till det aktuella projektet. Kommunen anser dock att det är av största vikt att tydligheten i processen säkerställs för alla berörda parter. Även för kommunen är det av största vikt att förstå vilka och när olika samråd behöver genomföras. Kommunen anser att detta behöver tydliggöras bättre i betänkandet. Det av stor vikt att kommunens inflytande i planeringsprocessen tydliggörs och därmed säkras. Kommunen har specifika beslutsprocesser som idag kan påverka tiden för yttrande i samrådsskeden vilket är viktigt att planeringsprocessen beaktar. Det kan också krävas bättre samverkan mellan exempelvis länsstyrelse och kommuner för att bidra till att ytterligare effektivisera dessa processer.

Torsby kommun delar utredningens förslag om att den fysiska planeringsprocessen, bestående idag av tre skeden bör samlas till en sammanhållen process men en gemensam miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Kommunen anser att en mer sammanhållen planeringsprocess är en grundförutsättning för att processen skall kunna bli effektivare och tydligare. Det kommer även att förbättra möjligheten för kommunen och andra intressenter att delta i processen på ett bättre sätt. Det är otydligt i utredningen hur samordningen mellan staten och kommunen skall genomföras. Torsby kommun är av den uppfattning att det alltid

skall ske en samordning med kommunernas översikts- och detaljplanering.

SL ställer sig positivt till Kommitténs förslag att kravet på förstudie och järnvägsutredning tas bort. Det leder till en större frihetsgrad att utforma tidiga studier och samråd och *SL* bedömer att det leder till en tidsbesparing i normala eller mindre och enklare projekt. För komplexa större projekt behöver omfattande utredningsarbete ändå ske med en tidsutdräkt ungefär motsvarande dagens planeringsprocess. För större projekt bör det ske en samordning så att Trafikverket, *SL* och andra aktörer delar upp planeringen i skeden på ett likartat sätt. Det är lämpligt att Trafikverket som sektorsansvarig tar fram en sådan process. Fördelen med en gemensam process är bland annat att det blir tydligare för allmänheten i vilka skeden som det finns störst möjlighet att påverka.

Naturskyddsföreningen instämmer i förslaget att det kan vara rationellt att sammanföra dagens tre planeringsskeden till en sammanhållen process. Däremot anser inte föreningen att ett sådant sammanhållet samrådskede skulle innebära att behovet av att ta fram alternativa sträckningar i vägplanen eller järnvägsplanen försvinner. Tvärsom anser föreningen att det är ett krav enligt miljökonsekvenslagstiftningen att redovisa alternativa och välutredda förslag. Det är då en fördel och nödvändighet att de alternativa förslagens för- och nackdelar diskuteras redan i ett tidigt skede.

Sveriges Kommuner och Landsting delar utredningens förslag att dagens fysiska planeringsprocess, bestående av tre skeden, bör samlas i en process med en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). *SKL* anser att en gemensam planeringsprocess innebär att planeringen blir effektivare, tydligare och mer sammanhållen. Detta ökar förutsättningarna för ett bra samarbete med den berörda kommunen. Men det ställer också stora krav på organisation, utformning, styrning, kontinuitet och förankring. En förutsättning för en sammanhållen process är att Trafikverket lägger stora resurser på tidig dialog med kommunerna, utveckling av samrådsprocesser och effektiv kommunikation. Staten ska agera tydligt, samordnat och transparent genom hela beslutsprocessen. Det behöver förtydligas i lagtexten att huvudregeln är att samordning alltid ska ske med kommunernas planering, dvs. översiktsplan och detaljplan. Sannolikt kommer det också att krävas delbeslut i större projekt. Delbeslut underlättar möjligheterna till politisk förankring i kommuner och regioner och är viktiga underlag för överenskommelser mellan stat, kommun och region.

Föreningen Göta kanals Vänner och Föreningen Rätt Väg För Motala samt A-L Hagenborg delar kommitténs förslag att slopa nuvarande tre skeden av nuvarande tänkta planeringsprocess, vilken dock inte följs, och i stället skapa en sammanhållen process med en miljökonsekvensbeskrivning i de fall betydande miljöpåverkan bedöms föreligga. De är mycket kritiska till

kommitténs förslag att vid samrådet i det tidiga skedet av processen inte behandla alternativa terrängkorridorer, sträckningar eller liknande. Ett sådant förfarande strider klart mot Rådets direktiv 2003/35/EG artikel 2. De delar kommitténs uppfattning att samrådet är en fortlöpande process som ska pågå under hela planeringsprocessen och vill understyrka att detta gäller redan i nuvarande lagstiftning och EU-direktiv.

Växjö Tingsrätt anser att frågor som normalt tas upp i förstudien löper risk att komma i skymundan om inte det skapas utrymme i något annat planeringsmoment.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att texten ger bitvis intryck av att en MKB enbart är en handling som ska fogas till övriga handlingar i ärendet. Avsikten med miljöbedömningen är att planens miljöpåverkan ska utredas kontinuerligt och att MKB:n ska påverka planens innehåll. Detta behöver tydliggöras i den kommande propositionen, för att öka möjligheten att syftet med MKB:n uppnås.

Av beskrivningen framgår att den sammanhållna processen i stora drag kommer att innehålla följande aktiviteter:

1. Inventering samt precisering av utgångspunkterna samt planerings-förutsättningarna.
2. Korridorer och alternativ formas.
3. Alternativen eller korridorens analyseras och jämförs utifrån effekter, konsekvenser och kostnader gentemot projektets ändamål och projektmål. Icke-alternativ avförs.
4. Kvarvarande alternativ utvärderas och en samlad bedömning leder fram till korridor eller alternativ som ska detaljplaneras.
5. Detaljutformning av alternativet i en plan. Redovisning av tekniska lösningar, miljöskyddsåtgärder mm.

Planeringen påminner mycket om dagens system, dock utan synbara ställtider och tydliga definierade tillfällen där länsstyrelsen ska göra sina insatser. Det framgår inte uttryckligt om och i sådana fall i vilken omfattning analyser, jämförelser (3) och utvärderingar (4) ska göras utifrån en godkänd MKB (undantaget projekt som ska prövas enligt 17 kap MB). Länsstyrelsen befarar att kommitténs förslag innebär att aktiviteter enligt ovan kommer att "gå in i varandra" och att det blir svårt att följa resonemangen och besluten som tas under processens gång. Dokumentation kommer att vara av mycket stor betydelse. Länsstyrelsen anser att val av bästa alternativ (4) bör göras utifrån en godkänd MKB, som en garant för att alla väsentliga miljöaspekter har beaktats i urvalsprocessen. Lagtexten behöver därför förtydligas med avseende på i vilket skede MKB-processen ska utmynna i det slutliga MKB-dokumentet respektive när i processen MKB:n ska utgöra ett beslutsunderlag. I och med att det endast är fråga om en och samma

MKB genom hela processen, behöver det förtydligas i vilken omfattning planens redovisning av skydds-åtgärder och försiktighetsmått ska baseras på innehållet i MKB-dokumentet och även gå att utläsa i samma dokument. Med nuvarande förslag uppstår ett behov av att i samband med att planen tar form, uppdatera den tidigare godkända MKB:n och godkänna den på nytt.

Länsstyrelsen i Kalmar län är inte helt övertygad om att förslaget förenklar processen. Fördelen med dagens trestegssystem är att det finns klara punkter i processen där Länsstyrelsen ska yttra sig eller fatta beslut. På något sätt kommer samrådsprocessen att behöva formaliseras och dokumenterade avstämningpunkter i processen behövs där en helhetsbild av ett projekt kan erhållas och där delutredningar och planeringsunderlag kan stämmas av. Det vore rimligt att försöka hitta en planeringsmodell som så långt möjligt liknar någon befintligt modell, t.ex. PBL.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län anser att utredningens huvudförslag att den formellt reglerade fysiska planeringen av vägar och järnvägar ska utformas som en sammanhållen process behöver utvecklas och förtydligas ytterligare. Kopplingen till den ekonomiska planeringen och hur fyrstegsprincipen behandlas måste också klaras ut om en sammanhållen process ska kunna genomföras. Länsstyrelsen anser att kommittén även borde ha utrett och kommenterat möjligheterna att istället förenkla, renodla och förtydliga nuvarande indelning i tre skeden, då detta system har en tydlig pedagogik kring hur man successivt kommer fram till en slutlig lösning. Länsstyrelsen tror att det fortsatt blir svårt att få allmänheten att förstå var i processen man befinner sig och om det går att påverka. Länsstyrelsen anser därför att det är angeläget att tydligt i lagstiftningen precisera formerna för samrådet och att de olika skedena i samrådsprocessen preciseras. När det gäller kungörandet och granskningen av arbets-/järnvägsplan så anser Länsstyrelsen att tiden för granskningen bör regleras i lagen. Vidare anser Länsstyrelsen i likhet med förordningen (VVFS 2007:223 § 18) att Länsstyrelsen fortsatt bör ha förlängd remisstid för att kunna avge ett sammanvägt statligt yttrande. Den bör regleras till minst en månad. I yttrande tar Länsstyrelsen ställning om man tillstyrker projektet eller inte.

Länsstyrelsen i Västerbottens län tycker det är bra att ställtider minskas, men det får inte ske på bekostnad av sämre samordning med annan planering och otydligheter i planeringen. Planeringsprocessen förväntas styras upp med föreskrifter, planeringsprocessen sett enbart från lagparagraferna är alltför otydlig. Med mycket förkortad planeringsprocess finns risk att kommunernas planering inte hinner med.

Uppsala Universitet framhåller att tidigt i en planeringsprocess kan det vara svårt att överblicka eventuella konsekvenser och det kan därför vara

besvärligt att lämna relevanta synpunkter. Om samrådet pågår löpande under en lång planeringsprocess finns det en risk att i vart fall enskilda mister intresset för att lämna synpunkter.

Naturvårdsverket anser att i en planeringsprocess med tydliga avstämnings- och beslutspunkter blir det enklare att peka på vilka beslut som är fattade och vilka som går att förändra. En kontinuerlig process ställer mycket höga krav på Trafikverket att planeringsprocessen sker likartat mellan olika projekt och på ett för allmänheten och andra myndigheter öppet sätt.

Transportstyrelsen anser att idag har vägnätets och vägtrafikens funktion i relation till stat, kommun och enskilda fått ökad betydelse i planeringsprocessen jämfört med när planeringen skapades. Därför bör planeringen kompletteras med att vägens funktion tidigt beskrivs i planeringen. Med vägens funktion avses både vägens utformning och det regelverk som avses gälla på den planerade vägen (planerad tillåten hastighet, tillåtna laster, regler för cyklister, gående m.m.).

Sveriges geologiska undersökning anser att även om det finns flera fördelar med att planeringen fortgår i en sammanhållen process så finns det en risk att det också blir mindre tydligt för de inblandade. Det finns således en risk att huvuddelen av samråden sker innan tillräckligt med underlag finns framme. SGU finner att betänkandet inte tillräckligt tydligt belyser hur planeringen ska drivas.

Diskrimineringsombudsmannen vill understryka vikten av att införandet av en effektivare sammanhållen fysisk planeringsprocess inte får ske på bekostnad av samers rätt till inflytande och delaktighet i planerings- och beslutsprocessen. DO menar att det, i enlighet med den internationella urfolksrätten, bör tas särskild hänsyn till samiska intressen och att det är avgörande att exempelvis rennäringen kommer in tidigt i planeringsprocessen vid bygget av vägar och järnvägar. DO anser därför att regeringen, med utgångspunkt i den internationella urfolksrätten, måste säkerställa samers rätt till samråd så att samer får möjlighet att framföra sina synpunkter och påverka utformningen av åtgärder som planeras och beslut som fattas.

Samverkansorganet i Östergötlands län anser att förslaget att gå från tre plansteg till ett ställer ännu större krav på organisation, utformning, styrning, kontinuitet och förankring. I enklare planeringssituationer kan ett plansteg vara tillräckligt. Det är dock tveksamt om det är lämpligt vid planeringstider på 5-10 år. Flera omständigheter talar för att åtminstone två plansteg ska kunna väljas vid den formella planeringen av väg- och järnväg.

Göteborgs kommun anser att det är viktigt att under hela denna långa period kommunicera med såväl kommun som allmänhet. Om det uppstår

glapp (uppehåll) i processen tappar man lätt både fokus och tempo. Det finns en förväntan att kommunernas översiktsplanering ska lägga en grund för de önskade förändringarna. Översiktsplanen har ofta en tidshorisont på flera tiotals år. Statens ekonomiska infrastrukturplanering omfattar i dagsläget perioden 2010-2021, dvs. elva år. Det räcker därför inte att begränsa samverkan mellan Trafikverket och kommunen om framtida infrastruktur till den relativt korta tidsperiod som den ekonomiska planeringen omfattar. Det är viktigt att samverkan mellan Trafikverket och kommunen fungerar för hela den tidsperiod som är relevant för kommunen. Först då kan översiktsplanen fylla den tydliga strategiska funktion som förutsätts i plan- och bygglagen. Översiktsplanen kan då därmed vara det första steget i den långa process, som ofta förekommer kring de stora infrastrukturprojekten.

Motala kommun anser att för mindre objekt, som ändå är av sådan omfattning att de kräver prövning i plan, borde fördelarna med den föreslagna processen överväga, medan de stora komplexa stråken torde vinna på en tvåstegslösning. Projekt som sträcker sig över många år är ofta svåra att hålla samman, bl.a. till följd av att nyckelpersoner byts ut. Det finns också risk att nya aktörer under resans gång (sakägare, handläggare hos myndigheter, politiker) kräver omtag. Det är då viktigt att man i ett första skede kan förankra en korridor som underlag för vägplan, järnvägsplan och ev. detaljplan. När tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken krävs, skulle processen fram till tillåtlighetsbeslutet kunna utgöra en lämplig första etapp. Även för något mindre omfattande projekt kan, beroende på kravnivån för tillåtlighetsprövningen, en första etapp behövas som ungefär motsvarar dagens vägutredning med beslut om alternativ.

Nynäshamns kommun anser att en sammanhållen process istället för tre skeden och fyrstegsprincipen som en utgångspunkt, är troligtvis mycket bra förändringar som innebär ökad transparens och ökade möjligheter att förstå grunderna till besluten bakom stora planeringsprojekt. Ett exempel på en tydlig effektivisering jämfört med nuvarande system, är förslaget om att samma MKB ska löpa genom hela planeringsprocessen istället för separata MKB under utredningsskedet respektive planskedet. Kommunen anser även att det är även positivt om det lönar sig att ha en uppdaterad och välanvänd översiktsplan, men troligtvis har många kommuner erfarenhet av att det inte räcker med att ha en aktuell översiktplan för att få igenom de projekt som staten ska planera och finansiera. Översiktsplanarbetet kan kanske få en ännu tyngre roll än vad som föreslås för att dels uppmuntra kommunerna till aktiv översiktlig planering och dels för att kommunernas dialoger med externa planeringsaktörer ska bli tydligare och mer förankrade både internt och externt. Exakt hur översiktsplanen ska få större vikt och spela en större roll för utvecklingen av transportinfrastrukturen i en kommun eller region kan diskutera.

Uppsala kommun anser att även om den ekonomiska planeringen i formell mening föregår den fysiska behövs ofta en fysisk planering i botten för att den ekonomiska planeringen ska komma till stånd. kommunernas översiktliga planering är en viktig samarbetsarena där transportinfrastrukturfrågor kan väckas och övervägas. Det är där viktigt att det finns möjlighet för trafikverket att bidra till utredningsinsatser i tidiga skeden.

Vänersborgs kommun anser att det är tveksamt om den föreslagna processen ger en tillräckligt öppen planering. Byggande av vägar och järnvägar handlar ofta många motstående intressen och berör ett stort antal människor. Planeringen måste börja med ett brett perspektiv där flera alternativ studeras. Det är därför viktigt att på ett tidigt stadium få underlag och synpunkter från myndigheter och allmänheten. Det kan därför vara lämpligt att tydligare reglera hur tidiga förslag hanteras i planeringsprocessen.

SmåKom är helt med på förslaget att behandla om- och nybyggandet av vägar och järnvägar i en sammanhållen process där man inte bara når effektivitetsvinster utan även kvalitativa fördelar. SmåKom anser att det finns starka skäl för att testa en ny planeringsprocess under en femårsperiod innan den av kommittén föreslagna lagstiftningen görs permanent.

Svea hovrätt Miljööverdomstolen anser att de förslag kommittén lämnar om en sammanhållen planeringsprocess och ett parallellt samrådsförfarande riskerar att göra processen otydlig för dem som vill framföra synpunkter. Det kan bli oklart när under den utdragna samrådsprocessen som synpunkter av olika slag ska framföras.

Statens Fastighetsverk anser att nuvarande planeringsprocess med tre skeden för stora och komplexa transportinfrastrukturprojekt bör behållas för att projekten skall bli grundligt och allsidigt genomgångna.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att den föreslagna planeringsprocessen känns mycket otydlig och ser ett behov av att föreskrifter utformas som anger hur tillämpningen ska ske. Den nackdel betänkandet ser med dagens system, att planeringen i olika skeden pågår parallellt, kan Länsstyrelsen inte se förbättras med den föreslagna ordningen. Om samrådet ska vara meningsfullt måste man även i en sammanhållen process invänta samråds svar innan man kan gå vidare till nästa steg i processen. Utan de hålltider som det nuvarande systemet ger är risken för parallella planeringsskeden snarare större.

Sveriges lantbruksuniversitet anser att vägutredning och järnvägsutredning bör finnas kvar som formaliserat skede i den fysiska planeringsprocessen, med samma utgångspunkt som nu (alternativval). Sammantaget anser

SLU att förslaget innebär en påtaglig risk för minskad insyn för de som står utanför processen samtidigt som risken för onödig projektering och omtag ökar.

Statens geotekniska institut ser påtagliga nackdelar med den sammanhållna planeringsprocessen som föreslås. SIG anser att det är oklara regler för samråd och remiss, att klart större resurser kommer att krävas för remissinstanserna och att det finns risk att dessa snarast blir en del av arbetsgruppen och att det är en olämplig beslutsstruktur att samma part som utför planeringen fastställer planen. SIG menar att en möjlighet att mildra riskerna med förslaget planeringssystem är att införa två planeringsskeden, ett "utredningsskede" och ett "planskede".

Norrköpings kommun ser positivt på utredningens intentioner att effektivisera planeringsprocessen till en sammanhållen process men anser ändå att förslaget bör ses över i syfte att öka förutsägbarhet, tydlighet och transparens i planeringen. Norrköpings kommun anser för att få till stånd en ökad tydlighet för alla involverade parter bör det i tidigt skede vara obligatoriskt att ta fram en "färdplan" som tydliggör planeringsprocessens olika skeden och ställningstaganden inklusive samråds- och samordningsaktiviteter. Man kan också överväga om planeringsprocessen kan harmonieras med PBL genom införande av två steg som motsvarar översiktsplanering och detaljplanering, där det första steget kan utgå om planeringen är okomplicerad eller om kommunens översiktliga planering utgör tillräckligt underlag.

WSP anser att planeringsprocessen för ny trafikinfrastruktur även fortsättningsvis bör vara indelad i fasta skeden. Ett totalt slopande av planeringsstegen riskerar att bl.a. leda till minskad konkurrens vid Trafikverkets upphandlingar, större godtycke i planeringsförfarandet samt ökade projektrisker, genom att möjligheten att tidigt upptäcka grova felbedömningar och planeringsmisstag minskar.

Helsingborgs kommun är inte övertygade att förslaget leder till minskade ställtider eller att processen blir mer överblickbar och underlättar för enskilda att medverka. För att det ska bli effektivare planering behöver förslaget kompletteras med utbildning i projektstyrning och samplanering riktad till Trafikverkets personal, kanske tillsammans med kommunal personal. Kommunen ser gärna fler OPS-projekt alternativt att konsulter eller entreprenörer genomför planeringsprocessen. En reglering som tar sikte på de olika planinstitutens koppling och kommunernas inflytande bör övervägas. Kommunen anser även att det saknas förslag kring samrådsaktiviteter.

Kap. 6.6 Undantag från kravet på miljökonsekvensbeskrivning

Kommitténs förslag: Om ett väg- eller järnvägsprojekt inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, ska det inte krävas en MKB.

Som underlag för miljöprövningen av projektet ska i stället finnas uppgifter om projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön.

Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Naturvårdsverket, Ale kommun, Vänersborgs kommun, Företagarna, WSP, Näringslivets transportråd och Transportgruppen, SmåKom och Handelskammaren i sydsvenska företags intresse ställer sig positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Östergötlands län tillstyrker förslaget att MKB endast ska upprättas för projekt som medför en betydande miljöpåverkan och att åtgärder med lindrigare miljöpåverkan ersätts med miljöutredning av enklare slag. Därmed bör utredningsresurserna kunna läggas på de insatser där de bäst behövs. Länsstyrelsen vill dock understryka att det tidiga utredningsskedets bedömningar av projektets miljöpåverkan och förankring i detta system kommer att bli ännu mer betydelsefullt för den fortsatta prövningen. Därför är det av största vikt att dessa inledande utredningar får en tillräcklig kvalitet så alla relevanta miljöförhållanden blir kända innan Länsstyrelsen tar ställning till omfattningen av projektets miljöpåverkan. För att klara detta krävs, enligt Länsstyrelsens bedömning, en effektivare informations- och kunskapsförsörjning än i dagens system. Metoderna för att tillräckligt förankra projektets inriktning i ett miljöperspektiv behöver också utvecklas. Kommunerna bör ha en viktig roll i detta arbete. Det bör i sammanhanget också understrykas att en ordentlig redovisning av miljöeffekterna måste krävas även för de projekt som inte har bedömts medföra en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen i Gotlands län anser att utredningens förslag är bra och genomarbetat. Länsstyrelsen vill dock understryka vikten av att Trafikverket får ett tydligt uppdrag att vid framtagandet av planeringsunderlaget ta fram en sådan beskrivning som möjliggör för Länsstyrelserna att göra en bedömning av projektets påverkan på människors hälsa och miljö. Samt att tillräckligt underlag finns för att upprätta en fullständig miljökonsekvensbeskrivning.

Länsstyrelsen i Skåne län delar kommitténs uppfattning att för projekt som inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, ska det inte krävas en MKB enligt bestämmelserna i miljöbalken. Det är dock självklart att det alltid måste finnas någon form av konsekvensbeskrivning för dessa projekt.

Länsstyrelsen i Västra Götaland anser att förslaget att inte ha en formell MKB om det inte är betydande miljöpåverkan är välmotiverat och bra. Istället för MKB föreslås att verksamhetens förutsebara *påverkan* på människors hälsa och miljö beskrivs. Begreppet påverkan behöver definieras. Länsstyrelsen anser det viktigt att det även ställs krav på redovisning av *effekt* och *konsekvens* för åtgärden. Om det inte görs en

MKB blir det inte aktuellt med ett godkännande av Länsstyrelsen. Det är därför viktigt att det finns en möjlighet att begära komplettering av miljöredovisningen, så att allt viktigt blir belyst. Länsstyrelsen anser det minst lika viktigt att krav ställs på att även motivera varför det inte är betydande miljöpåverkan. Särskilt eftersom dessa beslut inte är möjliga att överklaga.

Länsstyrelsen i Värmlands län tillstyrker förslaget. Det innebär dock att Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan blir viktigare och tydligare kriterier för vad som ska bedömas som betydande miljöpåverkan efterlyses. Kriterierna i bilaga 2 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar behöver förtydligas och exemplifieras. Men Länsstyrelsen bedömer att det är en fungerande process med behovsbedömning och miljöbedömning som är det viktiga, inte de formella besluten.

Länsstyrelsen i Jämtlands län är positiv till förslaget om att krav på MKB endast ska gälla vid betydande miljöpåverkan. Det bör leda till en mer flexibel och effektiv process, samtidigt som mer resurser kan läggas på större och mer komplicerade projekt.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att dagens krav på MKB inte kan motiveras. Trafikverket kan behöva utvidga sin kompetens inom t.ex. kulturmiljöfrågor, då länsstyrelsens kompetens i mindre utsträckning finns som stöd.

Trafikverket tillstyrker förslaget. Bedömningen förutsätts ske i början av den föreslagna processen. Det förutsätter ett kontinuerligt samråd med länsstyrelsen under hela processen så att inte synpunkter kommer först sent i processen med därmed förenade tidsförskjutningar på grund av nya krav på förändringar. Förslaget får emellertid inte leda till att miljöfrågorna inte får tillräckligt genomslag i de planer som görs utan regelrätt miljökonsekvensbeskrivning. Kriterierna för när ett projekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan behöver förtydligas och samordnas mellan länsstyrelserna, så att samma krav gäller i hela landet. Även kravet på vilket underlagsmaterial som erfordras för länsstyrelsens bedömning och beslut om betydande miljöpåverkan behöver samordnas. Samråd med länsstyrelsen om innehållet är bra. Det är dock viktigt att det inte blir generella anvisningar på innehåll som gör att underlagen ges ett omfång som är omotiverat stort. Trafikverket vill i sammanhanget särskilt lyfta fram det utredningen tar upp i betänkandet: vikten av att länsstyrelsen, om den bedömer att ett projekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, motiverar beslutet och att det tydligt framgår i vilka delar och i vilka avseenden som projektet bedöms medföra en betydande miljöpåverkan.

VTI vill framhålla vikten av att endast använda MKB-instrumentet vid stora projekt som medför betydande miljöpåverkan. Kommittén

framhåller att MKB även fortsättningsvis alltid skall upprättas, men att undantag kan göras för projekt som inte medför betydande miljöpåverkan, d.v.s. en reducerad MKB tas fram. VTI anser att ett sådant exempel kan vara när en befintlig väg breddas i befintlig sträckning. VTI vill emellertid poängtera att det finns fall då man kan göra fullständiga undantag från kravet på MKB. Detta gäller bl.a. när en korsning görs om till cirkulationsplats, när busskurer och bussficka anläggs i kanten av en befintlig väg eller liknande.

Trafikanalys tillstyrker förslaget men anser att begreppet ”betydande miljöpåverkan” bör definieras.

Stockholms läns landsting tillstyrker förslaget. Det är vidare lämpligt att länsstyrelsen, precis som med nuvarande regler, gör den bedömningen.

Samverkansorganet i Blekinge län delar förslaget att det ska vara en ”betydande miljöpåverkan” för att det ska krävas en MKB. Ett sådant synsätt är i paritet med PBL och annan lagstiftning i flera andra EU medlemsstater om när MKB ska göras.

Malmö kommun tillstyrker utredningens förslag, som innebär att kraven i svensk rätt begränsas för att överensstämma med MKB-direktivet. Förslaget ligger även i linje med kommande förslag om ändring av 6 kap. miljöbalken. Den gängse kritiken mot den svenska MKB-lagstiftningen är att kravnivån för när MKB krävs är för låg, vilket bl.a. lett till låg kvalitet på de miljökonsekvensbeskrivningar som tas fram. Detta ger i sin tur en låg tilltro till systemet. En uppstramning av lagstiftningen skulle kunna leda till en ökad efterlevnad av regelverket och därigenom ökad kvalitet i planeringsprocesserna. Malmö kommun delar även uppfattningen att länsstyrelsen skall motivera varför de anser att projekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan, för att bidra till att miljökonsekvensbeskrivningen får en lämplig inriktning och omfattning.

Stockholms kommun anser att förslaget är rimligt under förutsättning att länsstyrelserna har ansvaret för att göra sådana bedömningar.

Föreningen Göta kanals vänner och Föreningen Rätt väg för Motala delar kommitténs uppfattning att det inte ska behövas upprätta någon MKB om projektet inte antas medföra betydande miljöpåverkan, men förordar att Naturvårdsverket blir den prövande instansen för att rätts säkerhetskraven ska stärkas och bättre transparens uppnås för bedömning av projekt i olika delar av landet.

Statens Fastighetsverk anser att MKB bör upprättas även om ett väg- eller järnvägsprojekt inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det är i vissa fall svårt att bedöma projektens miljöpåverkan i ett tidigt skede i planeringsprocessen.

Kammarkollegiets inställning är att bestämmelserna om MKB inte bör förändras. För det fall bestämmelserna ändras anser kollegiet att det är viktigt att säkerställa att ett tillräckligt beslutsunderlag finns för att bedöma miljöpåverkan av projekt som inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Förslag till bestämmelser som säkerställer detta saknas.

Länsstyrelsen i Kronobergs län menar att det fungerar ganska bra som det är idag, att betydande miljöpåverkan innebär högre krav på mkb och dess hantering, men att det i övriga fall ändå kan vara lämpligt att projektets konsekvenser beskrivs i den omfattning som är befogat med hänsyn till projektets art. Behovet och omfattningen av en sådan konsekvensbeskrivning bör kunna diskuteras vid ett första samråd mellan länsstyrelsen och Trafikverket.

Länsstyrelsen i Kalmar län anser att om projektören ändå måste göra en bedömning av påverkan och konsekvenser kan de lika gärna göra en mycket förenklad MKB.

Fiskeriverket anser att en miljökonsekvensbeskrivning för verksamheter och åtgärder som inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan ska utformas med hänsyn till verksamhetens art och omfattning. Ett generellt undantag från kravet på upprättande av MKB bedöms stå i motsats till kommitténs övergripande ambition beträffande miljöprocessen. Vid samråd om verksamheter som ej bedömts medföra betydande miljöpåverkan ska Fiskeriverket alltid ha möjlighet att ge synpunkter ifall verksamheten berör allmänt fiskeintresse, t.ex. lek- och uppväxtområden. Fiskeriverket önskar också i sammanhanget påpeka att EG-direktivet om miljökonsekvensbeskrivningar, MKB-direktivet, är ett minimidirektiv och inte ett harmoniseringsdirektiv vilket ger medlemsstaterna goda möjligheter att ha högre ambitioner när det gäller krav på upprättande av och innehåll i miljökonsekvensbeskrivningar enligt miljöbalken.

Piteå kommun anser att detta förefaller lite tveksamt. Kommunen ställer frågan: Hur bedömer man om ett projekt innebär en miljöpåverkan utan att en miljökonsekvensbeskrivning genomförs? Genom att ta fram en sådan beskrivning, integrerar man redan i inledningsskedet miljöaspekter i planen, beslutsunderlaget kompletteras och kommunen kan bidra till att främja en hållbar utveckling. Förslaget bör förtydligas.

Naturskyddsföreningen avstyrker förslaget, eftersom den befarrar att det kommer leda till att samrådsunderlagen kommer att utformas för att övertyga om att det *inte* är frågan om betydande miljöpåverkan. Om sedan myndigheterna på grundval av missvisande underlag tar felaktiga beslut om betydande miljöpåverkan, blir det mycket svårt att få fram fakta i den efterföljande processen. Samrådsunderlaget och länsstyrelsens beslut blir alltför styrande, och följden kan bli att fakta undanhålls prövningarna. Samrådskretsen enligt väglagen 14 b § kommer enligt

förslaget att reduceras genom att ideella föreningar utesluts när det gäller ett vägprojekt som inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Det är på samma sätt som när det gäller inskränkningarna i vilka som har rätt att överklaga beslut en inskränkning som inte kan bedömas vara demokratiskt försvarbar. Länsstyrelsen är många gånger beroende av den sakkompetens och lokalkännedom som finns hos ideella organisationer – bland annat just för sin bedömning av vad som är en betydande miljöpåverkan. Noteras kan att den modernare banlagen har en större sakägarkrets än väglagens äldre bestämmelser och att utvecklingen, såväl nationellt som inom EU, går mot en breddning av sakägarkretsen, inte minst vad gäller ideella miljö- och friluftsföreningar.

Växjö tingsrätt anser att ett ställningstagande till kravet på miljökonsekvensbeskrivning bör anstå i avvaktan på att regeringen behandlar departementspromemorian Enklare lagtext om miljökonsekvensbeskrivningar (Ds 2009:65).

Länsstyrelsen i Jönköpings län tycker att det är oroande att Trafikverket ges rollen att både agera som exploatör, att ta fram nödvändigt beslutsunderlag inför fastställelse av väg-/järnvägsplan, att fastställa väg-/järnvägsplanen och att utgöra den myndighet som ska pröva om projektet är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och övriga centrala bestämmelser i miljöbalken. Särskilt när det gäller kravet på att MKB tas bort. En lösning kan vara att inrätta en instans för fastställelse av väg- eller järnvägsplaner som är oberoende från infrastrukturägarens exploatörsintressen.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att detta kan bl.a. innebära att större krav kommer att ställas på beslutsunderlaget. Vidare är det angeläget att förordningen med kriterierna för BMP utvecklas på ett sätt som underlättar bedömningen. Om kravet på MKB ska förändras bör det endast kunna ske i de fall man bedömer att åtgärden inte påverkar andra värden i någon större omfattning.

Sveriges lantbruksuniversitet anser att det finns ett behov att reformera MKB-systemet i Sverige. Frågan bör dock hanteras på ett samlat sätt. Det vore olyckligt om förslaget gällde för väg och järnväg men inte för andra åtgärder. Det är också viktigt att begreppet betydande miljöpåverkan ges en entydig betydelse och användning i MKB-systemet.

Riksantikvarieämbetet menar att för att säkra kvalitet, allsidig belysning och goda, demokratiska planeringsprocesser bör samråd med allmänheten även ingå i projekt som inte antas innebära en betydande miljöpåverkan. Den sammanställning som föreskrivs i väglagen 16b § av uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön bör därför även kompletteras med krav på samråd med berörd allmänhet. I övrigt noterar Riksantikvarieämbetet att betänkandet har ambitioner att förstärka samrådets roll i de tidiga skedena av planeringen

när det gäller projekt som antas ha betydande miljöpåverkan. Detta har dock inte kommit till uttryck i den föreslagna lagtexten eftersom dagens lagkrav på samråd vid förstudie, vägutredning respektive arbetsplan för väg i förslaget ersatts med endast krav på samråd i samband med arbetet att upprätta vägplan.

Västra Götalands läns landsting vill understryka att om kravet på MKB tas bort vid mindre infrastrukturprojekt bör högre krav ställas på beslutsunderlag vid länsstyrelsens prövning av betydande miljöpåverkan.

Göteborgs Stad vill peka på den risk/möjlighet som ligger i att länsstyrelsen kan bedöma att fler ärenden uppfyller kriterierna för betydande miljöpåverkan för att garantera kvaliteten på miljökonsekvensbeskrivningen.

Helsingborgs kommun anser att högre krav måste ställas på Länsstyrelsens prövning av betydande miljöpåverkan och beslut om MKB.

Kap. 6.7 Gemensam planering av vägar och järnvägar

Kommitténs förslag: I en järnvägsplan ska också få regleras byggande av väg som är en följd av det järnvägsprojekt som planen avser. På motsvarande sätt ska byggande av järnväg som behövs på grund av ett vägprojekt få regleras i en vägplan. Om ett väg- och ett järnvägsprojekt ska genomföras samtidigt i ett område ska planeringen kunna samordnas.

Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Boverket, Samverkansorganet i Östergötlands län, Samverkansorganet i Blekinge län, Samverkansorganet i Värmlands län, Samverkansorganet i Örebro län, Nynäshamns kommun, Vänersborgs kommun, Västerås kommun, SL, SmåKom, Sveriges Byggindustrier, Sveriges Kommuner och Landsting, Handelskammaren i sydsvenska företags intresse, Tågoperatörerna och Helsingborgs kommun ställer sig positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Kalmar län anser att det är mycket positivt att sammankopplade väg och järnvägsprojekt ska kunna köras som ett ärende. Det blir lättare att överblicka påverkan och konsekvenser.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län instämmer i det önskvärda att kunna samordna planeringen för vägar och järnvägar och att man ska kunna ta ett gemensamt beslut i projektet.

Trafikverket tillstyrker förslaget men det bör förtydligas att även indragning av väg kan komma i fråga för gemensam planering. Detta förekommer exempelvis vid stängning av plankorsningar.

Samverkansorganet i Hallands län är positiv till att en samordning sker mellan väg- och järnvägslagen. Det är olyckligt att det under en lång tid funnits diskrepanser till exempel avseende samrådsförfarande som har medfört onödigt långa ledtider i projekt där både väg och järnväg ingått. Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det självklart en fördel om projekt som innehåller både väg- och järnvägsdelar kan anläggas på ett integrerat och effektivt sätt.

Bromölla kommun ser positivt på att projekt som påverkar varandra samordnas till en enda plan där helheten framgår. Helheten i de ekonomiska förutsättningarna blir också tydligare.

Malmö kommun tillstyrker utredningens förslag, eftersom det ses som mycket positivt för helhetssynen och hela processen. Det noteras att ändringen enbart omfattar själva *framtagandereglerna* för en väg- respektive järnvägsplan, d.v.s. att gemensamt förfarande kan ske kring samråd, kungörelse, granskning, MKB etc. Tillämpningen av övriga bestämmelser i lagarna om markåtkomst m.m. påverkas inte. Samordnad planering av järnvägar och vägar i ett och samma område är också mycket välkommet. Malmö kommun menar dock att samordning *skall* göras i dessa fall, inte bara att det *får* göras.

Naturskyddsföreningen skulle se positivt på en samordnad prövning av väg- och järnvägsprojekt inom samma geografiska område. Förutom en enda och snabbare planeringsprocess skulle erhållas en bättre helhetsbild av både problem och möjliga lösningar, t.ex. avseende vägsträckningar och olika miljöstörningar.

Kap. 6.8.2 Förenklat förfarande för ändring av vägplaner och järnvägsplaner

Kommitténs bedömning och förslag: De förenklade förfarandena vid ändring av väg- eller järnvägsplaner behövs även i den nya planeringsprocessen. Väglagens bestämmelser ska utformas på samma sätt som banlagens när det gäller kretsen för samråd och samtycke till markåtkomst.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Kungliga Tekniska Högskolan, Fiskeriverket, Trafikverket, Företagarna, Handelskammarförbundet, SmåKom, Sveriges Arkitekter och Handelskammaren i sydsvenska företags intresse ställer sig positiva till förslaget.

Kap. 6.8.3 Förenklat förfarande för vissa vägplaner och järnvägsplaner av liten betydelse

Kommitténs förslag: Om en väg- eller järnvägsplan inte är av stor vikt eller har principiell betydelse, inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och saknar intresse för allmänheten, ska förfarandet för granskning få förenklas.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Kungliga Tekniska Högskolan, Boverket, Trafikverket, Vänersborgs kommun, Handelskammarförbundet, Sveriges Byggindustrier, Handelskammaren i sydsvenska företags intresse, WSP och Tågoperatörerna ställer sig positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Naturskyddsföreningen, Sveriges Arkitekter, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att två veckors granskningstid är för kort. *Länsstyrelsen i Uppsala län* anser att tiden bör vara fyra veckor eller åtminstone tre veckor som motsvarar besvärstiden i vissa ärenden enligt miljöbalken (MB) och plan- och bygglagen (PBL). *Länsstyrelsen i Skåne län* föreslår att remisstiden tillämpar den praxis ur rättssäkerhetssynpunkt som införts i 23 § Förvaltningslagen (1986:223) om tre veckors tid för yttranden alternativt samordnar remisstiden med 12 kap 6 § miljöbalken och den s k sexveckorsregeln. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* menar att två veckor för granskning medför en orimlig särbehandling av Trafikverket. *Naturskyddsföreningen* menar att standard i svensk rätt är tre veckor.

Länsstyrelsen i Uppsala län och Länsstyrelsen i Kronobergs län anser även att det behövs förtydligande av vilka typer av projekt och vilka omständigheter som ska råda för att en förenklad process ska vara aktuell.

Länsstyrelsen i Jönköpings län framhåller att i kommitténs betänkande föreslås att länsstyrelser, kommuner och enskilda ska "godkänna" vägplanen. Det framgår inte om godkännandet ska vara skriftligt eller vilka krav som ställs.

Malmö kommun välkomnar utredningens förslag. Det förenklade granskningsförfarandet, som inte påverkar samrådskretsen men som påminner om det enkla planförfarandet för planer enligt PBL, innebär att tiden för att lämna synpunkter kortas ned, normalt till två veckor. I utredningen nämns som exempel på åtgärd stängning av järnvägs korsning, vilket skulle underlättas och kunna genomföras snabbare utan normalt granskningsförfarande.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att stängningar av plankorsningar (som inte ersätts av planskildhet) ofta berör en större krets av sakägare än dem som normalt anses utgöra sakägare. Enda möjligheten för dessa att komma till tals är om förslaget ställs ut. Det är därför angeläget att en utställning sker även i fortsättningen.

Naturskyddsföreningen anser att förslag till vägplan som "inte är av stor vikt" inte behöver kungöras är tveksamt ur den enskildes perspektiv. Även små åtgärder kan ju drabba enskilda mycket hårt.

Sveriges Arkitekter har starka invändningar mot att använda enkelt förfarande för nya väg- och järnvägsplaner som strider mot översiktsplan.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att i det fall förslaget genomförs blir det slutligen mycket viktigt att ta fram tydliga riktlinjer för bedömning av vad "särskilt känslig miljö" och "många motstridiga intressen" är så att rätt projekt väljs för ett förenklat förfarande.

Trafikanalys efterlyser en tydligare definition av när undantag från krav på kungörelse kan tillämpas.

Kap. 6.8.4 En vägplan ska alltid fastställas

Kommitténs förslag: Undantagen i väglagen från skyldigheten att fastställa en arbetsplan ska slopas.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Kungliga Tekniska Högskolan och Vänersborgs kommun är positiva till förslaget.

Trafikverket tillstyrker förslaget utifrån demokrati- och rättssäkerhetsaspekter, men ifrågasätter om det kan anses utgöra en effektivisering av planeringsprocessen. Det har visat sig svårt att ta fram säkra uppgifter på hur många ärenden per år det kan röra sig om, men Trafikverket bedömer att det är ett så stort antal att det inte uppvägs av att fler ärenden enligt förslaget kan genomföras helt utan formell planeringsprocess, ej heller av att antalet tillåtighetsärenden kan förväntas minska, utan ändå kan antas medföra kostnadsökningar.

Malmö kommun tillstyrker utredningens förslag. Från kommunens sida vill man särskilt betona 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.

Vårgårda kommun är positiv till förslaget att planerna ska fastställas, eftersom det innebär att inlösen och andra ekonomiska frågor kan lösas utan onödig fördröjning.

Kap. 6.8.5 Förenklade förfaranden till följd av planering enligt PBL

Kommitténs förslag: För en vägplan eller järnvägsplan som endast avser en väg eller järnväg som har prövats eller ska prövas i en detaljplan, ska ett förenklat förfarande vara möjligt avseende MKB, samråd, kungörande och granskning. Den nuvarande förenklingsmöjligheten i väglagen för en väg som är förutsatt i detaljplan eller områdesbestämmelser ska slopas.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Kungliga Tekniska Högskolan, Fiskeriverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Skåne läns landsting, Samverkansorganet i Värmlands län, Vänersborgs kommun, Ystads kommun, Handelskammarförbundet, Sveriges Arkitekter och Handelskammaren i sydsvenska företags intresse är positiva till förslaget.

Boverket är positivt till förenklingsmöjligheter i hanteringen av väg-/järnvägsplaner där en detaljplan också finns. Om man är medveten om att det är olika krav på MKB för plan och projekt bör det kunna gå att samordna i ett dokument, men det är viktigt att göra tydligt vilka frågor som hör till vilken prövning, och vilka frågor som detaljplanen respektive väg- järnvägsplanen reglerar. Boverket anser att kommittén även närmare borde ha studerat möjligheterna att inom tätbebyggt område enbart lita till detaljplan, för att få en ännu enklare hantering och även kunna undvika dubbla överklagningsprocesser.

Trafikverket tillstyrker förslaget men påpekar att det ställs olika krav enligt miljöbalken på miljökonsekvensbeskrivningar för detaljplaner respektive för väg- och järnvägsplaner. För att det ska vara möjligt att använda miljökonsekvensbeskrivningen som upprättats för en detaljplan också för en väg- eller järnvägsplan, behövs en god samordning redan vid planering och utarbetande av dokumentet och vid avgränsning av sakägarkretsarna. Trafikverket bedömer att det finns goda förutsättningar för en sådan samordning.

Malmö kommun delar utredningens bedömning, men är tveksam till att MKB inte behöver upprättas för vägar och järnvägar som ska prövas med detaljplan. Vilka garantier finns egentligen för att kommunen verkligen upprättar detaljplan, och att en tillräcklig MKB tas fram till detaljplanen när en sådan krävs? Det är naturligtvis väsentligt att när detaljplan redan finns, att detaljplanens MKB är aktuell och tillräcklig även för ärendet enligt väglagen eller banlagen.

Motala kommun anser att trots förslagen till samordning och förenklingar när både detaljplan och väg-/järnvägsplan måste upprättas, innebär den dubbla planeringen en svåröverskådlig och onödigt dyr process. Dessutom måste likvärdiga överklaganden hanteras i två åtskilda rättsprocesser med risk för olika utfall. Även om det inte bedöms möjligt att helt slopa väg-/järnvägsplanen inom detaljplaneområde, bör ytterligare förenklingar av planprocesserna undersökas.

Växjö tingsrätt menar att ett sätt att förenkla regelverket skulle kunna vara att välja samma lösning som kommittén föreslagit i fråga om tunnelbana och spårväg.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att kommitténs förslag att en MKB i en detaljplan ska kunna ersätta en väg- eller järnvägs - MKB bör studeras

vidare. Det framgår inte tydligt i betänkandet hur en plan-MKB i en detaljplan som reglerar byggande av väg eller järnväg ska kunna godkännas av Länsstyrelsen. Enligt PBL ska Länsstyrelsen inte godkänna en plan-MKB. Länsstyrelsen anser att väg- och järnvägsprojekt liksom idag bör hanteras som projekt-MKB och inte som plan/program-MKB.

Länsstyrelsen i Kronobergs län delar inte betänkandets uppfattning att ett avsatt område i detaljplan för ”allmän platsmark” skall kunna anses vara reserverat för väg eller järnväg. Det bör dessutom anges användning av den allmänna platsen som t.ex. ”Genomfart” eller ”Huvudgata”. I vissa fall kan det vara lämpligare att använda kvartersmark med beteckning T (Trafik) för väg eller järnvägsreservat. Det framgår av betänkandet att förenklingar av processen för vägplan eller järnvägsplan skall vara möjligt även för åtgärder som ”förväntas” prövas i detaljplan. Detta innebär inte att detaljplanen därmed säkert antas eller vinner laga kraft och frågan är då om processen för vägplan eller järnvägsplan måste göras om?

Länsstyrelsen i Dalarnas län anser att den fysiska planeringen för väg- och järnvägsprojekt och detaljplanering enligt plan- och bygglagen kan samordnas ytterligare genom att väg/järnvägsplaner som upprättas i enlighet med kommunens detaljplaner inte ska behöva fastställas, när miljöprövning och andra frågor som har stor allmän betydelse är samordnade i de båda planerna. Med detta undviker man också att överklagande av beslut om planer som reglerar markanvändningen i samma områden prövas i olika instanser, där överprövande myndigheter, i detta fall regeringen och mark- och fastighetsdomstolen, kan komma till olika beslut.

Sveriges lantbruksuniversitet menar att det är svårt att se vad förslaget innebär som inte är möjligt att tillämpa redan idag. SLU drar slutsatsen att det inte finns formella hinder för det som anges i förslaget (däremot finns det ofta praktiska svårigheter).

Statens Fastighetsverk anser att stora och samhällsviktiga transportinfrastrukturprojekt bör prövas på samma sätt som idag för att bli grundligt och allsidigt genomgångna.

Länsstyrelsen i Östergötlands län ställer sig mycket tveksam till förslaget att MKB för en vägplan ska kunna undvaras om tillräcklig MKB har upprättats i samband med en detaljplan. Huvudregeln måste vara att MKB upprättas av den som har huvudansvaret för att bygga och driva vägen och i de fall Trafikverket upprättar en plan för att fullgöra ett sådant ansvar är det rimligt man också ansvarar för MKB, oavsett om kommunen parallellt upprättar detaljplan med MKB eller ej.

Naturskyddsföreningen anser att det inte är tillräckligt att väg- och järnvägsdragningar regleras enligt plan- och bygglagstiftningens regler. Vägar och järnvägssträckningar medför automatiskt en inverkan på

kringliggande kommuner och är därför alltid av större eller mindre regionalt intresse. Det bör dock kunna gå att förenkla den formella planeringen av mindre åtgärder på redan befintliga vägar och järnvägar för de exempel som är angivna i kommittéförslaget. Dessa ska i så fall då även föras in och anges i lagstiftningen. Dessutom bör en bygganmälan på vilken åtgärd som avses utföras lämnas in med tillräcklig beskrivning till berörd kommun. Föreningen är tveksam till att det, förutom i undantagsfall, ska kunna anses tillräckligt att en miljökonsekvensbeskrivning som har tagits fram tidigare i en detaljplaneprocess i ett senare skede ska kunna anses vara tillräcklig för en senare planerad väg- eller järnvägplan. Detaljplanerna omfattar generellt mindre områden. Dessutom kan nya fakta eller omständigheter komma fram under tiden mellan prövningarna, som riskerar att hamna utanför prövningen eller lämnas utanför de helhetsbedömningar som ska göras i miljökonsekvensbeskrivningen.

Föreningen Göta kanals Vänner och Föreningen Rätt Väg För Motala samt A-L Hagenborg är kritiska till kommitténs förslag till förenklat förfarande avseende MKB och samråd, för en plan som endast avser en väg eller järnväg som har prövats eller ska prövas i en detaljplan. De vill understryka att alla projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska miljöprövas där en MKB upprättas. EG-direktivet 2001/42/EG betonar vikten av miljöbedömningen som process vilken ska vara integrerad med övriga planeringsprocessen. Med fördel kan dock en samverkan mellan Trafikverk och kommun vid miljöbedömning, samråd och upprättande av MKB göras enligt dagens regelverk.

WSP avstyrker förslaget. WSP menar att PBL:s prövningsgrunder, planinstitut och beslutsorgan inte är adekvata för att ensamt pröva och reglera tekniskt komplicerade system med interkommunala beroenden.

Kap. 6.8.6 Undantaget för industrispår och hamnspår uteslutande på egen fastighet förtydligas

Kommitténs bedömning: Genom kommitténs förslag om en ny sammanhållen planeringsprocess i banlagen klargörs att någon fysisk planering enligt banlagen inte krävs för industrispår eller hamnspår uteslutande på egen fastighet.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Boverket, Trafikverket, Vänersborgs kommun och Tågoperatörerna instämmer i kommitténs bedömning.

Fagersta kommun anser att det är positivt att kommitténs förslag klargör att det inte krävs någon fysisk planering enligt banlagen för industrispår eller hamnspår uteslutande på egen fastighet. Här får kommunerna tillsammans med berörda företag och verksamhetsutövare planera och förbereda olika transportinfrastrukturprojekt genom omsorgsfull fysisk planering enligt plan och bygglagen.

Malmö kommun instämmer i betänkandets förslag, men anser att undantaget inte kan avse projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Att detta följs måste formaliseras, förslagsvis genom samråd med länsstyrelse.

Jernhusen önskar att det förtydligas att undantaget för industrispår (från kravet på att upprätta järnvägsplan enligt banlagen), även skall avse spår till och inom depåer och godsterminaler i de fall expropriation inte är aktuellt. Vidare anser Jernhusen att villkoret, att spåranläggningarna uteslutande skall ligga på egen mark för att undantaget skall gälla, skall utökas till att även inbegripa om spåranläggningarna ligger på arrenderad mark eller mark som disponeras genom servitut eller annan nyttjanderätt.

Näringslivets transportråd och TransportGruppen ser positivt på de undantag som kan gälla för industri- och hamnområden. Noder är viktiga delar i transportsystemet och med åtgärder i dessa kan flyttningen av gods mellan olika transportslag underlättas. Det innebär förbättrade möjligheter för de intermodala transporterna som är en viktig del av framtidens hållbara transportsystem.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att man inte bara se till åtgärdens omfattning utan även beakta i vilken miljö åtgärden görs. Av detta skäl bör inte en järnväg som förbinder det allmänna järnvägsnätet med ett industri- eller hamnområde omfattas av undantaget från fysisk planering.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att förutsättningarna för att inte behöva fysisk planering enligt banlagen bl.a. bör förutsätta att industrispåret eller hamnspåret inte medför några risker eller störningar av betydelse för omgivningen. Ibland kompletteras befintliga verksamheter med industrispår eller hamnspår. Dessa verksamheter omfattas inte alltid av detaljplan utan kan även ligga i perifera lägen. Kommitténs förslag kan medföra att nya spår förläggs i förhållande till omgivande bebyggelse på ett sådant sätt att oacceptabla risker eller störningar uppstår, till följd av t.ex. transporter av farligt gods eller buller, för närliggande bostäder. Länsstyrelsen menar därför att ytterligare villkor måste vara uppfyllda för att fysisk planering inte ska behövas.

Kap. 6.9 Tillämpningen av 6 kap. miljöbalken

Kommitténs förslag: Väglagen och banlagen ska i större utsträckning än i dag innehålla uttryckliga bestämmelser om samråd och MKB.

Länsstyrelsen i Västmanlands län, Boverket, Trafikverket, Skåne läns landsting, Samverkansorganet i Östergötlands län, Vänersborgs kommun, Ystads kommun, SmåKom och Sveriges Byggindustrier är positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Jönköpings län välkomnar kommitténs förslag om en tydligare koppling mellan väglagen/järnvägslagen och miljöbalken främst 2 och 6 kapitlen. För att tydliggöra vilka projekt som alltid kan anses medföra betydande miljöpåverkan och krav på en MKB bör bilaga 1 i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar ses över. Idag är det endast motorvägar, motortrafikleder och järnvägar för fjärrtrafik som tas upp. I syfte att strama upp samrådsprocessen föreslår Länsstyrelsen en ordning där infrastrukturägaren, i större projekt, har till uppgift att initiera bildandet av samverkansgrupper/arbetsgrupper med representation från t.ex. Trafikverket, berörda kommuner, länsstyrelsen samt berörd allmänhet som deltar i samrådet under processens gång. I en reglerad samrådsprocess kan nödvändiga ställningstaganden med fördel dokumenteras i t.ex. löpande mötesprotokoll.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län välkomnar en mer entydig koppling till kap om miljökonsekvensbeskrivningar i miljöbalken. Det skulle underlätta för alla berörda myndigheter att få ett enhetligt samrådsförfarande kring beslutet om betydande miljöpåverkan och godkännande av MKB.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att förslaget är en bra utgångspunkt men kopplingen till förordningen (1998:905) för miljökonsekvensbeskrivningar för bedömning av betydande miljöpåverkan är otydlig i lagtexterna då koppling till miljöbalken (MB 6:4-5) saknas.

Fiskeriverket finner de följändringar av berörda lagstiftningar som föreslås, bl.a. plan- och bygglagen, väglagen, banlagen m. fl. lagar logiska. Det är av särskild betydelse att det i de berörda lagarna tydligt framgår i vilka fall 6 kap. miljöbalken är tillämpligt. Mot bakgrund härav tillstyrker Fiskeriverket förslaget om ändring av plan- och bygglagen så att även planläggning av spårväg och tunnelbana omfattas av kraven i 6 kap. 7 § miljöbalken.

WSP tillstyrker detta. Av betänkandet framgår dock att trafikverkets föreskriftsrätt för bl.a. miljökonsekvensbeskrivningar föreslås tas bort. WSP menar att detta sannolikt inte främjar arbetet med att effektivisera infrastrukturplaneringen och att miljöanpassningsarbetet kan försvåras. Eftersom Naturvårdsverket saknar föreskriftsrätt för 6 kap. miljöbalken har Trafikverkets (Vägverkets) föreskrifter kommit att få en vägledande funktion även utanför väglagens område. WSP menar att föreskrifter av den art som nu finns för miljökonsekvensbeskrivningar i vägplaneringen har stort värde och att det bör säkerställas att någon myndighet även framgent har möjlighet att utfärda nödvändiga föreskrifter.

Kap. 6.10 Förlängning av giltighetstiden för väg- och järnvägsplaner

Kommitténs förslag: Möjligheterna att förlänga giltighetstiden för en vägplan ska begränsas till två år. Giltighetstiden för en järnvägsplan ska också få förlängas i två år.

Företagarna, Länsstyrelsen i Örebro län och Sveriges Byggindustrier är positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Skåne län anser att det är positivt att kommittén föreslår att en plan endast kan förlängas med två år. Detta innebär att rättsäkerheten för berörda stärks. Det kan också, förhoppningsvis, få till följd att ryckigheten i den långsiktiga planeringen minskar.

Länsstyrelsen i Västerbottens län tillstyrker förslaget. En alltför snäv giltighetstid kan innebära att beslut fattas för färdigplanerade projekt, dvs. när medel är anslagna, vilket ger ett större tryck på departement och regering att snabbt avgöra överklaganden eller undvika senareläggning av projekt.

Trafikverket tillstyrker förslaget, men anser att begreppet synnerliga skäl bör ändras till särskilda skäl. Oförutsedda omprioriteringar som medför att ett projekt försenas inträffar, i vart fall med dagens ekonomiska planeringssystem, och bör kunna utgöra ett skäl för förlängning. Oaktat att förslaget i första hand syftar till att stärka den enskildes rätt måste det betraktas som en effektivitetsförlust och ett dåligt handhavande av skattebetalarnas pengar om man tvingas att göra om en fastställd plan som fortfarande är aktuell.

Samverkansorganet i Örebro län anser att förslaget om en regel som ger rätt till två års förlängning av giltigheten för väg- och järnvägsplaner är bra. Det innebär en ökad stabilitet i planeringsprocessen även i de fall projekt försenas av en långdragen ekonomisk planeringsprocess eller andra yttre omständigheter.

SL tycker att förslaget om en regel som ger rätt till två års förlängning av giltigheten för väg- och järnvägsplaner är bra. Det kommer till nytta om t ex projektet har försenats p.g.a. yttre omständigheter såsom finansieringsbeslut eller försenade eller saknade kommunala beslut. Dock anges att förlängning kan ske endast vid ”synnerliga skäl”. En för spårbyggaren lämpligare och mer flexibel skrivning borde ange ”särskilda skäl”. Dessa möjliga skäl borde dessutom exemplifieras direkt i lagtexten på motsvarande sätt som gjorts i miljöbalken för t ex dispens från strandskydd (jmf MB 7 kap. 18 c §, vilken träder i kraft 2011-05-02).

Lantbrukarnas riksförbund anser att förslaget om maximal giltighetstid för väg/järnvägsplan på 5 år, (+ ev.2 år) är ett stort steg i rätt riktning. LRF förordar dock, efter mönster från 7 kap. 24 § miljöbalken om interimistiska förbud att den maximala giltighetstiden för väg/järnvägsplaner bör bestämmas till tre år. Om det finns särskilda skäl får

giltighetstiden förlängas i ytterligare högst ett år. Om det finns synnerliga skäl får giltighetstiden därefter förlängas i ytterligare högst ett år.

Naturskyddsföreningen anser att en begränsad möjlighet att förlänga tiden för genomförandet av antagna väg- och järnvägsplaner är bra. Föräldrade planer behöver kunna omprövas i grunden.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län menar att förslaget förutsätter att projekten och de fastställda planerna är aktuella och finansierade. Det ställer i sin tur krav på att den ekonomiska och fysiska planeringen är i fas.

Västra Götalands läns landsting menar att möjligheterna till förlängning borde kunna ske utan krav på synnerliga skäl.

Nynäshamns kommun anser att det kan tydliggöras vad som händer då en planeringsprocess avbryts eller behöver göras om från början. Vilka av de berörda parterna som ansvarar för vad, vid en eventuell omstart av en avbruten planeringsprocess, är viktigt att poängtera. Tydlig ansvarsfördelning i sådana fall är tillsammans med god kommunikation av stor vikt för att den dokumentation och det underlagsmaterial som behöver sparas också sparas och sammanställs för eventuell omstart av ett projekt.

Länsstyrelsen i Västmanlands län anser att planernas giltighetstid är en avvägning mellan ett effektivt planeringssystem och den enskildes rättssäkerhet. Den enskildes rättigheter har stärkts genom ökade möjligheter att få sin mark inlöst i förtid, vilket är en angelägen förbättring. Ur samhällssynpunkt är en minskad möjlighet till förlängd giltighetstid för en plan inte okomplicerad. Även med ett effektiviserat ekonomiskt och fysiskt planeringssystem kommer situationer att uppstå när en väg eller järnväg inte kan byggas inom planerad tid. Det är då förenat med stora kostnader för samhället om giltighetstiden på planen är alltför kort. Förlängning av en plans giltighetstid bör tillämpas restriktivt. Ett krav bör vara att den är aktuell. Länsstyrelsen anser dock att nuvarande möjligheter till förlängning i Väglagen bör bibehållas och även införas i Lagen om byggande av järnväg.

Umeå kommun anser att det borde vara möjligt att ge framtagna arbets-/järnvägsplaner en längre genomförandetid. Begränsningen till fem plus högst två år känns för kort. Särskilt som förlängningen med två år kräver ”synnerliga skäl”. Jämför med detaljplaner enligt PBL som kan ges genomförandetid upp till femton år. Man borde efter en enklare samrådsprocess kunna förlänga arbets-/järnvägsplaners giltighetstid med åtminstone fem år. Detta är viktigt för att i viss utsträckning kunna hålla en planberedskap för angelägna projekt som omgående kan genomföras eller tidigareläggas så snart ekonomiska förutsättningar finns eller tas fram.

Sveriges Arkitekter anser att det borde vara rimligt att ge fastställda väg- och järnvägsplaner längre genomförandetid än fem plus högst två år. Jämfört med detaljplaner enligt PBL, som kan ges genomförande tid på upp till 15 år, framstår infrastrukturplanernas genomförandetid väldigt kort. Det måste finnas utrymme för förskjutningar i tid vare sig dessa beror på politiska omprioriteringar, överklaganden eller tekniska problem utan att det arbete och det samråd som lagts ner på väg- eller järnvägsplan måste göras om.

Kap. 6.11 Några mindre ändringar av väglagen och banlagen

Kommitténs förslag: Omotiverade skillnader mellan bestämmelserna om den fysiska planeringsprocessen i väglagen och banlagen ska tas bort.

Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Västerås kommun och Lunds Universitet är positiva till förslaget.

Trafikverket tillstyrker de föreslagna ändringarna, men anser att rätt till tillträde för förberedande åtgärder behövs även beträffande reparations- och vidmakthållandeåtgärder, dvs. åtgärder som inte inryms i begreppen byggande av väg respektive byggande av järnväg.

Sveriges geologiska undersökning ser det som positivt att planeringen av vägar och järnvägar förenklas och att de skillnader i planeringshänseende som finns idag mellan väg och järnväg tas bort.

Tillväxtverket anser att kommitténs förslag som innebär att sektorslagarna för väg och järnväg likställs och harmoniseras är bra. Systemet blir på så vis enklare att förstå och tillämpa och dubbelarbete kan undvikas.

Stockholms läns landsting välkomnar att betänkandet kommer med konkreta författningsförslag, som innebär att sektorslagarna för väg och järnväg harmoniseras och likställs. Det är en stor förbättring. På så sätt kan dubbelarbete undvikas och det blir också enklare att förstå och tillämpa systemet.

Kap. 7.3 Regeringen ska avgöra vilka projekt som ska prövas

Kommitténs bedömning och förslag: Regeringen bör även i fortsättningen tillåtlighetspröva stora och svåra väg- och järnvägsprojekt. Regeringen ska avgöra vilka projekt som ska prövas. Den nuvarande obligatoriska tillåtlighetsprövningen av vägar och järnvägar ska avskaffas.

Kungliga Tekniska Högskolan, Skåne läns landsting, Ale kommun, Göteborgs Stad, Västerås kommun, Ystads kommun, Företagarna, Sveriges Byggindustrier, Handelskammaren i sydsvenska företags intresse, WSP,

Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Uppsala län och Länsstyrelsen i Södermanlands län är positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser att det är rimligt att ett mer flexibelt system tillskapas för att avgöra vilka väg- eller järnvägsprojekt som ska tillåtlighetsprövas. Det är dock önskvärt att de övergripande förutsättningarna för att välja ut projekt som ska tillåtlighetsprövas beskrivs på ett mer ingående sätt, så att detta i förekommande fall kan identifieras tidigt i processen.

Länsstyrelsen i Jönköpings län delar kommitténs förslag att den obligatoriska tillåtlighetsprövningen avskaffas och ersätts med att regeringen avgör vilka ärenden som ska tillåtlighetsprövas. Det är i det sammanhanget angeläget att Regeringens beslutsprocess förkortas. Även Länsstyrelsen bör ges möjlighet att lyfta frågan om prövning till regeringen enligt 17 kap miljöbalken.

Länsstyrelsen i Gotlands län stödjer förslaget att regeringen ska avgöra vilka projekt som kräver en tillåtlighetsprövning. Det är viktigt att Trafikverket får tydligt uppdrag om att ta fram ett tillräckligt brett och komplett underlagsmaterial.

Länsstyrelsen i Skåne län stödjer kommitténs förslag att den obligatoriska tillåtlighetsprövningen ska avskaffas och ersättas med ett system för tillåtlighetsprövning där regeringen genom aktiv styrning och dialog med Trafikverket avgör vilka projekt som skall tillåtlighetsprövas.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län instämmer i behovet av att få en mer flexibel bedömning av om tillåtlighetsprövning ska ske eller inte. Länsstyrelsen anser att förslaget bör preciseras angående hur processen ska se ut för att regeringen ska ta ställning till om prövning ska ske. Ett alternativ skulle kunna vara att regeringen bara prövar ärenden där Trafikverket och Länsstyrelsen/kommunen inte kommer överens, dvs. på samma sätt som vid fastställande av arbets- och järnvägsplaner. Länsstyrelsen vill även här peka på att kommittén bör belysa det faktum att det inte bara är Trafikverket som gör en ekonomisk planering, det gör även länsstyrelser/regionorgan.

Länsstyrelsen i Västmanlands län tillstyrker förslaget och anser att byggande av nya allmänna farleder ska jämföras med byggande av vägar och järnvägar och därmed inte obligatoriskt ska vara prövningspliktiga enligt 17 kap miljöbalken. Ett problem med regeringens tillåtlighetsprövning är att den utvecklats till att kräva ett alltmer detaljerat underlag. Tillstånden har också kommit att få allt fler detaljvillkor. Det är önskvärt att prövningen återgår till att vara en prövning av tillåtlighet och lokalisering på en övergripande nivå. Detaljvillkoren passar bättre i den fortsatta planprocessen och i

fastställelsebeslutet. Detta skulle ge en mer effektiv och logisk planeringsprocess.

Länsstyrelsen i Västerbottens län tillstyrker förslaget men ett förfarande för hur detta görs behöver dock fastläggas.

Sveriges lantbruksuniversitet kan instämma i förslaget under förutsättning att motsvarande skeden och beslut i den sammanhållna processen tydliggörs, till exempel genom att väg-/järnvägsutredning behålls som ett formaliserat skede

Boverket ser förslaget som angeläget och rimligt. Föreslagen process förutsätter att det framkommer sådant underlag och sådana rutiner i regeringens dialoger med Trafikverket om aktuella projekt att olika sorters komplikationer med dessa blir kända av regeringen. En säkerhetsåtgärd, för att t.ex. en miljöfråga inte ska falla mellan stolarna, kan vara att ge länsstyrelserna i uppgift att signalera till regeringen om projekt som den anser har sådan komplexitet och svårighetsgrad att det är motiverat med tillåtlighetsprövning. Motsvarande möjlighet för kommuner att begära tillåtlighetsprövning förutsätts också kvarstå.

Trafikverket tillstyrker förslaget och anser det som mycket positivt att den obligatoriska tillåtlighetsprövningen avskaffas, inte minst eftersom dagens prövning inte står i proportion till andra samhällspåverkande exploateringar. Det är dock viktigt att besked om att ett projekt ska tillåtlighetsprövas kommer tillräckligt tidigt, så att planering och projektering redan från start kan anpassas till detta. Det finns en risk för att det blir fördröjningar för de projekt som hamnar i gråzonen mellan dem som det inte råder någon tvekan om ska tillåtlighetsprövas respektive inte ska prövas.

Riksantikvarieämbetet anser att förslaget har den goda avsikten att minska antalet prövningar, att rätt objekt ska fångas upp för prövning och att prövningen ska göras i ett tidigt planeringsskede när den fortfarande är verkningsfull. De föreslagna lagtexterna bör dock förtydligas i fråga om vad regeringens beslut om tillåtlighet ska handla om och vad beslutet ska grunda sig på.

Stockholms läns landsting tillstyrker att den obligatoriska tillåtlighetsprövningen av väg- och järnvägsprojekt avskaffas. Det är, mot bakgrund av att det är svårt att i förväg exakt definiera vad det handlar om för "stora och svåra" projekt, också rimligt att det är regeringen som själv bör avgöra vilka projekt som ska prövas.

Samverkansorganet i Värmlands län anser att förslaget kommer att innebära en kortare handläggningstid när det gäller tillåtlighetsprövningar, men tror dock inte att det är tillräckligt. Det är

därför angeläget att se över resurstilldelningen så att tiden för överklaganden och tillåtlighetsprövning kan minimeras.

Bromölla kommun ser positivt på att planering av projekt tar med alla parametrar såsom t.ex. miljöbalkens intentioner redan från början för att så att säga finna rätt spår direkt och vinna tid.

Motala kommun anser att tillåtlighetsprövning endast behöver ske i stora projekt är utmärkt. Kriterier för när tillåtlighetsprövning behövs bör finnas i miljöbalken eller i förordningen till denna.

Torsby kommun är positiv till förslaget men anser att det är viktigt att regeringen utarbetar tydliga kriterier när prövning skall ske samt att man begränsar prövningen tidsmässigt. Prövningen får inte bli ett nytt tidsmässigt hinder då man prövar vissa projekt.

Handelskamrarna anser att det är ett bra förslag att avskaffa den obligatoriska tillåtlighetsprövningen. Det gäller dock inte större projekt och får därmed ingen effekt där det är som mest angeläget.

Sveriges Kommuner och Landsting ser det som mycket positivt att tillåtlighetsprövningen inte ska vara obligatorisk. För att denna process ska fungera enligt förslaget måste regeringen utveckla effektiva rutiner för urvalet av projekt som ska tillåtlighetsprövas. I annat fall finns en stor risk att detta blir en ny tidstjuv.

Sveriges Arkitekter anser att det är bra om antalet projekt som ska genom tillåtlighetsprövning i regeringen kan minskas och värdefull tid därmed sparas.

Uppsala Universitet anser att för det fall förslaget att tillåtlighetspröva stora och svåra väg- och järnvägsprojekt ska genomföras måste det av rättssäkerhetsskäl kompletteras med preciseringar i lag angående kriterier för vilka vägar och järnvägar som ska tillåtlighetsprövas.

Trafikanalys anser att detta skulle kunna innebära en utvidgning av förfarandet med tillåtlighetsprövning vilket är positivt genom att det möjliggör tillåtlighetsprövning även av andra komplicerade projekt än de som idag anges i Miljöbalken. Trafikanalys kan å andra sidan se en ökad risk att projekt som är stora och komplicerade, och därför bör tillåtlighetsprövas, ändå kan undantas från detta med nuvarande förslag till lagtext.

Vänersborgs kommun ställer sig frågande till om förslaget innebär en förbättring eftersom det kan leda till en större osäkerhet om vilka projekt som ska prövas enligt miljöbalken.

Naturskyddsföreningen har inte något att erinra om förslaget om att regeringen inte längre automatiskt ska pröva de större vägar och järnvägar som anges i miljöbalken 17 kap 1 §. Enligt de föreslagna förändringarna i väglagen 18 § ska regeringen fortfarande fastställa vägplaner om det gäller en väg som bedöms vara av riksintresse enligt miljöbalken 3 kap 8 §, eller om Trafikverket är oense med en länsstyrelse eller en kommun. På lång sikt anser Naturskyddsföreningen att domstolsprövning är en bättre garant för att miljölagstiftningen upprätthålls. Den ordning som betänkandet föreslår gälla istället för den obligatoriska tillåtlighetsprövningen av regeringen är emellertid inte tillfredsställande. Föreningen har i andra sammanhang fört fram synpunkten att det är olämpligt att Trafikverket prövar sina egna verksamheter. Tunnelkommissionen, som tillsattes för att utreda rättshaveriet med tunneln genom Hallandsåsen, föreslog i ett betänkande att anläggandet av järnvägar och vägar ska prövas av miljödomstol istället för ansvarigt verk.²

Svea hovrätt Miljööverdomstolen anser att om miljöprövningen skulle ske vid mark- och miljödomstolar, skulle behovet av obligatorisk tillåtlighetsprövning av regeringen bortfalla. Med den nuvarande prövningsstrukturen kan Trafikinfrastrukturkommitténs förslag i denna del ifrågasättas.

Kammarkollegiet ser inte hur omständigheterna har förändrats sedan år 2005 då lagstiftaren avstod från förslaget att avskaffa den obligatoriska tillåtlighetsprövningen enligt 17 kap. miljöbalken avseende vissa väg- och järnvägsprojekt.

Naturvårdsverket anser att det finns ett behov av en oberoende prövningsinstans för trafikanläggningar med hänsyn till verksamhetens komplexitet och stora påverkan på miljön. Om en sådan prövning inte införs blir det än viktigare att tillåtlighetsprövningen enligt 17 kap. görs när det är befogat. Verket anser därför att det måste säkerställas att relevanta projekt bedöms av regeringen. Att Trafikverket ensamt har ansvaret för att underrätta regeringen enligt 17 kap. 5 § miljöbalken tillgodoser inte detta behov.

Föreningen Göta kanals vänner och Föreningen Rätt väg för Motala samt A-L Hagenborg föreslår att regeringens prövning av tillåtligheten av väg- och järnvägsprojekt avskaffas helt. Främsta skälet är att utformningen av tillåtlighetsprövningen där regeringen handlägger detaljer i enskilt ärende i en administrativ process (s.k. ministerstyre), vilket strider mot svensk grundlag och då främst Regeringsformen (RF 11 :6-7) som bl.a. reglerar maktbalansen mellan länsstyrelse och övriga statliga myndigheter, domstolar och regeringen. Ett annat viktigt skäl är att ett politiskt beslut i planeringsprocessen som regeringens tillåtlighetsprövning utgör, är det

² SOU 1998:137

främsta hindret mot att få en effektiv och sammanhållande fysisk planeringsprocess. De anser att kommitténs förslag att bibehålla regeringens tillåtlighetsprövning utgör en allvarlig inskränkning i rättssäkerheten och befäster en ordning som strider mot Europakonventionen om mänskliga rättigheter. Regeringens tillåtlighetsbeslut kan inte överklagas utan kan endast prövas. Enligt Rådets direktiv 2003/35/EG, artikel 3 :7, ska medlemmar av den berörda allmänheten ha rätt att få den materiella eller formella giltigheten av ett beslut, en handling eller en underlåtenhet som omfattas av bestämmelserna om allmänhetens deltagande enligt direktivet, prövad av domstol eller annat oberoende organ som inrättats. De föreslår att en prövning av tillåtligheten av större och svåra väg- och järnvägsprojekt med avsikt att tidigt bestämma en vägs eller järnvägs sträckning och terrängkorridor utförs av en administrativ enhet i stället för regeringen, lämpligtvis Naturvårdsverket vars beslut ska kunna överklagas.

Miljöcentrum anser att ett tillåtlighetsbeslut låser upp dragningen av t.ex. en järnväg eller väg och därför omöjliggör en förutsättningslös och rättssäker miljöprövning inför miljödomstol. Miljöcentrum motsätter sig därför utifrån grundläggande principer om rättssäkerhet tillåtlighetsprövningen. Den strider bl.a. också mot Århuskonventionen. I de fall förfarandet med tillåtlighetsprövning även framdeles skall finnas kvar, bör prövningen beredas av miljödomstol på samma sätt som Öresundsbroprojektets tillåtlighet handlades av Vattendomstolen inför regeringens tillåtlighetsprövning. Ett sådant förfarande borgar för viss rättssäkerhet för alla parter och hög kvalitet på regeringens beslutsunderlag och påskyndar sannolikt tillåtlighetsprocessen.

Kap. 7.4 Prövningstidpunkt, underlag och rättsverkan

Kommitténs bedömning: Tillåtlighetsbeslutet bör även i fortsättningen vara bindande för efterföljande prövningar. Beslutet bör fattas så tidigt som möjligt under den fysiska planeringen. Underlagets detaljeringsgrad måste anpassas efter förhållandena i det enskilda fallet. Om projektet kräver ett Natura 2000-tillstånd måste utredningen i tillåtlighetsärendet visa att tillstånd kommer att kunna meddelas.

Länsstyrelsen i Västmanlands län, Boverket, Ale kommun och Göteborgs Stad instämmer i kommitténs bedömning.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser det som särskilt viktigt att man nu tydliggör att de frågor som har avgjorts genom regeringens tillåtlighetsprövning inte behöver prövas ytterligare. Länsstyrelsen tillstyrker förslaget att förutsättningarna för att lämna tillstånd med hänsyn till eventuell påverkan på Natura 2000-områden ska vara klarlagda inför tillåtlighetsprövningen.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län anser att förslaget i grunden är bra, att man klargör Natura-2000-frågan redan här. Länsstyrelsen vill lyfta frågan om förhållandet mellan infrastrukturplaneringen och artskyddsförordningen, vilket är mycket mer komplicerat än det generella biotopskyddet. Om man ser till de strikta formuleringarna, vad gäller möjligheterna till dispens, som finns i artskyddsförordningen 14 § pkt 1-3 bör man överväga om även artskyddet ska ingå i tillåtlighetsprövningen, i likhet med Natura-2000. Länsstyrelsen menar att det är en avsevärd skillnad mellan andra prövningar i MB och artskyddet, just med avseende på de speciella kriterier som måste vara uppfyllda för att kunna ge dispens. Detta är en stor svårighet i all planering av infrastruktur och regeringen bör överväga hur denna typ av prövning ska hanteras även i de fall man inte skulle tillåtlighetspröva.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att det är väsentligt att beslut om tillåtlighet kan fattas tidigt i planeringsprocessen och att omfattningen av detaljerat underlag begränsas.

Trafikverket instämmer i utredningens bedömning att vid tillåtlighetsprövning bör underlagets detaljeringsgrad anpassas efter det enskilda projektet. I nuvarande ordning är kravet på underlag långtgående och medför att detaljer som egentligen kan hanteras först i planskedet måste tas upp redan i utredningsskedet. En konsekvens av detta är extra tidsåtgång och kostnader. Eftersom tillåtlighetsprövningen enligt förslaget är tänkt att ske ännu tidigare i planeringen än för närvarande torde det inte bli möjligt att behålla nuvarande detaljeringsgrad i underlaget för prövningen. Det är dock Trafikverkets uppfattning att tillåtlighetsbeslutens kvalitet inte behöver bli lägre trots detta.

Malmö kommun instämmer i utredningens förslag, men ser även svårigheter med dem. Det finns en inbyggd paradox i att svåra och viktiga beslut skall grundas på översiktligt underlag. Men det är skillnad på att bedöma att ett projekt kan genomföras och *hur* det skall genomföras, vilket görs senare genom väg- eller järnvägsplan. Malmö kommun vill betona vikten av att, om projekt kräver Natura 2000-tillstånd, tillräckligt underlag måste finnas till hands inför beslut om tillåtlighet. Det kan inte betraktas som en godtagbar lösning, som utredningen ser som en möjlig utväg, att regeringen avstår från att tillåtlighetspröva svåra projekt som egentligen borde prövas. Det kan leda till minskad tilltro till systemet med tillåtlighetsprövning.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att om tillåtlighetsprövningen ska göras i ett tidigt skede av processen så förutsätter det dock att alla erforderliga miljöfrågor; påverkan på vattenmiljön, buller, intrång, Natura 2000, biotopskydd, landskapsbild, kultur- och naturmiljö etc. är tillräckligt väl belysta. Detta inte minst mot bakgrund av förslaget att

begränsa möjligheten att överklaga beslutet i ett senare skede av processen.

Länsstyrelsen i Skåne län menar att för projekt som kräver ett Natura 2000 tillstånd måste utredningen i tillåtlighetsärendet visa att tillstånd kommer att kunna meddelas enligt EU:s art- och habitatdirektiv och fågeldirektivet som har införts i den svenska lagstiftningen i Artskyddsförordning (2007:845) och i 7 kap 28-29 §§ miljöbalken (MB) om Natura 2000-områden.

Umeå kommun undrar om det verkligen räcker med bara en ”utredning” som ”visar” att Natura2000-tillstånd ”kommer att kunna” meddelas. Om det bara är en bedömning riskerar detta att kunna ifrågasättas och därmed också läggas till grund för överklaganden. Regeringens tillåtlighetsbeslut bör därför direkt i lagtexten ges en avgörande betydelse, i förhållande till Natura2000-prövningen.

Kammarkollegiet anser att för att säkerställa att en fullständig prövning sker av Natura 2000-frågor bör dessa frågor avgöras separat, före regeringens tillåtlighetsprövning.

Länsstyrelsen i Kalmar län anser att i vissa lägen kan det vara svårt att i ett tidigt skede avgöra påverkan och konsekvenser på t.ex. ett Natura 2000-område. Det går då inte att göra en tillåtlighetsprövning för tidigt. Trafikverket menar att Natura 2000-tillstånd inte kan sökas förrän i ett senare skede (efter tillåtlighetsprövningen) då det finns mer detaljerade kunskaper. Regeringen måste ju ändå ha den detaljerade kunskapen för att kunna avgöra om man kan ge tillstånd till Natura 2000. När prövningen väl kommer till länsstyrelsen är de ju tvingade att säga ja oavsett hur detaljerad kunskapen var för regeringen. Naturvården håller därför med Naturvårdsverket om att Natura 2000-prövningen mycket väl skulle kunna avgöras innan tillåtlighetsprövningen eftersom samma detaljerade kunskap måste finnas tillgänglig i båda ärendena.

Uppsala Universitet anser mot bakgrund av att ett tillåtlighetsbeslut har bindande effekt för efterföljande prövningar samtidigt som Sverige genom två EU-direktiv förbundit sig att skydda Natura 2000-områden bör lagstiftningen vara utformat på sådant sätt att systemen kan fungera parallellt. Enligt Uppsala universitets mening är den rimliga slutsatsen att det inte bör vara möjligt för regeringen att fatta ett tillåtlighetsbeslut innan det finns ett Natura 2000-tillstånd.

Fiskeriverket anser att Natura 2000-områden i vattenmiljöer innehåller långsiktigt skyddade bevarandevärden som ska säkerställas för framtida generationer. Därför bör ingen tillåtlighet kunna meddelas innan Natura 2000-tillstånd lämnats.

Naturskyddsföreningen anser att det inte är i överensstämmelse med EU-lagstiftningen att regeringen ska kunna besluta om tillåtlighet för ett väg- eller järnvägsprojekt, utan att ta ställning till om planen kan få tillstånd enligt Natura 2000-reglerna i balken, när ett sådant särskilt skyddat område berörs. Enligt föreningen är det inte tillräckligt att utredningen i ärendet visar att tillstånd bör kunna meddelas utan regeringen måste antingen före eller senast i samband med prövningen av projektet formulera ett tydligt beslut att ett sådant Natura 2000-tillstånd också meddelas, med de underlag som erfordras.

Föreningen Göta kanals vänner och Föreningen Rätt väg för Motala samt A-L Hagenborg delar inte kommitténs uppfattning om att ett beslut om tillåtlighet bör fattas av regeringen så tidigt som möjligt under den fysiska processen. De anser tvärtom att ett politiskt beslut från regeringen direkt under pågående process utgör ett hinder och motverkar syftet att få en sammanhållen fysisk planeringsprocess. Prövningen ser de som en av de viktigaste orsakerna till att den fysiska planeringsprocessen blir komplex och oöverskådlig samt orsakar förlängning av ledtiderna med följd att investeringens samhällsekonomiska nyttor kan tillgodogöras senare än önskvärt. Att kommitténs tolkning att regeringens tillåtlighetsbeslut ska anses vara bindande för efterföljande prövningar, anser de vara felaktiga och bygger endast på ett enda tveksamt rättsfall i Regeringsrätten, där ett regeringsrättsråd reserverat avvikande åsikt mot majoritetens domslut (RÅ 2008 ref. 89). Om en administrativ enhet prövar tillåtligheten i stället för regeringen, anser de att kommitténs förslag att tillåtlighetsprövningen alltjämt bör vara bindande för efterföljande prövningar skulle kunna kvarstå.

Kap. 7.5 Tillåtlighetsprövningen i den nya planeringsprocessen

Kommitténs förslag: Om ett projekt ska tillåtlighetsprövas enligt 17 kap. miljöbalken, ska Trafikverket överlämna ärendet till regeringen när verket har tagit ställning till vilka alternativ som är rimliga och rangordnat dessa. I ärendet ska finnas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och det övriga underlag som behövs för tillåtlighetsprövningen. Innan ärendet överlämnas till regeringen ska kungörelse samt gransknings- och remissförfarande genomföras.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län och Ale kommun är positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län menar att förslaget bygger på att berörda parter är överens och inte minst att Länsstyrelsen har godkänt MKB:n för att Trafikverket ska kunna skicka in begäran om tillåtlighetsprövning. Med förslaget så ställs det för ett projekt krav på två separata MKB:er och godkännande på liknande sätt som dagens system med utredning och arbets-/järnvägsplan. Det finns här behov av

att reglera innehållet i de skilda MKB så att de inte blir onödigt omfattande i arbets-/järnvägsplaneskedet.

Trafikverket tillstyrker förslaget men anser att förfarandet kring hur Trafikverket ska rangordna alternativ behöver förtydligas. Det är viktigare att fokus läggs på att utforma bra, rimliga och jämförbara alternativ än att ta fram flera endast för valbarhetens skull. Det bör också betonas att det inte alltid finns realistiska alternativ, speciellt inte vid ombyggnad.

Trafikanalys är positiva till att regeringen skall ta ställning till flera olika alternativ istället för att yttra sig kring ett enda alternativ. De hade dock önskat att det hade framgått att rangordningen ska utgå från de transportpolitiska målen.

Samverkansorganet i Hallands län är positiv till att processen om tillåtlighetsprövning förändras så att befintliga resurser läggs på rätt projekt och på en rimlig detaljeringsnivå för att uppnå en effektivare och snabbare behandling. För utbyggnaden av dubbelspår av Västkustbanan genom Varberg har tillåtlighetsprövningen pågått under flera år vilket förlänger planeringen av projektet och förhindrar Trafikverket att gå vidare till nästa steg.

WSP anser att det är bra att det i väglagen och i banlagen förtydligas att regeringens tillåtlighetsprövning i normalfallet bör avse fler än en lösning/alternativ. Begreppet alternativ behöver dock preciseras. Det bör framgå att med alternativ avses samma som i 6 kap miljöbalken och inte den snävare definition som idag finns i 14b § väglagen respektive i 2 kap 1a § banlagen.

Tågoperatörerna stöder förslaget. Det kan behöva förtydligas så att det inte leder till onödigt merarbete inför rangordningen av olika alternativ. Vid exempelvis ombyggnader finns i många fall inte realistiska alternativ.

Helsingborgs kommun anser att det möjligen bör införas en längsta handläggningstid.

Riksantikvarieämbetet uppfattar att lagtextens formulering är oklar när det gäller vad som avses med rimliga alternativ. Avses rangordnade, rimliga alternativa korridorer på grundval av en lokaliseringsutredning eller något annat? Det bör tydliggöras i lagtexten att regeringens tillåtlighetsprövning ska utgå från en lokaliseringsstudie där olika alternativa sträckningar värderats och konsekvensbeskrivits. Oenighet mellan länsstyrelsen och Trafikverket om vad som är rimliga alternativ bör, enligt Riksantikvarieämbetets uppfattning, automatiskt leda till tillåtlighetsprövning enligt 17 kap . miljöbalken.

Sveriges lantbruksuniversitet invänder sig mot förslaget att Trafikverket (och eventuella andra infrastrukturbyggare) ska rangordna alternativ inför tillåtlighetsprövningen. SLU menar att tillåtlighetsprövning ska föregås av en planering och projektutveckling som tar stöd i miljöbalken och där Trafikverket, som i vilken annan prövning som helst, ska ansöka om tillåtlighet för den lösning som man bäst anser uppfyller miljöbalkens regler i 1 kap och 2 kap. Att rangordna alternativ innebär i det sammanhanget att prövningsmyndigheten (regeringen) också ska fungera som planerare och verksamhetsutövare – två roller som svårligen kan förenas.

Kap. 7.6 Förenklad handläggning av tillåtlighetsärenden

Kommitténs bedömning: Regeringskansliet och Trafikverket bör sträva efter att förenkla handläggningen av ett tillåtlighetsärende. Noggranna överväganden bör göras i fråga om vilka myndigheter som ska höras i denna typ av ärenden. Möjligheterna till elektronisk kommunikation bör utnyttjas.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Boverket, Samverkansorganet i Dalarnas län, Ale kommun och Sveriges Byggindustrier instämmer i kommitténs bedömning.

Länsstyrelsen i Södermanlands län och Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att det är positivt att handläggningen kan förenklas och att handläggningstiden i regeringskansliet därmed kan förkortas.

Trafikverket tillstyrker förslaget och vill samtidigt nämna att verket redan verkar i den riktningen, i det att ett noggrant urval av berörda remissinstanser görs utifrån förutsättningarna i det enskilda ärendet.

Samverkansorganet i Kronobergs län anser att handläggningstiderna för tillåtlighet bör ses över.

Uppsala Universitet anser att för det fall det finns skäl att särskilt reglera förfarandet i de avseenden som nämns i kommitténs bedömning bör det fortsatta beredningsarbetet utformas förslag till hur detta kan göras.

Kap. 7.7 Länsstyrelsen ska få tillåta mindre avvikelser från tillåtlighetsbeslut

Kommitténs förslag: Länsstyrelsen ska få tillåta en mindre avvikelse från ett tillåtlighetsbeslut.

Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Boverket, Ale kommun, Göteborgs Stad och Sveriges Byggindustrier är positiva till förslaget.

Statens fastighetsverk delar kommitténs uppfattning förutsatt att avvikelserna är av mycket begränsad omfattning.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser att en möjlighet för Länsstyrelsen att medge mindre avsteg från tillåtlighetsbeslutet är värdefullt för att undvika onödiga omprövningar.

Trafikverket tillstyrker förslaget och utredningen visar tydligt behovet. Det behöver dock tydliggöras vad som är att betrakta som mindre avvikelser så att det inte blir en tolkningsfråga hos varje enskild länsstyrelse med risk för olika bedömningar. Trafikverket vill samtidigt ta fasta på det som sägs i betänkandet, att först måste det prövas om den anordning som behöver avvika från korridoren omfattas av tillåtlighetsprövningen eller inte och att anordningar som inte ingår i prövningen kan utföras oberoende av korridorens avgränsning. Detta ställer naturligtvis krav på både Trafikverket och regeringen att det som verkligen ingår i korridoren entydigt framgår av tillåtlighetsbeslutet.

Malmö kommun tillstyrker utredningens förslag, under förutsättning att förslaget inte begränsar möjligheterna för enskilda att få en rättslig prövning av beslut som går dem emot. Förslaget motiveras genom att länsstyrelsen, i sin roll som tillsynsmyndighet över tillåtlighetsbeslut, redan är informerad och involverad i prövningsprocessen. Det bör här uppmärksammas att i förslaget till ny miljötillsynsförordning anges ingen särskild myndighet som har tillsynen över tillåtlighetsbeslut, d.v.s. inte heller länsstyrelsen.

WSP anser att det är bra att länsstyrelserna ges möjlighet att tillåta mindre avvikelser från besluten. Det behöver dock tydliggöras i lagtexten att möjligheten endast avser avvikelser från den utpekade korridoren och inte från andra delar av besluten.

Riksantikvarieämbetet anser att detta bör vara förenat med krav på samråd med berörd central myndighet.

Kap. 8.3.2 Ingen generell utbytbarhet mellan väglagen/banlagen och PBL

Kommitténs bedömning: Samordningen mellan den fysiska planeringen enligt väglagen respektive banlagen och PBL ska bli bättre och effektivare. En generell utbytbarhet genom att kommun och Trafikverket får komma överens om att tillämpa antingen väglagen respektive banlagen eller PBL, för att ta fram ett beslut om var en väg eller järnväg ska byggas, är inte en möjlig lösning.

Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Stockholms läns landsting, Motala kommun och Tågoperatörerna instämmer i Kommitténs bedömning.

Trafikverket delar utredningens slutsatser men anser samtidigt att möjligheterna att använda sig av enbart detaljplan för utbyggnad av väg eller järnväg bör studeras vidare. En förutsättning för att tillämpa ett sådant förfarande ska dock vara att Trafikverket och berörd kommun är överens om det. Det bör nämnas att de nya utökade kraven på fastställelse av alla vägplaner innebär att det, i de fall det finns eller tas fram en detaljplan, blir fler situationer med dubbelprövning, även om själva planförfarandet förenklats. Risken ökar således att det blir två olika beslut som gäller i stort sett samma fråga och som överklagas till olika instanser. Utredningen borde ha konsekvensbeskrivit detta förhållande.

Malmö kommun delar utredningens bedömning. En generell valfrihet av prövningssystem skulle kunna begränsa enskildas rätt till korrekt lämplighetsprövning, t ex i frågor om estetik och påverkan på landskaps- och stadsbilden, som prövas lämpligare genom PBL.

Kap. 8.4.1 Ökad samordning och samverkan

Kommitténs bedömning och förslag: Det är möjligt redan med dagens regler att utveckla formerna för samverkan mellan kommuner och infrastrukturplanerare. I väglagen och banlagen föreslås nya bestämmelser enligt vilka Trafikverket vid planering av vägar och järnvägar ska sträva efter att samordna sitt arbete med sådan prövning som ska göras enligt andra lagar. Det är Trafikverket som har huvudansvaret för att ta tillvara möjligheterna till samordning och åstadkomma ett bra samarbete med berörda kommuner.

Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Fiskeriverket, Samverkansorganet i Kalmar län, Ale kommun, Motala kommun, Torsby kommun, Västerås kommun, SmåKom och Sveriges Byggindustrier är positiva till förslaget.

Riksrevisionen anser att kommitténs förslag om en allmän samordningsbestämmelse i väglagen och lagen om byggande av järnväg kan medverka till att transparensen och effektiviteten i planprocessen ökar.

Stadskontoret välkomnar kommitténs förslag till ändringar i väglagen och i lagen om byggande av järnväg som ger möjligheter till bättre samordning mellan dessa och med den kommunala planeringen enligt PBL.

Länsstyrelsen i Uppsala län anser att det är positivt att samverkan med kommunerna ska stärkas och att översiktsplaner och regionala planer kan få en större strategisk funktion i infrastrukturplaneringen, såväl den ekonomiska planeringen som den fysiska planprocessen. Behovet av system- och strukturplaner över större områden bör övervägas. Länsstyrelsen noterar att kommunala miljöbedömningar gjorda för planer enligt PBL ska kunna ersätta miljöbedömningar för statliga väg-

och järnvägsprojekt. Länsstyrelsen anser att resonemanget behöver fördjupas i detta avseende.

Länsstyrelsen i Gotlands län anser att tidiga samråd och ökad samverkan är viktigt inte minst för att öka tydligheten i planeringsprocessen och öka möjligheten att påverka utformningen av infrastruktursatsningar.

Länsstyrelsen i Skåne län anser att en avgörande utgångspunkt för snabb och effektiv planering av infrastruktur är att det sker tidiga och fortlöpande samråd med berörda kommuner, Länsstyrelsen och övriga berörda. Det är därför värdefullt att en särskild bestämmelse införs om att samordning sker med prövningar som görs enligt annan lag, på samma sätt som gäller i nya PBL. Dubbelarbete kommer därmed att undvikas och beslutsprocessen kommer att effektiviseras.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län instämmer med Kommittén om det lämpliga i att ge Trafikverket huvudansvaret att samordna och samarbeta med berörda kommuner kring den fysiska planeringen som rör kommunikationer.

Boverket ser förslaget som värdefullt och anser att vägledning för bra tillämpning av samverkande processer behöver utvecklas gemensamt av Boverket, Trafikverket och SKL.

Trafikverket ser stora fördelar med kommitténs förslag och bedömningar i övrigt. Verket är för egen del beredd att ta huvudansvaret för samordning mellan de trafikslagsrelaterade och de bygg- och markanvändningsrelaterade planprocesserna, regelverken och besluten. Redan idag arbetar Trafikverket trafikslagsövergripande.

Tillväxtverket ställer sig bakom förslaget om tidiga samråd och ökad samverkan mellan kommunen och Trafikverket men anser att kommittén inte i tillräckligt stor utsträckning tagit hänsyn till den potential som den regionala planeringsnivån utgör. Transportsystemet utgör en viktig länk i det regionala tillväxtarbetet och Tillväxtverket anser att det finns möjligheter att förstärka kopplingen mellan den fysiska planeringen och den regionala utvecklingsplaneringen.

Riksantikvarieämbetet ställer sig i allt väsentligt bakom utredningens resonemang om behovet av och fördelarna med en bättre samordning och samverkan mellan sektorsplaneringen och den kommunala fysiska planeringen. Det är angeläget att begränsa dubbelprövningar och parallella planeringsprocesser som inte tillför något mervärde. Riksantikvarieämbetet stödjer således kravet i förslagets 13 a § om att samordning med annat planeringsarbete ska ske om det är lämpligt.

Bromölla kommun har goda erfarenheter av samplanering med både det gamla Vägverket och såväl som Banverket. Kommunen ser dock positivt

på att samspelet mellan en kommuns planering och den nationella planeringen generellt skulle kunna förbättras och framförallt samplaneras i ett tidigare skede.

Lerums kommun och Sveriges Kommuner och Landsting ser det som mycket positivt att vikten av samordning och samarbete mellan Trafikverket och kommunerna lyfts fram.

Stockholms läns landsting anser att det i betänkandet antas genomgående att det är Trafikverket som är spårbyggare och därmed ansvarig exempelvis för samordning och samråd med kommuner. Mot bakgrund av att även andra aktörer än Trafikverket har detta uppdrag, däribland SL, förordar nämnden att lagtexten i detta avseende skrivs mer neutralt samt att Trafikverkets olika roller förtydligas.

Samverkansorganet i Östergötlands län anser att det som anges i förslaget att om det är lämpligt ska infrastrukturplanering samordnas med prövning enligt annan lagstiftning (13a §) är en för vag formulering eftersom utgångspunkten i projekt av detta slag måste vara att erforderlig samordning alltid ska ske med kommun.

Kap. 8.4.2 Samspelet mellan stat och kommun

Det krävs ökad tydlighet från statliga aktörer

Kommitténs bedömning: Staten ska agera tydligt och samordnat i alla skeden av beslutsprocesserna. Om staten agerat tydligt och konsekvent i sin egen planering och i den kommunala planläggningens olika skeden, minskar risken för att konflikter mellan stat och kommun uppstår.

Länsstyrelsen i Västmanlands län, Trafikverket, Samverkansorganet i Värmlands län, Ale kommun, Malmö kommun ställer sig bakom kommitténs bedömning.

Riksrevisionen anser att ökad samordning och tydligare roller för de statliga aktörerna kommer att även för kommuner och byggherrar leda till en effektivare och mer förutsägbar plan- och byggprocess.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att det är betydelsefullt att riksintresseanspråken är tydligt formulerade så att länsstyrelsen kan bedöma om ett riksintresse tillgodoses eller inte. Här kan berörda myndigheter behöva utveckla och förtydliga riksintresseanspråken.

Länsstyrelsen i Kronobergs län anser att all nybyggnad eller förändring av infrastruktur som kräver att markanvändning förändras eller att ny mark (eller vatten) tas i anspråk bör föregås av att denna hanteras i den kommunala översiktsplanen, för att på den nivån lösa ev. konflikter mellan statliga och kommunala intressen.

Länsstyrelsen i Dalarnas län anser att bedömningen kräver att samrådsformerna mellan Trafikverket och länsstyrelsen utvecklas. Nya samrådsformer innebär troligtvis att länsstyrelsens insatser måste utökas för att inte beslutsunderlagen ska försämrats men även för att länsstyrelsen ska ha möjlighet att aktivt kunna bevaka och företräda samordningen av statens intresse inom väg- och järnvägsplaneringen.

Kungliga Tekniska Högskolan anser att det finns skäl att överväga möjligheterna att den regionala nivån ges en tydligare roll och ett starkare mandat i planering och beslutsfattande om infrastrukturprojekt.

Uppsala Universitet anser att för det fall det finns skäl att särskilt reglera förfarandet i de avseenden som nämns i kommitténs bedömning bör det fortsatta beredningsarbetet utformas förslag till hur detta kan göras.

Rättsverkan av regeringens beslut att fastställa väg- och järnvägsplan

Kommitténs förslag: Om Trafikverket och en kommun inte kan komma överens om den närmare lokaliseringen och utformningen av en väg eller järnväg, ska verket överlämna frågan om att fastställa en väg- eller järnvägsplan till regeringen. Om regeringen fastställer planen ska det innebära en skyldighet för kommunen att anpassa detaljplaner eller områdesbestämmelser så att väg- eller järnvägsplanen kan genomföras.

Länsstyrelsen i Västerbottens län, Trafikverket, Malmö kommun och Handelskammaren i sydsvenska företags intresse är positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Skåne län anser att det är angeläget att staten kan säkerställa att nationellt betydelsefulla infrastrukturprojekt kan genomföras utan onödigt dröjsmål. Staten har ett särskilt utpekat ansvar i såväl PBL som i miljöbalken att bevaka riksintressen. Länsstyrelsen menar därför att den av kommittén föreslagna lagändringen ligger i linje med statens ansvar och uppgift.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län anser det riktigt att regeringen ges ett tydligt mandat att ta ställning i en konflikt mellan stat och kommun.

Länsstyrelsen i Örebro län anser att man eventuellt kan avskaffa den formella besvärsmöjligheten för kommunen om man inför den nya möjligheten att hänskjuta fastställelsen till regeringen.

Länsstyrelsen i Västmanlands län anser att utredningens förslag om hur oenighet mellan Trafikverket och en kommun ska hanteras är av avgörande betydelse för att skapa en effektiv planprocess och därmed också för att få snabbare genomförande av för samhället viktiga infrastrukturåtgärder. Det är angeläget att förslagen i betänkandet genomförs. Om en sådan bestämmelse införs anser Länsstyrelsen inte att det är motiverat att kommunen därutöver ska ha besvärsmöjlighet över väg-

eller järnvägsplanen. Det är viktigt för en effektiv planprocess att sådana frågor avgörs i ett tidigare skede än i besvärsskedet.

Samverkansorganet i Kronobergs län delar utredningens uppfattning men anser att det måste med tydlighet framgå vilka åligganden som åligger parterna innan Trafikverket har rätt att tillsända regeringen planen för avgörande om fastställelse. Det skall föreligga särskilda skäl innan Trafikverket får över lämna frågan till regeringen.

Motala kommun anser att det tydliggörs i lagen hur en konflikt mellan stat och kommun ska avgöras är bra, bl.a. för att ansvarsfrågan gentemot sakägare och allmänhet ska bli tydlig. Men om konflikten är av övergripande natur, t ex val av sträckning eller standard, vore det bättre om avgörandet kunde ske tidigt i processen, kanske genom ett tillåtlighetsbeslut. Tvångsreglerna gäller endast projekt av riksintresse. Formellt sett torde därför inte förslaget innebära minskat inflytande för kommunen. Om regeringen, mot kommunens vilja, fastställer en väg- eller järnvägsplan som kräver ändring eller upphävande av detaljplan borde för tydlighetens skull samtidigt ett föreläggande enligt PBL beslutas.

Vänersborgs kommun anser att lämna över frågan om fastställelse till regeringen, om kommun och Trafikverket inte kan komma överens, är en rimlig åtgärd. Kommittén föreslår att om vägplanen eller järnvägsplanen fastställs ska kommunen bli skyldig att anpassa detaljplaner eller områdesbestämmelser. Detta är ett planföreläggande vilket är mycket ovanligt. Kommunen vill därför framföra att det måste krävas mycket starka skäl för att gå emot kommunala beslut om markanvändningen.

Länsstyrelsen i Stockholms län menar att den föreslagna regleringen – där kommunen förutsätts ändra sina planer – medför att det kan uppstå oklarheter om *hur* planerna ska ändras. Om kommunen och Trafikverket inte kan komma överens blir det tydligare om regeringen även meddelar ett formellt planföreläggande i samband med fastställelsen av väg- eller järnvägsplanen.

Länsstyrelsen i Jönköpings län ställer sig tveksam till en ordning där Länsstyrelsen ska ta fram förslag på detaljplaner och fullgöra skyldigheter enligt 5 kap. plan- och bygglagen. Länsstyrelsen anser att en bättre lösning är att införa ett system med sanktionsavgifter eller löpande viten i de fall kommunerna inte fullgör sina skyldigheter.

Ale kommun noterar att dessa regler, som begränsar den kommunala självstyrelsen, ej på ett avgörande sätt skiljer sig från gällande bestämmelser.

Fagersta Kommun anser att kommitténs förslag kräver att Trafikverket upprättar rutiner för förhandlingar med berörda kommuner. Det är av största vikt att en kommun oavsett var den är belägen erbjuds samma möjligheter till förhandling, dialog och likabehandling med Trafikverket.

Falkenbergs kommun anser att för kommunernas del innebär skyldigheten att anpassa sig till en av regeringen fastställd plan visserligen en försämrad position men även detta bör kunna accepteras med beaktande av ett övergripande samhällsintresse.

Göteborgs Stad anser att förslaget är rimligt. Men detta måste vara en ytterst sällsynt företeelse, där det måste finnas mycket stora generella samhällsvinster för att inte kommunens åsikt ska väga tyngst. Den praxis som kommer att uppstå för att klargöra när regeringen i fortsättningen ska tillåtlighetspröva ett projekt, kan vara en vägledning om när detta ska vara möjligt. Det är också rimligt att berörd kommun därefter ska anpassa sina detaljplaner eller områdesbestämmelser om regeringen beslutar att fastställa planen.

Västerås kommun anser att förändringen kan accepteras under förutsättning att kommunen och Trafikverket i princip är överens om lokalisering och utformning innan regeringens fastställelseprövning. Det bör dock inrättas ett kommunalt veto för att motverka att orimliga kommunala kostnader uppkommer som följd av fastställelsebeslutet.

Boverket vill kraftigt invända mot detta förslag. Boverket anser att regeringen bör kunna besluta om planföreläggande enligt PBL samtidigt med fastställelse av utbyggnad av statlig infrastruktur av riksintresse i strid mot kommunens uppfattning.

Riksantikvarieämbetet kan inte se några tungt vägande skäl till att frångå dagens ordning om att det är kommunen som ska upprätta nödvändiga planer för att säkerställa genomförandet av ett väg- eller järnvägsprojekt i t.ex. ett bebyggelseområde. Genom att kommunen fortsatt har ansvar för planlägningsarbetet säkerställs bättre att vägen eller järnvägen samordnas med omgivande befintlig eller planerad fysisk miljö, till exempel gator och andra allmänna platser, service- och stationsbyggnader, och att medborgarsamverkan och politisk förankring sker när det gäller viktiga miljöfrågor.

Samverkansorganet i Östergötlands län anser att ett sådant föreläggande kan regeringen redan fatta med stöd av gällande plan- och bygglag.

Samverkansorganet i Värmlands län anser inte att det är en acceptabel lösning att statens ställning gentemot kommunerna stärks. Staten har redan idag möjlighet att bestämma över kommunerna genom att regeringen kan besluta om ett planföreläggande enligt PBL. Problemet är att staten hittills inte haft förmåga eller vilja att "sätta ner foten" i denna

typ av tvister. Regionstyrelsen tror inte att en förändring enligt kommitténs förslag löser den problematiken. Båda parter måste vara beredda på att göra kompromisser för att nå en lösning.

Bromölla kommun, Huddinge Kommun och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) avstyrker förslaget och anser att det system som idag finns i PBL ska behållas. *Bromölla kommun och SKL* vill dock understryka att ett negativt besked från kommunens sida måste lämnas tidigt i processen.

Lerums kommun avstyrker förslaget. Kommunen anser att förslaget innebär en oacceptabel maktförskjutning från det kommunala självbestämmandet som är grunden för Plan och bygglagen (PBL). *Lerums kommun* anser att det är på den lokala nivån som helhetsbedömningar bäst kan göras och intressekonflikter bäst kan lösas.

Norrköpings kommun avstyrker förslaget om att ytterligare reglera regeringens rätt om planföreläggning då regleringen i praktiken inte ändrar regeringens befogenheter utan snarare innebär en överreglering.

Nynäshamns kommun anser att regeringen kan få rätt att fastställa en väg- eller järnvägsplan utan kommunens samtycke är något oroande. Det kan i vissa fall vara bra att staten sätter ner foten och visar vad som ska gälla, men inte i alla de fall som kommunerna har ett mycket stort lokalt intresse av. Den lokala kunskapen är störst hos kommunerna och möjligheten att styra utvecklingen i sin egen kommun bör inte försämrats.

Stockholms kommun anser att det kommunala planmonopolet är en av förutsättningarna för det kommunala självstyret, varför en maktförskjutning till statligt orienterad lagstiftning genom att kommunen skall kunna bli skyldig att mot sin vilja anpassa detaljplaner eller områdesbestämmelser så att väg- eller järnvägsplanen kan genomföras avvisas. Det är av högsta vikt att de lokala och regionala beslutsfattarna på ett tydligt och demokratiskt sätt skall ha möjligheter att även framledes aktivt delta i och påverka den statliga planeringen och även ha möjlighet att prioritera investeringar utifrån aktuell översiktsplan. Planeringen av väg och järnväg kan genom tidig dialog med kommuner och regioner ge en ökad samsyn och förbättrad politisk förankring. Stadsledningskontoret förutsätter att huvudregeln skall vara att samordning skall ske med kommunens planering, det vill säga gällande översiktsplan och detaljplan.

Torsby kommun motsätter sig förslaget. En sådan förändring är ett mycket stort ingrepp i den kommunala självbestämmanderätten som utgör grunden för plan- och bygglagen (PBL). Det kommunala planmonopolet är en av de viktigaste förutsättningarna för den kommunala självstyrelsen i Sverige. Det är ingen annan än kommunerna

som kan eller ska bestämma över användningen av mark och vatten. Eventuella meningsskiljaktigheter måste kunna gå att lösa lokalt mellan kommunen och Trafikverket. Staten har redan idag utifrån gällande lagstiftning möjlighet att besluta i en tvist som rör nationella väg- och järnvägsintressen. Det system som idag redan finns i PBL bör vara tillräckligt. Staten kan redan idag meddela kommunen ett planföreläggande vilket innebär att kommunen skall ta fram och anta en detaljplan när det uppstått tvister som inte går att lösa. En åtgärd som är mycket lågt frekventerade då det endast har förekommit två gånger i historien. Kommunen anser att det är orimligt att skärpa lagstiftningen enligt utredarens förslag utifrån endast dessa två fall som grund.

SmåKom är starkt kritiska till kommitténs förslag. Det betyder att man tar bort kommunernas bestämmanderätt över markens och dess planering. Ett från vår utgångspunkt självklart alternativ är att man i det fallet låter ärendet behandlas på nytt enligt gällande bestämmelser i PBL tills konsensus nås mellan kommunen och staten. Att göra ett sådant förslaget undantag från PBL skulle kunna innebära att statliga myndigheter struntar i att komma överens i svåra ärenden eftersom man litar på att regeringen går på de statliga institutionernas linje. Redan idag finns det ju f.ö. bestämmelser om att staten kan ta över ärenden av speciella nationella skäl. *SmåKom* ser kommitténs förslag på denna punkt som ett avsteg från de principer kommittén själv har formulerat i sitt betänkande.

Helsingborgs kommun anser att förslaget kan regeringen ökat inflytande på kommunal planering och därmed påverka det kommunala självstyret. Kommunen anser det vara en negativ utveckling.

Kap. 8.5.2 PBL ska räcka för spårväg och tunnelbana

Kommitténs förslag: Planeringen av spårväg och tunnelbana ska kunna ske enbart genom detaljplaneläggning enligt PBL. Det ska vara möjligt, men inte längre obligatoriskt, att tillämpa banlagen.

Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Skåne län, Statens geotekniska institut, Trafikverket, VTI, Ale kommun, Huddinge kommun, Norrköpings kommun, Nynäshamns kommun, Ystads kommun, Svensk Kollektivtrafik och Tågoperatörerna är positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att det som princip är ett bra förslag men att kommitténs underlag behöver förtydligas och utvecklas för att inte skapa ett osäkert rättsläge. Länsstyrelsen menar att kommitténs förslag inte bör genomföras förrän räckvidden av 10 kap. 2 § nya PBL har klarlagts och det står klart att tunnelbana och spårväg omfattas av byggnadsnämndens tillsyn. Vidare anser länsstyrelsen att det bör anmärkas att nu gällande detaljplaner har utformats utifrån förutsättningen att tunnelbana och spårväg även provas enligt annan

lagstiftning. Planerna innehåller därför inga begränsningar i detta avseende. Om kravet på prövning enligt banlagen slopas kan bl.a. spårväg fritt anordnas inom gatumark utan stöd i detaljplan. Länsstyrelsen anser att detta är olämpligt utifrån bl.a. buller- och trafiksäkerhetssynpunkt. En förutsättning för att tunnelbana och spårväg ska få anläggas utan krav på prövning enligt banlagen bör därför vara att tunnelbanan eller spårvägen har *stöd* i detaljplanen.

Stockholms läns landsting anser att det är det mycket viktigt att valmöjligheten mellan de två regleringarna, så som kommittén föreslår, erbjuds för att den önskade effektiviteten och flexibiliteten ska uppnås. Detta på grund av att de två lagrummen inte är helt utbytbara när det gäller exempelvis regleringar, genomförandetid och möjligheter till markåtkomst.

Skåne läns landsting (Region Skåne), Malmö kommun, Helsingborgs kommun och Spårvagnsstäderna stöder kommitténs förslag och vill understryka att denna förändring är av yttersta vikt för den fortsatta utbyggnaden av spårväg. Nuvarande obligatoriska dubbelprövning av spårvägsprojekt är ett stort hinder för en effektiv utbyggnad av spårväg eftersom det fördröjer och fördyrar planeringsprocessen utan att vare sig öka planeringens kvalitet eller förbättra slutresultatet. *Spårvagnsstäderna* beräknar att en förändring av lagstiftningen enligt kommitténs förslag kan förkorta planeringsprocessen vid vissa spårvägsprojekt med minst ett år. Förslaget har dock inte nått hela vägen fram till en smidigare process. Betänkandet anger att det räcker med en detaljplan som reglerar spårvägen för att spårväg ska få byggas – järnvägsplan ska inte krävas. Det är dock enligt författningskommentarerna inte tillräckligt med att detaljplanen anger t.ex. gatumark eller trafikändamål, utan det krävs att spår anges i detaljplanen. Kommitténs förslag innebär därmed att det i praktiken alltid krävs detaljplaneändringar för byggande av spårväg i befintligt stadsmiljö. Antalet detaljplaner som behöver ändras kan vara väldigt många, stora som små, och därmed mycket tidskrävande. Det vore rimligt att spårväg kan byggas med stöd av befintliga detaljplaner som anger gatumark, trafikändamål eller liknande, kombinerat med någon form av miljösäkring för det tillkommande trafikslaget.

Göteborgs Stad välkomnar föreslaget att planering av spårväg och tunnelbana ska kunna ske enbart genom detaljplaneläggning enligt PBL och att den obligatoriska dubbelprövning med särskild järnvägsplan som gäller i dag på så vis tas bort. För nya detaljplaner fungerar detta utmärkt, däremot kan diskuteras hur detta ska tolkas vid spårvägsutbyggnad i ett trafikområde inom äldre detaljplaner. Kanske ska det därför behövas att spårvägsutbyggnaden i sådant fall sker antingen genom en ny detaljplan eller genom en järnvägsplan?

Stockholms kommun ser positivt på kommitténs förslag men vill framhålla att det inte enbart är Trafikverket som bygger spår i Sverige,

utan även andra aktörer, såsom AB Storstockholms lokaltrafik, varför lagtexten gällande spår bör utformas mer neutralt.

Uppsala kommun anser att det är utmärkt att stadsspårtrafik som spårväg och tunnelbana ska kunna planeras med enbart detaljplaneinstrumentet. Uppsala kommun utgår från att det också gäller spårtaxisystem där banor förläggs en bit ovan mark på pelare. Vad gäller spårväg bör övervägas om förenklingen kan dras ännu längre så att detaljplan för gatuändamål räcker och projektet endast prövas enligt miljöbalken.

SL ser positivt på möjligheten att använda detaljplaneinstrumentet för spårväg och tunnelbana som i huvudsak planeras inom redan detaljplanlagt område. Detta är i stora delar en förenkling jämfört med idag då det oftast krävs både järnvägsplan och detaljplan. Dubbelarbete kan undanröjas och viss tidsbesparing kan möjligen uppnås. Avsaknaden av markåtkomstlösning i förslaget innebär att förslaget inte är effektivt nog för att man ska kunna överge järnvägsplan och endast stödja sig på detaljplan. Om en rejäl förenkling ska komma till stånd för byggande av spårväg och tunnelbana krävs även nya regler i Plan- och bygglagen samt i Fastighetsbildningslagen vilka medger rätt för en spårbyggare att inlösa mark tvångsvis enbart med stöd av detaljplan.

Naturskyddsföreningen anser att förslaget om att låta tunnelbana och spårvagn planläggas inom ramen för kommunala detaljplaner är tilltalande. Så länge det rör sig om spårtrafik inom en och samma tätort bör det kunna räcka med prövning enligt plan- och bygglagen. Detta förutsätter att miljöbalkens regler för skydd av miljö- och hälsa inte försvagas ytterligare.

Länsstyrelsen i Jönköpings län ställer sig negativ till att undanta byggande av spårvägar och tunnelbanor från lagstiftningen för att istället reglera dessa anläggningar med plan- och bygglagen. Vad man kan reglera med en detaljplan bedöms inte vara tillräckligt för att göra en tillräcklig prövning av utformningen och utförandet av dessa anläggningar. Om spårväg och tunnelbana ska regleras enbart enligt plan- och bygglagen borde åtminstone bygglovsplikt införas för dessa anläggningar. Länsstyrelsen ställer sig tveksam till att undanta byggande av spårvägar och tunnelbanor från nuvarande krav på MKB i lagen om byggande av järnvägar. Om så sker bör krav på MKB istället göras obligatorisk enligt plan och bygglagen vid framtagande av detaljplaner som omfattar byggande av spårvägar och tunnelbanor. Detta för att redan i planeringsskedet ta med frågor gällande grundvattenavsänkning, avledning av drän- och länsvatten, buller och vibrationer etc.

Boverket anser att förslaget är otillräckligt belyst. Det måste klargöras att detaljplanen klarar vad som krävs beträffande t.ex. rättsverkan gentemot enskilda och tekniska regleringar, utan att bli alltför detaljerad. Detaljplanen är inte ett tillståndsbeslut, och såvitt verket kan se kommer

det inte att finnas krav på tillstånd. Hur fungerar det med andra aktörer än kommunen? Det finns en risk att detaljplanen får alltför omfattande reglering om det saknas efterföljande tillståndsbeslut i beslutskedjan. Vad får detta för rättsverkningar för enskilda och hur detaljerat kan utformningen redovisas i planen? Även en ytterligare ökning av krav på projekt-MKB i PBL ser Boverket som en olycklig tendens.

WSP avstyrker förslaget. PBL:s prövningsgrunder, planinstitut och beslutsorgan inte är adekvata för att ensamt pröva och reglera tekniskt komplicerade system med interkommunala beroenden. För spårvägar vars bansystem uteslutande finns inom en och samma kommun kan dock övervägas att, i likhet med industrispår som uteslutande byggs på egen mark, i lagstiftningen införa möjligheter till undantag från kravet på järnvägsplan. Det bör i sådant fall säkerställas att ny spårväg inte får anläggas med enbart stöd av sedan tidigare antagna detaljplaner och därmed helt undslippa en reell prövning.

Kap. 8.6.2 Bygglov ska krävas i färre fall

Kommitténs förslag: Bygglovpikten ska kunna tas bort eller minskas genom bestämmelser i fastställd vägplan eller järnvägsplan. Det förutsätter att kommunen går med på att sådana bestämmelser ska få finnas i den aktuella planen. För väg- och järnvägstunnlar ska bygglovpikten helt slopas.

Länsstyrelsen i Västmanlands län, Trafikverket, Norrköpings kommun, Vänersborgs kommun och Företagarna är positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län delar Kommitténs förslag och bedömer att det kan medverka till en enklare och snabbare process.

Ale kommun tillstyrker förslaget och förutsätter att utformningen av nuvarande bygglovspliktiga åtgärder kan ges en tydlig redovisning i gestaltungsprogram mm i väg- och järnvägsplanerna och att kommunernas yttranden över dessa planer beaktas samt att utformningen ej förändras vid upphandling av projekten.

Handelskamrarna anser att det är bra att ta bort bygglovpikten för anordningar för vägar och järnvägar när prövningen görs i väglag och järnvägsplan men det är otillräckligt för att begränsa den dubbla eller tredubbla prövning som i dag sker genom att projekten ska prövas enligt både PBL, Miljöbalken och väglag/järnvägsplan. Anläggningslagar skulle innebära en betydligt kortare och effektivare planprocess.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att även sådana anläggningar som undantas från kravet på bygglov behöver prövas utifrån de allmänna och enskilda intressena som anges i 2 kap. respektive de krav som gäller för byggnadsverk enligt 8 kap. nya PBL. En hänvisning behöver införas om att dessa bestämmelser ska tillämpas avseende de anläggningar som

normalt kräver bygglov när planen fastställs. En förutsättning för att en separat bygglovprövning enligt PBL ska kunna undvaras bör vara att dessa krav fortfarande beaktas. Länsstyrelsen anser att det behöver finnas vissa begränsningar när bygglovsfrihet kan tillämpas. Enligt 9 kap. 7 § tredje stycket nya PBL är en förutsättning för att få upphäva kravet på bygglov i detaljplan att bygglovprövningen inte är nödvändig för att tillvarata grannars intressen eller allmänna intressen. Denna begränsning bör även gälla för att få begränsa bygglovplikten i en väg- eller järnvägsplan. Formerna för hur kommunen ska godkänna att bygglovplikten begränsas eller upphävs behöver tydliggöras så att det klart framgår av planen vad som får uppföras utan krav på bygglov. Länsstyrelsen befarar att den föreslagna utformningen medför att åtgärder kan komma att befrias från krav på bygglov, trots att förutsättningarna för hur åtgärden ska utföras i detalj ännu inte är utredda då planen fastställs. Länsstyrelsen anser att ett alternativ till slopad bygglovplikt kan vara att de åtgärder som det nu är fråga om kan ges status som förhandsbesked enligt 9 kap. 17 § nya PBL, förutsatt att kommunen har godtagit detta. Det efterföljande bygglovet skulle då inte få överklagas i den del det avser de frågor som redan har avgjorts i väg- eller järnvägsplanen (jfr. 13 kap. 2 § första stycket 8 nya PBL). Även skyldigheten att underrätta grannar m.fl. enligt 9 kap. 25 § skulle kunna begränsas i dessa avseenden.

Länsstyrelsen i Östergötlands län ser det som mycket tveksamt att skapa möjligheter att reglera bort bygglovplikten i en infrastrukturplan. Länsstyrelsen anser att detta i så fall bör ske genom att regeringen i lämplig omfattning förordnar om generella undantag från bygglovplikt för väg- och järnvägsbyggnadsåtgärder utanför detaljplan. Inom detaljplanelagt område bör bygglovbefrielse däremot enbart ske via de kommunala planinstrumenten för att undvika oreda i efterföljande prövningar.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att i det fall detta sker bör det tydligt framgå hur tunnlar beskrivs och hanteras i MKB-processen samt sakprövas.

Riksantikvarieämbetet anser att kommitténs förslag kan innebära risk för att Trafikverket med stöd av berörd kommun alltför lättvindigt befriar från rivningslov eller i övrigt befriar från lov för åtgärder i kulturhistoriskt värdefulla miljöer i anslutning till en väg eller järnväg. Även i dessa situationer kan det finnas en koppling till planerad bebyggelsemiljö samt en intresserad allmänhet i kommunen som bör ha möjlighet att förstå processen och kommunpolitikernas ansvar för beslutet.

Örnsköldsviks kommun anser att ett nationellt regelverk för väg- och järnvägstunnlar är en förutsättning för att undvika tolkningsproblem mellan en kommun och Trafikverket. Behovet av ett nationellt regelverk

gäller oavsett hur man gör med bygglovsplikten men behovet ökar om bygglovsplikten tas bort. Alternativet är att regeringen får besluta om fastställelse av väg- eller järnvägsplan där kommunen och Trafikverket inte är överens när det gäller en tunnels utformning och säkerhet. Även detta alternativ torde förutsätta att ett nationellt regelverk skapas för tunnlar.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samtycker inte till förslagen utan anser att Trafikverkets samrådsförfarande inte är tillräckligt för att tillgodose kraven på samordning och säkerhet i vid mening.

Länsstyrelsen i Uppsala län anser att det är olyckligt att slopa bygglovsplikten i vissa fall och anser att bygglovsprövningen borde samordnas med exploateringsprocessen på ett ändamålsenligt sätt. Länsstyrelsen efterfrågar en bedömning av konsekvenser av säkerheten när bygglovsprövningar för t.ex. tunnlar slopas.

Länsstyrelsen i Kronobergs län anser att förslaget inte är lämpligt både av juridiska och praktiska skäl. Begränsningar av bygglovsplikten skall beslutas av kommunen inom ramen för planer som regleras i Plan- och bygglagen. Rent praktiskt är förslaget olämpligt genom att väg/järnvägsplaner är projektorienterade och därmed blir inaktuella när väl projektet är genomfört. Vem bevakar bygglovspliktens omfattning när väl projektet är avslutat?

Länsstyrelsen i Västerbottens län är tveksamma till att minskad bygglovsplikt ger några tidsvinster. Slopade bygglovsplikt för väg- och järnvägstunnlar kan påverka räddningstjänstens möjlighet till deltagande. Vidare bör större broar, som har stor påverkan på stads- och landskapsbild, bygglovsprövas.

Boverket avstyrker detta förslag. Verket menar att om ett bra förarbete beträffande utformning mm gjorts i väg/järnvägsplaneringen kan bygglovsprövningen med dagens rutiner oftast ske skyndsamt och med kort handläggningstid. Beträffande bygglovsfrihet för väg- och järnvägstunnlar bör påpekas att regler måste finnas om att information om tunnlar läge bör vidarebefordras till ansvariga organ inom kommunerna, så att de kan ha en samlad kunskap om situationen under mark. Boverket anser även att föreskrifter om tekniska egenskapskrav på infrastrukturanläggningar bör samlas inom en myndighet (Transportstyrelsen).

Samverkansorganet i Östergötlands län anser att förslaget att krav på bygglov mm enligt PBL ska kunna begränsas i väg- och järnvägsplan om kommunen går med på det är en tveksam konstruktion (16a §). Dessutom lär det i praktiken inte ta mer tid att få ett sådant lov beviljat av en kommun än att begära ett särskilt medgivande från samma kommun, snarare tvärt om.

Bromölla kommun och Sveriges Kommuner och Landsting avstyrker att tunnlar och bergrum avsedda för väg, järnväg och tunnelbana undantas från bygglovsplikt.

Göteborgs Stad anser att förslaget angående slopad bygglovsplikt för väg- och järnvägstunnlar bör utredas ytterligare. Det är viktigt att kommunen har god kännedom om förhållanden även under markytan. Frågor som behöver analyseras är t.ex. vad blir konsekvenserna avseende detaljplanekrav, rättssäkerheten, möjligheter för kommuner att ta ut planavgifter som ersättning för det planarbete som utförs, sanktionsmöjligheter, hantering av gestaltningsfrågor etc. Det kan också vara lämpligt att se över definitionerna för vad som är tunnel och vad som exempelvis är bergrum samt att definiera vilka byggnader och anläggningar som ingår i begreppet tunnel.

Malmö kommun ställer sig starkt kritisk till utredningens förslag i fråga om att generellt kunna bygglovsbefria anläggningar ovan jord i väg- eller järnvägsplan, även om det skulle ske i samråd med kommunen. Anläggningar ovan jord bör istället anpassas på ett sådant sett att de uppfyller kraven i nuvarande 3 kap. PBL och prövas eftersom de kan påverka stads- och landskapsbilden. När det gäller bygglovsplikten för väg- och järnvägstunnlar är ett borttagande olämpligt eftersom det innebär en minskad möjlighet för såväl kommunerna som enskilda att påverka sådana beslut.

Stockholms kommun anser att tunnlar för väg och järnväg inte bör undantas från bygglovsplikt. Ett undantag skulle innebära att en kommun inte medges rätt att ta ut planavgift för att täcka programkostnader och kostnader för andra åtgärder som behövs för att upprätta eller ändra detaljplaner eller områdesbestämmelser för dessa anläggningar. Staten ska inte undantas från plan- och bygglagstiftningen och därmed ska inte tunnlar avsedda för väg och järnväg undantas i förordningen. Om så ändå sker måste en kommun på annat sätt medges rätt att ta ut avgift för planarbete.

Sveriges Arkitekter anser att förslaget att reglera bygglovsplikt med väg- eller järnvägsplan blir en onödig sammanblandning av lagstiftningar och beslutsansvar, samt att närmare utformningar av t.ex. teknikhus och murar bör prövas i bygglov. Sveriges Arkitekter kan inte acceptera att väg- och järnvägstunnlar undantas från bygglovsplikt och därmed också från kravet på god form-, färg- och materialverkan. De ser en utveckling i våra städer där allt fler tunnlar och överdäckningar kommer till stånd för att kombinera kommunikationsbehov med miljöhänsyn. Dessa stadstunnlar kan ha ett flertal infarter och utfarter som alla måste utformas med tanke på att de är en del av stadsmiljön. Åtminstone tunnelmyningarna borde vara bygglovspliktiga.

Miljöcentrum motsätter sig att bygglovsplikten ska tas bort eller minskas genom bestämmelser i fastställd vägplan eller järnvägsplan. De motsätter sig också att bygglovsplikten helt slopas för väg- och järnvägstunntlar. Förfarandet innebär en oacceptabel inskränkning i det kommunala självstyret.

Helsingborgs kommun anser att det är olämpligt att bygglovsbefria anläggningar ovan jord i väg- eller järnvägsplan, även om det sker i samråd med kommunen. Det går inte att uppnå relevant detaljeringsgrad för att ta ställning till placering och utformning eller att göra den estetiska prövning som krävs. Slopade bygglovsplikt för väg- och järnvägstunntlar innebär minskat inflytande för kommunen och måste kompenseras med ökad samordning och samverkan med Trafikverket i tidiga skeden av planeringsprocessen.

Kap. 8.6.3 Färre efterföljande beslut och anmälningar enligt miljöbalken

Kommitténs förslag: Förbuden inom generellt skyddade biotopskyddsområden ska inte gälla byggande av väg enligt fastställd vägplan eller byggande av järnväg enligt fastställd järnvägsplan. Samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken ska inte behövas för de typer av åtgärder som anges i fastställd vägplan eller järnvägsplan.

Växjö tingsrätt menar att en konsekvens av den samlade prövningen av vägar och järnvägar blir att exempelvis dispens från bestämmelserna om biotopskydd och artskydd överprövas hos regeringen, medan dispens i andra fall prövas av miljödomstol. Det innebär att såväl regeringen eller i fråga om rättsprövning Regeringsrätten som Miljööverdomstolen svarar för vägledande praxisavgöranden med risk för att det inte blir enhetliga avgöranden.

Skogsstyrelsen framhåller att det generella biotopskyddet berör inte skogsmark. Särskilt beslutade biotopskyddsområden i skogsmark ska hanteras utifrån förutsättningarna i det enskilda fallet. Utredningen lägger inga förslag avseende dessa vilket Skogsstyrelsen inte har något att erinra mot. Vad gäller samråd enligt 12 kap. 6 § MB tillstyrker Skogsstyrelsen förslaget att det normalt inte ska behövas samråd i särskild ordning för åtgärder inom fastställd vägplan eller järnvägsplan. Samråd enligt 12 kap. 6 § MB ska istället behandlas i samband med samråd om en vägplan och järnvägsplan.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att förslaget att förändra nuvarande regelverk gällande biotopskydd och samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken är positivt eftersom dessa prövningar ofta blir en formsak och borde kunna hanteras i samrådsprocessen för vägen/järnvägen. Däremot bör man se över eventuella sanktionsmöjligheter i de fall de krav som framförs under samrådet inte hörsammas. Av väglagen respektive banlagen bör framgå att de krav på innehåll i ansökan om tillstånd och

dispens som gäller i 23 § förordning om områdesskydd ska gälla för vägplan och järnvägsplan. Vidare bör det tydligt framgå i väglagen och banlagen att länsstyrelsen får ställa villkor för att förorda en vägplan respektive järnvägsplan.

Länsstyrelsen i Kronobergs län är positiv till förslaget under förutsättning att frågan hanterats i samråd mellan trafikverk och länsstyrelse och att det tydligt framgår av planen att man uppnått en gemensam syn på ev. intrång i skyddade biotopområden.

Länsstyrelsen i Kalmar län anser att det är lämpligt att frågan om biotopskydd hanteras i samrådsskedet. Länsstyrelsen ska göra bedömningen om åtgärderna kan genomföras trots det generella biotopskyddet. Tillstyrkning av planen av länsstyrelsen ersätter dispens från biotopskyddet men har länsstyrelsen möjlighet att ställa villkor eller förlorar de den möjligheten? Det ställer fortsatt stora krav på att få veta exakt vilka biotopskyddade objekt som berörs och de särskilda skälen. De objekt som påverkas av åtgärderna men som inte kräver dispens borde redovisas i planen precis som 12:6 samråden ska göras.

Länsstyrelsen i Skåne län föreslår att lagförslaget ges en tydligare koppling till bestämmelserna i 7 kap miljöbalken om strandskydd och biotopskydd, genom ett tillägg att fastställande av vägplan/järnvägsplan ska jämföras med meddelande av tillstånd och dispens enligt miljöbalken. Länsstyrelsen anser att förslaget att inkludera prövningen av biotopskydd och samråd enligt 12 kap. 6§ miljöbalken liksom strandskyddet, är en efterlängtd administrativ förenkling i prövningsprocessen. Länsstyrelsen menar att kommitténs förslag inte beaktat de nationella miljö kvalitetsmålen. För att uppnå miljömålet krävs att kompensationsåtgärder vidtas i de fall ett biotopskyddsområde skadas. Föreslagna kompensationsåtgärder dvs. nyskapande av biotoper på lämplig mark utanför själva vägområdet, bör säkras genom markavtal, så tidigt som möjligt i planeringsprocessen och alltid innan vägplanen fastställs. I annat fall, menar Länsstyrelsen, kommer kommitténs förslag att riskera att urholka biotopskyddet och bidra till att utarma den biologiska mångfalden i landskapet.

Länsstyrelsen i Värmlands län tillstyrker den förenkling som föreslås vad gäller biotopskydd och samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken. Förändringen förutsätter tydliga kriterier för vad som kan hanteras som enklare och okomplicerade projekt och den kan också innebära krav på bättre underlag tidigt i processen.

Länsstyrelsen i Västmanlands län är positiv till att vissa miljöbalksprövningar integreras i väg- och järnvägsplanen. Eventuellt skulle även anmälningspliktig vattenverksamhet kunna integreras i planen. En återkommande diskussion är om byggande av väg eller järnväg enligt fastställd plan kräver en särskild prövning (dispens eller

tillstånd) för markavvattning enligt 11 kap miljöbalken. Det vore värdefullt att denna fråga förtydligas i samband med nu föreslagna lagändringar.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län instämmer i att frågor om biotopskydd och samråd enligt 12 .6 miljöbalken bör tas upp tidigt i planeringsprocessen. Om dessa frågor ska behandlas vid samrådet är det viktigt att tydliggöra vilka eventuella hänsyn som kan krävas utifrån biotopskyddsreglerna samt innebörden av "väsentlig ändring av naturmiljön" i samrådsplikten. Förslaget får inte medföra att frågorna nedvärderas i planeringsprocessen.

Trafikverket tillstyrker förslaget men vill ändå understryka att det, för att det verkligen ska bli fråga om en effektivisering, inte får innebära avsevärt ökade krav på detaljeringsgraden i planerna.

Huddinge kommun är positiv till effektiviseringar av processen med det får inte ske på bekostnad av en ordentlig prövning av miljöhänsyn där de lokala miljövärdena måste väga tungt.

Malmö kommun tillstyrker utredningens förslag. Kommunens vill särskilt framhålla att den aktuella prövningen oftast sker sent i processen och då blir en ren formalitet. Länsstyrelsen, som ju prövar dispens från biotopskydden och utför 12:6-samråden, bör bevaka dessa frågor vid framtagandet av vägplanen eller järnvägsplanen.

WSP tillstyrker förslagen men vill peka på att behovet av råd och bindande riktlinjer för genomförandet av en åtgärd många gånger kommer att kvarstå. Trafikverkets planer och fastställelsebeslut behöver därför utvecklas så att de tillgodoser även dessa behov.

Kammarkollegiet önskar, angående förslaget avseende den nya bestämmelsen i 7 kap. 11 a § miljöbalken, framhålla vikten av att säkerställa en tidig prövning av skyddet enligt 7 kap. 11 § miljöbalken så att skyddet får en reell betydelse i prövningen. Angående förslaget att samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken inte ska krävas för de typer av åtgärder som anges i fastställd vägplan eller järnvägsplan vill Kammarkollegiet betona vikten av ett detaljerat samrådsunderlag så att frågorna tillräckligt belyses. Kulvertering och omgrävning av vattendrag utgör normalt tillståndspliktiga åtgärder enligt 11 kap 2 § miljöbalken, därför kan något undantag från den generella samrådsplikten inte medges för dessa åtgärder.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser att förslaget att integrera samråd enligt 12 kap 6§ miljöbalken i utredningen för vägplan eller järnvägsplan är bra. Det är dock viktigt att i anslutning till detta uppmärksamma att även ytor utanför fastställd plan kan beröras av åtgärder som senare kan bli föremål för samråd enligt 12:6 m.fl. prövningar (arbetsytor plan,

ändring av mindre vägar m.m.). För att undvika fördröjningar bör sådana behov av samråd identifieras så tidigt som möjligt i utredningsarbetet. Länsstyrelsen anser dock att förslaget bör omarbetas så att biotopskyddets intresse tillgodoses bättre, antingen genom att den på ett tydligare sätt integreras i prövningen av väg- och järnvägsplanerna eller att den särskilda dispensprövningen enligt miljöbalken får ligga kvar. Det är viktigt att eventuellt nya bestämmelser för att integrera prövningen av biotopskydd ändras så att kompensation för intrång i dessa miljöer är obligatorisk för projekt som innebär betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen i Blekinge län anser att en förutsättning för förslaget är att dessa frågeställningar tidigt blir beaktade på ett korrekt sätt i väg- och järnvägsprocessen. Samma synsätt bör även gälla andra typer av områdesförutsättningar.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län delar kommitténs förslag om att 12:6-samråd ska kunna slopas i de fall man har en fastställd plan. Länsstyrelsen delar inte kommitténs åsikt om att biotopskyddsprövningen blir en ren formsak utan anser att prövningen istället fungerar som ett juridiskt bra verktyg att få till stånd den kompensation som krävs för att lagstiftningens syfte och miljömålen inte ska motverkas. Att motivera kommitténs förslag med att, i de fall Länsstyrelsen och Trafikverket inte skulle vara överens, så ska Länsstyrelsen inte tillstyrka planen och regeringen avgöra frågan är orealistiskt. Av remissen framgår ju tydligt att regeringen redan i dagsläget har många svåra avväganden på sitt bord och att då även denna typ av oenigheter skulle behöva lyftas när det finns regionala exempel på att det kan fungera ändå synes vara slöseri med regeringens tid. I samband med dispensbeslut har Länsstyrelsen, med stöd av 16 kap 9§ MB, beslutat om villkor att kompensera (exempelvis skapa nya biotoper) intrången. Länsstyrelsen har igen erfarenhet av att efterföljande prövningar enligt MB överklagas. Länsstyrelsen vill samtidigt peka på det förhållandet att det i många projekt förekommer att anslutande lokalvägar och anläggningar ligger utanför den fastställda planen och att åtgärderna då kommer att prövas mot bland annat miljöbalken och fastighetsbildningslagen istället för genom väg- och banlag. Ingreppen beskrivs i projektet och MKB:n även om de inte ingår och fastställs i planen. Länsstyrelsen vill uppmana regeringen behandla hur dessa frågor kan ingå i en samlad prövning ihop med väg-/järnvägsplanen.

Naturvårdsverket anser att för att det ska kunna godtas krävs dels att försiktighetsmått i planerna ska avse även anläggningsskedet, och dels att det i planen ska finnas en redogörelse för hur biotopskyddet beaktats.

Västra Götalands läns landsting vill betona att då det generella byggförbudet för väg och järnväg slopas i biotopskyddsområden är det av stor vikt att planeringsprocessen på ett relevant sätt tar erforderlig

hänsyn till skyddet av biotoper i de fall byggnation planeras inom ett sådant område.

Ystads kommun anser att dessa förslag skall konsekvensbedömas ytterligare innan kommitténs förslag förverkligas.

Länsstyrelsen i Örebro län framhåller att kommittén har undersökt förutsättningarna när det gäller dispenser och andra efterföljande beslut i fråga om reservat och särskilt beslutade biotopskyddsområden. Kommitténs ställningstagande är att inte behandla områden av denna art i samband med planeringen av vägar och järnvägar. Denna slutsats ställer sig länsstyrelsen frågande till. Alla tidsvinster i planeringsprocessen bör vara positivt genom att behandla fler miljöbalksprövningar integrerat i planeringsprocessen för vägar och järnvägar.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att prövning av biotopskydd bör ske enligt dagens modell. Lagtexten för förenkling av 12 kap 6 § samråd som anges i vägplan eller järnvägsplan är mångtydig och måste ses över.

Fiskeriverket anser att det generella biotopskyddet fortsatt ska gälla. Dragning av väg eller järnväg i sådant skyddsvärt område bör föregås av särskild prövning enligt miljöbalken. Detta för att i detalj kunna bestämma utformningen av dragningen så att denna blir så skonsam för miljön som möjligt.

Naturskyddsföreningen är starkt kritisk till att väg- och järnvägsplaner automatiskt ska innebära att det generella biotopskyddet sätts ur spel. Åkerholmar, småvatten, alléer och källor är oerhört värdefulla element i jordbrukslandskapet ur ekologisk synpunkt. Dispensprövningen innebär en frånstyrande effekt från de biologiskt och kulturhistoriskt allra värdefullaste lantbruksmiljöerna. De biotopskyddade landskapselementen är inte bara skyddsvärda i sig, utan ger signaler om rika miljöer utöver det vanliga.

Kap. 9.3 Bara den som varit aktiv ska få överklaga

Kommitténs förslag: Trafikverkets beslut att fastställa en väg- eller järnvägsplan ska få överklagas endast av den som före utgången av granskningstiden skriftligen har framfört synpunkter som inte har blivit tillgodosedda.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Jönköpings län ställer sig bakom förslaget, *Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Boverket, Samverkansorganet i Uppsala län, Samverkansorganet i Blekinge län, Samverkansorganet i Örebro län, Ale kommun, Norrköpings kommun, Uppsala kommun, Vänersborgs kommun, Ystads kommun, SL, Företagarna och Sveriges Byggindustrier* är positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Kalmar län och *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att det är rimligt att endast de som yttrat sig senast under granskningstiden ska ha rätt att överklaga en väg-/järnvägsplan. *Länsstyrelsen i Kalmar län* menar att har man inte visat intresse av att påverka projektet i ett tidigare skede så ska man inte heller ha rätt att överklaga om inte några särskilda skäl föreligger.

Länsstyrelsen i Jämtlands län, Fagersta kommun och Helsingborgs kommun tycker att det är positivt att det blir en tydlig harmonisering med plan och bygglagen.

Länsstyrelsen i Västmanlands län tillstyrker utredningens ambition att säkra att synpunkter från olika parter i planprocessen ska komma in i ett tidigt skede för att få en effektiv och konstruktiv planprocess.

Trafikverket tillstyrker förslaget och anser att motsvarande förändring bör göras av rätten att överklaga beslut om indragning av väg.

VTI anser att endast den som varit aktiv skall ha rätt att överklaga ett fastställelsebeslut är rimligt eftersom det finns framtagna rutiner för samråd och inlämnande av synpunkter. Att gå vid sidan av planeringsprocessen innebär ett onödigt merarbete för myndigheterna. Detta förutsätter emellertid att myndigheterna är beredda att lyssna och beakta personers och organisationers ståndpunkter i enlighet med Århuskonventionen.

Stockholms läns landsting anser att det är en bra lösning att bara den som varit aktiv och deltagit i planeringsprocessen, senast före utgången av granskningstiden, ska få överklaga beslutet att fastställa en väg- eller järnvägsplan. Detta understryker behovet av att säkerställa tidig medverkan från sektorsmyndigheter. Det skulle kunna klargöras av regeringen i respektive myndigheters instruktioner eller i de två berörda sektorlagarna. Detta borde gälla åtminstone för de projekt, vars tillåtlighet enligt kommittén ska prövas av regeringen.

Skåne läns landsting (Region Skåne) instämmer i förslaget att det krävs deltagande i processen för att kunna överklaga. Samtidigt medför detta att större ansträngningar behöver läggas vid att informera individer och organisationer om ett planärende i ett tidigt skede.

Nynäshamns kommun ser positivt på förslaget. Vikten av att tidigt medverka i planeringsprocesser tydliggörs i och med detta och det är en tydlig effektivisering från dagens bestämmelser.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att förslaget bör kompletteras med regel om obligatorisk information vid visst tillfälle i processen om de nya villkoren för överklagningsrätten. Detta för att tydliggöra för den enskilde vad som krävs för att inte förlora överklagningsrätten.

Piteå kommun vill understryka att förändringarna måste ta nödvändig hänsyn till rättssäkerheten för den enskilde medborgaren. Det är viktigt att den person som berörs underrättas i tid för att hinna reagera på och eventuellt överklaga planerade väg- och/eller järnvägsprojekt.

Vårgårda kommun vill framföra en oro inför det regelverk som innebär att bara den som aktivt försökt påverka planen under processtiden ska ha möjlighet att överklaga beslutet. Tanken är god på det sätt att man vill få in synpunkter så tidigt som möjligt i processen, men det ställer stora krav på de som driver processen. Om inte de som driver den sammanhållna planeringsprocessen har ett tillräckligt utvecklat samråd stängs de ute som inte har förmågan/kunskapen att själv ta reda på information.

Handelskamrarna anser att endast personer och företag som är berörda sakägare i princip ska ha rätt att överklaga. Överklagande ska inte kunna få ske flera gånger och enligt olika lagkomplex om det gäller samma fråga. Genom att införa prövningstillstånd till högre instans kan problemen med överklaganden begränsas utan att rättsäkerheten äventyras.

Växjö tingsrätt ifrågasätter om det bör krävas ett skriftligt yttrande för att tillerkännas rätt att överklaga. Ett alternativ kan vara att föra in de regler som gäller för överklagande enligt miljöbalken.

Uppsala Universitet ifrågasätter om förslaget är förenligt med kravet på demokratiskt inflytande och rättsäkerhet för enskilda. För det fall en fastighet bytt ägare ska den nya ägaren inträda i den tidigare ägarens ställning när det gäller klagorätt och kommer således vare beroende av hur aktiv den förra ägaren varit under planeringsprocessen.

Naturskyddsföreningen ser mycket negativt på förslaget. En av konsekvenserna är att nyinflyttade helt berövas möjligheten att överklaga större vägar och järnvägsdragningar. Det kan även i framtiden ta år mellan granskningstidens utgång och fastställelsebeslutet, vilket innebär att de som hinner flytta in under denna tid blir rättslösa – trots de ofta mycket omfattande ingreppen i boendemiljön som till exempel motorvägar kan innebära.

Föreningen Göta kanals vänner och Föreningen Rätt väg för Motala samt A-L Hagenborg delar inte kommitténs uppfattning att endast de sakägare som varit aktiva och lämnat synpunkter ska få överklaga. Detta skulle förutsätta att i alla lägen korrekt information överlämnats och kommunicerats till samtliga av berörd allmänhet.

Kap. 9.4 Det som avgjorts vid tillåtlighetsprövningen ska inte prövas på nytt av regeringen

Kommitténs bedömning och förslag: Ett beslut att fastställa en väg- eller järnvägsplan ska inte få överklagas i den del det avser en fråga som redan är avgjord genom ett beslut om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken. Förslaget innebär att en rättsprövning av regeringens beslut angående väg- eller järnvägsplanen inte heller kommer att omfatta de frågor som avgjorts genom tillåtlighetsbeslutet. Den som berörs av beslutet måste därför få sin rätt till domstolsprövning enligt Århuskonventionen och MKB-direktivet tillgodosedd genom rättsprövning av tillåtlighetsbeslutet.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Trafikverket, Stockholms läns landsting, Skåne läns landsting (Region Skåne, Samverkansorganet i Blekinge län, Samverkansorganet i Örebro län, Samverkansorganet i Dalarnas län, Norrköpings kommun, Uppsala kommun, Ystads kommun och Sveriges Byggindustrier är positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Jönköpings län ställer sig bakom förslaget förutsatt att regeringen beaktat den aktuella frågeställningen i sitt beslut om tillåtlighet och att detta beslut fattats på tillräckliga grunder; faktaunderlag, risk- och konsekvensbeskrivning etc.

Örnsköldsviks kommun tillstyrker kommitténs förslag på denna punkt. Kommunen anser dock att kommitténs förslag förutsätter en lång framförhållning i planeringsprocessen samt att bra och tydliga samråd genomförs med de enskilda som berörs av väg- eller järnvägsprojekt. Genom ett bra samråd finns möjligheter till insyn i projektet vilket ger tillfälle för allmänheten att påverka projekten i ett tidigt skede vilket minskar antalet överklaganden.

Länsstyrelsen i Kalmar län ställer sig frågande till när och hur ska detta ärende kunna överprövas? Tillståndsbeslut som fattas av respektive tillståndsmyndighet därefter får överklagas. Men det kanske bara omfattar en liten del av hela projektet och kanske inte själva vägen. Det kan ju bli så att den stora delen av vägprojektet inte går att få överprövat. Att överklaga t.ex. ett tillstånd till Natura 2000 som fattats efter ett tillåtlighetsbeslut kan om förslaget går igenom uppfattas som meningslöst. Om Länsstyrelsen tolkat förslaget rätt så torde Miljödostolen också vara bunden av tillåtlighetsbeslutet vilket inte kan överklagas.

Riksantikvarieämbetet anser att förslaget ställer krav på att processen för tillåtlighetsprövning är genomsiktig. Sakägare och allmänhet måste kunna förutse både beslutsprocessen och vad tillåtlighetsbeslutet kommer att innefatta, om de ska ha en rimlig möjlighet agera i rätt skede av processen.

Malmö kommun tillstyrker förslaget, under förutsättning att 75 § väglagen och 5 kap. 1 § banlagen kompletteras enligt följande: ”Trafikverkets beslut om fastställelse av en väg-/järnvägsplan får inte överklagas i den del det avser en fråga som redan är avgjord genom ett beslut *av regeringen* om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken”. Det är således inte fråga om *ett* beslut, vilket som helst, om tillåtlighet utan *regeringens* beslut. Länsstyrelsens beslut att medge mindre avvikelse enligt kap 17 8 § miljöbalken bör inte omfattas av bestämmelsen, annars löper man risk att begränsa möjligheten för enskilda att överklaga den del i planen som med stöd av länsstyrelsens beslut avviker från ett tillåtlighetsbeslut. I detta sammanhang vill Malmö kommun även betona svårigheten med att egentligen veta vad som är prövat eller inte prövat. Ett tillåtlighetsbeslut prövar mer frågan *att* något kan genomföras och mindre *hur* det ska genomföras, baserad på ett mer översiktligt underlag än vad som finns vid handen vid senare överprövning. Enskildas rätt att överklaga beslut som går dem emot får inte begränsas.

Kammarkollegiet anser att det är tveksamt om enskildas rätt till domstolsprövning enligt Århuskonventionen och MKB-direktivet tillgodoses genom möjlighet till rättsprövning av tillåtlighetsbeslut. Av de avgöranden som redovisas i utredningen framgår att möjligheten för den enskilde att begära rättsprövning av tillåtlighetsbeslut i realiteten är mycket begränsad. Den efterföljande planen är sedan bunden av tillåtlighetsprövningen och kan därmed inte heller överklagas av enskilda. De förändringar i rättsprövningslagen som skett synes inte beröra denna problematik.

Uppsala Universitet ifrågasätter om förslaget är förenligt med kravet på demokratiskt inflytande och rättsäkerhet för enskilda. Tillåtlighetsbeslutet behöver bara utvisat en preliminär lokaliseringsutredning. Det gör att det inte går att fastställa vilka enskilda, grannfastigheter m.m. som faktiskt berörs av projektet, vilket i sin tur innebär att det heller inte finns några berörda enskilda som har rätt att begära rättsprövning. När tillåtlighetsbeslutet har fattats och planen fastställs kan enskilda inte överklaga beslutet eftersom tillåtlighetsbeslutet binder efterföljande prövningar. Kommittén förefaller vara medveten om problemet, men har ingen tillfredsställande lösning på det.

Naturvårdsverket anser att det kan vara svårt att bedöma om en fråga har avgjorts av regeringen eller ej. Regeringen meddelar ibland allmänt hållna villkor i frågor som sedan detaljregleras i planen. Det bör då vara möjligt att överklaga planen även i sådana frågor. De föreslagna bestämmelserna i 75 § väglagen och 5 kap. 1 § banlagen bör i stället ges innebörden att regeringens beslut om tillåtlighet och huvudsaklig lokalisering inte ska kunna prövas på nytt genom överklagande av planen.

Föreningen Göta kanals vänner och Föreningen Rätt väg för Motala samt A-L Hagenborg anser att kommitténs förslag att beslut att fastställa en plan inte ska få överklagas i den del det avser en fråga som redan är avgjord genom ett beslut om tillåtlighets 17 kap. miljöbalken strider mot svenska och EU:s rättsprinciper och hänvisar till vårt förslag ovan att regeringens prövning av tillåtligheten avskaffas, eftersom den strider mot regeringsformen och att prövning utförs av en administrativ enhet, förslagsvis Naturvårdsverket.

Miljöcentrum anser att förslaget strider mot Århuskonventionen och MKB-direktivet.

Kap. 9.5 Överklaganderätt för Naturvårdsverket, regionplaneorgan och regionala kollektivtrafikmyndigheter

Kommitténs förslag: Naturvårdsverket ska få rätt att överklaga beslut enligt banlagen på motsvarande sätt som gäller enligt väglagen. Regionala kollektivtrafikmyndigheter och regionplaneorgan ska få överklaga beslut enligt väglagen. En uttrycklig bestämmelse om kommunernas överklaganderätt ska tas in i väglagen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, Trafikverket, Uppsala kommun, Vänersborgs kommun och Sveriges Byggindustrier är positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Jönköpings län ställer sig bakom förslaget. Rätten att överklaga bör även gälla för Länsstyrelsen i de fall kommitténs förslag att ta bort nuvarande förbud gällande byggande av väg eller järnväg inom generella biotopskyddsområden i 7 kap. miljöbalken och samrådsplikt enligt 12 kap. 6 § miljöbalken genomförs i sin nuvarande form.

Länsstyrelsen i Kalmar län tycker det är lämpligt att Naturvårdsverket har rätt att överklaga enligt både väg- och banlagen.

Länsstyrelsen Gotlands län stödjer kommitténs förslag att besvärsrätten ska begränsas till kommunen, Naturvårdsverket och kollektivtrafikmyndighet och att besvärsrätten ska begränsas till de frågor som inte har beaktats i planeringsarbetet.

Stockholms läns landsting tillstyrker att regionplaneorgan ges rätt att överklaga beslut även enligt väglagen.

Samverkansorganet i Blekinge län välkomnar möjligheterna för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att överklaga såväl beslut enligt banlagen som väglagen. Det stärker förutsättningarna för att planera och genomföra de regionala trafikförsörjningsprogrammen i de fall Trafikverket och myndigheten är oeniga om ett projekt som till äventyrs skulle motverka målet för kollektivtrafiken.

Svensk Kollektivtrafik noterar med tillfredsställelse när det gäller överklagande att trafikhuvudmännens nuvarande rätt till detta efter den 1 januari 2012 ska gälla de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och att rätten ska gälla såväl bana som väg.

Länsstyrelsen i Örebro län anser att verk, som är berörda av enskilda ärenden inom infrastruktur ska behandlas likvärdigt.

Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västmanlands län och Länsstyrelsen i Södermanlands län anser inte att det är motiverat att Naturvårdsverket ska ha rätt att överklaga väg- och järnvägsplaner. Länsstyrelsen har till uppgift att bevaka och samordna allmänna intressen i planprocessen. Denna roll markeras av att Trafikverket inte får fastställa en väg- eller järnvägsplan utan att länsstyrelsen har tillstyrkt planen. Länsstyrelsen har en god kompetens inom miljöområdet och när det gäller att göra avvägningar mellan olika allmänna intressen. Övriga centrala sektorsmyndigheter har inte besvärsmätt över planerna. Länsstyrelsen ser därför inget motiv för att Naturvårdsverket ska vara ett undantag från denna grundprincip. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* menar Naturvårdsverket mycket sällan är en aktiv deltagare i planprocessen. Att då komma in i först när väg- eller järnvägsplanen redan är fastställd är inte konstruktivt och motverkar en effektiv planering. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* delar inte heller uppfattningen att Naturvårdsverket ges rätten att överklaga Trafikverkets beslut utan anser rätten bör istället tas bort i väglagen.

Handelskammaren i sydsvenska företags intresse anser att det är förvånande att kommittén föreslår att Naturvårdsverkets rätt att överklaga Trafikverkets beslut utvidgas. Det är en mycket tveksam ordning att myndigheter överklagar varandras beslut och nödvändig samordning bör i stället ske under processens gång. Det finns gott om tid för detta och den miljömässiga kompetensen hos Trafikverket är hög, vilket borgar för en bra myndighetsdialog. Även *Handelskamrarna* anser att det är en orimlig ordning att olika statliga myndigheter kan överklaga varandras beslut.

Kap. 9.6 Delar av en överklagad plan ska kunna verkställas

Kommitténs bedömning och förslag: Om Trafikverket begär det, ska regeringen få bestämma att en överklagad väg- eller järnvägsplan får genomföras trots att överklagandet inte har avgjorts. Det ska dock bara gälla delar av en plan som uppenbarligen inte berörs av överklagandet. Regeringens prövning av en överklagad väg- eller järnvägsplan bör utgå från vad den som överklagat har anfört.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Trafikverket, Samverkansorganet i Kronobergs län,

Samverkansorganet i Örebro län, Samverkansorganet i Dalarnas län, Uppsala kommun och Sveriges Byggindustrier är positiva till förslaget.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att förslaget bör kompletteras med riktlinjer om tillämpning utifrån nyttan av en enskild del av en plan. Exempelvis kan det 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 eftersträvansvärd funktion även fristående.

Länsstyrelsen i Kalmar län tycker det är positivt att överklagandeprocessen ses över men det kan ur demokratiskt perspektiv uppfattas som märkligt att ett objekt får påbörjas i de delar som inte överklagan omfattar. Det torde kunna uppfattas för en klagande som att möjligheterna att "få rätt" minskar avsevärt om en stor investering redan påbörjats.

Naturskyddsföreningen motsätter sig skarpt förslaget att regeringen på Trafikverkets förslag ska kunna besluta att en väg- eller järnvägsplan ska få genomföras i de delar som inte berörs av överklagandet. 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.

Kap. 9.7 Handläggningstiden bör bli kortare

Kommitténs bedömning: Handläggningstiderna för överklagade väg- och järnvägsplaner bör bli kortare.

Länsstyrelsen i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Bromölla kommun, Motala kommun, Torsby kommun och Västerås kommun instämmer i kommitténs bedömning.

Trafikverket, Stockholms läns landsting, Skåne läns landsting, Samverkansorganet i Värmlands län, Nynäshamns kommun och Ystads kommun anser att Regeringskansliet bör få tillräckliga resurser för att förkorta handläggningstiderna. *Skåne läns landsting* anser även att kommitténs förslag medför att antalet möjligheter till överklaganden minskas utan att rättssäkerheten försämras. *Trafikverket* anser emellertid även att tiden för handläggning av tillåtlighetsärenden bör bli kortare. Om det visar sig att de föreslagna lagändringarna inte påtagligt minskar handläggningstiden är det angeläget att de personella resurserna för tillåtlighetsprövning ökas.

Samverkansorganet i Uppsala län, Samverkansorganet i Södermanlands län, Uppsala kommun, Handelskammaren i sydsvenska företags intresse och WSP anser att en lagen bör ange en maxtid för hantering av

överklagandeärenden. *Samverkansorganet i Örebro län och SL* anser att det bör anges att det i normala fall inte skall ta mer än ett halvår. *Handelskammaren i sydsvenska företags* framhåller att kommittén för ett resonemang kring vilken tid som är acceptabel och jämför med kravet på förvaltnings- och kammarrätterna, vilka har som krav att hantera 75 % av ärendena inom 6 månader. Handelskammaren menar, mot bakgrund av samhällets behov av snabb hantering av infrastrukturobjekt, att kraven på handläggningstid bör sättas högre. De måste också följas upp av sanktionsmöjligheter för att göras verkningfulla. Kraven på korta handläggningstider bör omfatta samtliga instanser som är involverade i planeringsprocessen.

Länsstyrelsen i Uppsala län anser att det är positivt om överklagandetiderna för väg- och järnvägsplaner kan bli kortare. Däremot är det olyckligt om processramar införs, vilket begränsar överinstansens möjlighet att rätta olämpliga beslut.

Västra Götalands läns landsting anser att det behövs en bättre process för överklaganden, så att ärenden handläggs effektivt och utan dröjsmål. Utan att göra avkall på rättsäkerhet och kvalitet torde handläggningstiderna kunna förkortas väsentligt.

Handelskamrarna anser att såväl kommuner som länsstyrelser, departement och domstolar i högre grad än i dag bör avkrävas ett ansvar för att hålla nere handläggningstiderna i infrastrukturprojekt, där tidsutdräkt medför mycket stora kostnader för samhället.

Sveriges Kommuner och landsting delar utredningens förslag att handläggningstiden för överklagade väg- och järnvägsplaner bör bli kortare. SKL vill dock understryka att ett negativt besked från kommunens sida måste lämnas tidigt i processen. Detta förslag är viktigt för att problemen med långa väntetider vid överklaganden inte ska kvarstå. SKL vill också tillägga att detta bör gälla även för de detaljplaner som avser samma område som väg- och järnvägsplanerna. Om hanteringen av överklagade detaljplaner inte blir kortare försenas de berörda väg- och järnvägsprojekten.

Uppsala Universitet anser att för det fall det finns skäl att särskilt reglera förfarandet i de avseenden som nämns i kommitténs bedömning bör det fortsatta beredningsarbetet utformas förslag till hur detta kan göras.

Norrköpings kommun anser att om regeringen vill uppnå en snabbare planering behöver lagändringarna kompletteras med en strategi för att korta handläggningstiderna på departementen.

Kap. 10.1 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Kommitténs förslag: Ändringarna i väglagen och banlagen ska träda i kraft den 1 januari 2012. Äldre bestämmelser om upprättande av väg- och järnvägsutredning samt upprättande och fastställande av arbets- och järnvägsplan får dock tillämpas på ett ärende som pågår vid ikraftträdandet om det i ärendet finns en förstudie som är slutförd senast denna dag.

Bestämmelser som förändrar verkningarna av en fastställd plan ska inte tillämpas i fråga om planer som fastställts före ikraftträdandet. Detsamma gäller nya bestämmelser om överklagande.

Kravet på aktivitet för att en enskild ska få överklaga en plan ska inte heller tillämpas på beslut som fattats enligt äldre bestämmelser efter ikraftträdandet.

En arbetsplan som upprättats och, om det behövs, fastställts enligt väglagens nuvarande bestämmelser ska vid tillämpning av de nya bestämmelserna anses vara en fastställd vägplan.

De ändringar i nya PBL och miljöbalken som kommittén föreslår ska också träda i kraft den 1 januari 2012. Om äldre bestämmelser tillämpas vid planeringen och prövningen enligt väglagen eller banlagen, ska även äldre bestämmelser i nya PBL och miljöbalken tillämpas.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län delar Kommitténs förslag men vill samtidigt påpeka behovet av att även införa en sluttid för hur länge övergångsbestämmelserna ska få gälla. Det finns i dagsläget många förstudier och utredningar som har stannat upp. Det måste vara ett rimligt krav att dessa är aktuella om de ska kunna var underlag för en fortsatt planering.

Trafikverket anser att den första januari 2012 förefaller nära i tiden men tidplanen bör vara möjlig. Övergångsbestämmelserna måste utformas så klart och tydligt att det inte uppkommer oklarheter och följdproblem vid tillämpningen.

Skåne läns landsting framhåller att det är väsentligt att eventuella kommande förändringar i planeringssystemet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen sker vid samma tidpunkt som författningsförändringar enligt kommitténs förslag genomförs.

Lantbrukarnas riksförbund anser att föreslagna ändringar bör kunna tas i bruk 1 juli 2011 och inte 1/1 2012 som utredningen föreslår.

Uppsala universitet tvivlar på om det är ett rimligt förslag. Övriga förslag innebär tämligen omfattande förändringar av planeringsprocessen för vägar och järnvägar. Att lagförändringarna genomförs något senare kan vara en förutsättning för en möjlig omställning av verksamheten. Ytterligare en omständighet som kan tala för en senareläggning av förslagets ikraftträdande är att kommittén inte utarbetat några förslag till följdändringar av berörda förordningar. Ett sådant arbete tar viss tid och kan dessutom behöva diskuteras.

WSP anser att det skulle innebära att tiden från riksdagsbeslut till ikraftträdande blir mycket kort. Ett snabbt ikraftträdande av stora lagändringar kommer inte att gynna planeringseffektiviteten utan istället riskera att ytterligare förlänga planeringstiderna för angelägna infrastrukturobjekt.

2.3 Övriga synpunkter

Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Hallands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Kalmar län och Riksantikvarieämbetet påpekar att betänkandet inte tar upp samråd eller prövning enligt Kulturminneslagen (KML) och att den saknas i tabell 5:1. Den parallella tillståndsprövning som ofta krävs enligt KML anses viktig att ta i beaktande och att den samordnas med planeringsprocessen i övrigt.

Länsstyrelsen i Jönköpings län och Länsstyrelsen i Stockholms län anser att kommitténs skrivning om kvinnors deltagande i planeringsprocessen på sidan 253 inte är helt lyckad ur jämställdhetssynpunkt. *Länsstyrelsen i Stockholms län* menar att i stället för att förbättra förutsättningarna för ett jämställt samhälle, så underblåser skrivningen ett O-jämställt tankesätt. Halva befolkningen bestående av kvinnor har decimerats till en ”grupp”, som förutsetts ha sämre förmåga att överblicka den nuvarande planeringsprocessen, på grund av att de är just kvinnor.

Länsstyrelsen i Stockholms län och Länsstyrelsen i Uppsala län menar att samrådsformerna bör utvecklas för att nå en bredare publik och verka för jämställdhet. *Länsstyrelsen i Stockholm* menar att öppna hus, uppsökande verksamhet i affärscentra på dagtid etc. lockar även förvärvsarbetande kvinnor och män, barnfamiljer, unga vuxna och barn.

Trafikanalys, WSP och Länsstyrelsen i Jämtlands län förordar en gemensam väg- och järnvägslag.

Länsstyrelsen i Kalmar län påpekar att artskyddet inte nämns i remissen, vilket känns som en stor miss. Det är en lagstiftning som mycket väl kan bli aktuell i många väg- och järnvägsprojekt. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* ser ett behov av förtydligande av hur utredningens förslag påverkar berörda myndigheters hantering av artskyddsförordningen.

Länsstyrelsen i Uppsala län skulle önskat att erfarenheter från de internationella utblickarna tydligare beskrivits framförallt erfarenheter från det danska systemet med anläggningslagar.

Kungliga Tekniska Högskolan menar att 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. Vår utgångspunkt är att besvär- och överklagandemöjligheter kan begränsas utan att demokrati och rättssäkerhet träds för när. Kommittén tar ett par steg i rätt riktning, men mer kan göras. Fortfarande finns stora möjligheter för den som vill obstruera eller fördröja ett projekt, som knappast kan rimma med samhällsintresset. Ett och samma beslut kommer att kunna överklagas med i tre lagstiftningskomplex; Plan och bygglagen, väg/järnvägs-lagstiftningen och Miljöbalken. Detta borgar för att vi även framledes kommer att få dras med långa processer som inte kommer att ge demokrativinster ens i närheten av de kostnader som handläggning och försening av projekten är förenade med. KTH anser också att det finns skäl att överväga införandet av restriktioner i form av prövningstillstånd för överklagade till högre instans.

Länsstyrelsen i Jönköpings län framhåller att i kommitténs förslag nämns flera exempel på prövningar enligt miljöbalken som kan krävas för väg-/järnvägsbygge. Förutom biotopskydd och samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken hanterar Länsstyrelsen även anmälningspliktiga vattenverksamheter enligt 11 kap. 9 a § miljöbalken. Länsstyrelsen anser att det vore önskvärt med en utredning om dessa ärenden kan hanteras i samrådsprocessen för väg-/järnväg på samma sätt som för biotopskydd, strandskydd och samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken.

Statens Fastighetsverk menar att erfarenheterna från bygget av Citybanan har visat att det saknas direkta möjligheter för SFV att vid denna typ av projekt ställa krav på särskilda skyddsåtgärder och därmed säkra att kulturarvet inte skadas. Kommitténs förslag att det är Länsstyrelsen som har att samordna statliga myndigheters intressen är inte tillräckligt.

Länsstyrelsen i Hallands län upplever ett ökat intresse för att bygga parallella ridvägar intill vägar och gång- och cykelbanor. Länsstyrelsen, som har haft sådana ärenden, efterlyser ett regelverk. Kommittén bör utreda och komma med förslag. Utredningen bör fokusera på säkerhetsaspekterna.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län menar att en viktig fråga som inte får svar i utredningen är när i planeringen som en väg eller järnväg får riksintressestatus. Som det är nu kan olika väg- eller järnvägskorridorer efter förstudie få riksintressestatus och därmed låsa stora markområden under lång tid. Det innebär bl.a. en hämsko för den kommunala planeringen. I den sammanhållna och förhoppningsvis kortare process som föreslås är det oklart när denna riksintressestatus inträder. Utredningen bör kompletteras med en analys av detta. En annan oklarhet i som inte berörs i utredningen är finansieringen av planeringen. För att en kortare och effektivare process ska kunna genomföras krävs att finansieringen för hela processen redan från början är klar. Vilka följder

det kan få för prioriteringen av projekt i olika landsdelar är oklart. Länsstyrelsen förutsätter att detta utreds vidare.

Uppsala universitet ifrågasätter kommitténs slutsats och den metod som kommittén använt för jämförelsen mellan olika länder. Trots betydande skillnader brukar viktiga lärdomar kunna dras, exempelvis om jämförelsen riktas mot särskilda frågor eller problem istället för att jämföra system i dess helhet. En central fråga för kommittén har varit att utreda hur den svenska planeringsprocessen av transportinfrastrukturen kan effektiviseras samtidigt som förslagen tillgodoser krav på demokratiskt inflytande och rättssäkerhet för enskilda. En rättsjämförelse som i högre grad avsett sistnämnda frågor – demokratiskt inflytande och rättssäkerhet för enskilda – hade med stor sannolikhet varit mycket relevant och användbar.

VTI föreslår att regeringen ytterligare överväger hur övergången mellan den sammanhållna planeringsprocessen och det efterföljande byggskedet kan utformas i syfte att undvika onödiga, fördyrande låsningar under planprocessen.

Sjöfartsverket har på förfrågan från Transportinfrastrukturkommittén uttryckt att det synes vara ändamålsenligt att överväga om den obligatoriska tillåtighetsprövningen kan avskaffas även för farleder, en uppfattning som delas av kommittén (betänkandet sid. 177). Kommittén uttalar avslutningsvis att denna fråga får hanteras i ett annat sammanhang. Det är Sjöfartsverkets förhoppning att frågan om tillåtighetsprövningen för farleder får en snar behandling.

Transportstyrelsen vill framhålla att vid en revidering av väg- och järnvägslagen behöver även konsekvenserna av det nya EU direktivet för vägars säkerhet beaktas (Directive 2008/96/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 19 November 2008 on road infrastructure safety management). Utformning av svensk lagstiftning pågår för närvarande. Direktivet föreskriver om krav på trafiksäkerhetsanalys under planeringens gång.

Samverkansorganet i Värmlands län anser att överklaganden från enskilda är en anledning till utdragna planeringsprocesser. En särskild utredning som belyser hur planeringsprocessen kan påskyndas utan att rättsäkerheten för den enskilde äventyras, skulle välkomnas.

Falkenbergs kommun vill föra fram en sidofråga till betänkandet. I landet planeras nu på många håll relativt långa sammanhängande gång- och cykelvägsstråk. Det visar sig dessvärre på vissa håll svårt att på grund av olika motstående intressen på frivillig väg få till stånd en bra lokalisering och utformning. Falkenbergs kommun vill föreslå att det utreds om väglagen kan kompletteras så att även övergripande gång- och cykelvägsprojekt kan prövas och genomföras med stöd av väglagen.

Miljöcentrum menar att prövning av ett större väg- och/eller järnvägsprojekt innefattar i nuet tre parallella processer, d.v.s. prövning enligt miljöbalken, lagen om byggande av järnväg alternativt väglagen, samt Plan och bygglagen. Miljöcentrum anser att 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.