



Länsstyrelserna

SJU FÖRSLAG PÅ
GEMENSAMMA
ARBETSMETODER...

21 LÄNSSTYRELSE



... OCH FLERA
FÖRSLAG PÅ
FÖRFATTNINGS-
ÄNDRINGAR...

... SKRIVNA UR
ETT INFRAHANDLÄGGAR-
PERSPEKTIV.

FÖR ÖKAD EFFEKTIVITET
RÄTTSSÄKERHET OCH
ENHETLIGARE
BEDÖMNINGAR

Gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transport- infrastrukturinvesteringar

Regeringsuppdrag Fi2019/03570/SFÖ

Titel: Gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar

Utgiven av: Länsstyrelsen i Skåne län

Redaktörer: Minna Hatti och Lisa Callréus, sammanhållande för uppdraget

Författare: Länsstyrelsernas nationella arbetsgrupp för uppdraget

Beställning: Länsstyrelsen Skåne
Samhällsbyggnad
205 15 Malmö
Telefon 040-25 20 00
www.lansstyrelsen.se/skane

Copyright: Länsstyrelsen Skåne

Diarienummer: 400-34905-2019

ISBN: 978-91-7675-198-5

Rapportnummer: 2020:19

Layout: Mats Runvall

Tryckår: 2020

Omslagsbild: Minna Hatti

Gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar

Denna rapport utgör länsstyrelsernas redovisning av uppdraget som gavs av regeringen i oktober 2019. Rapporten ger förslag på gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar. Utgångspunkt har varit länsstyrelsernas erfarenheter av tidigare genomförda investeringsprojekt. I uppdraget ingick även att vid behov lämna förslag till bemyndiganden och författningsändringar.

Länsstyrelserna vill i sammanhanget tacka för uppdraget då frågeställningarna är ytterst aktuella. Genom arbetet med rapporten har länsstyrelserna getts möjligheten att utifrån den stora samlade erfarenhet och kunskap som finns i dessa frågor, formulera och föreslå regeringen förslag med en mycket bred uppslutning bakom.

Regeringsuppdraget har samordnats av Länsstyrelsen Skåne under ledning av infrastrukturstrateg Lisa Callréus och planhandläggare Minna Hatti. Ställningstaganden till förslagen i rapporten har inhämtats från alla länsstyrelser, vilket innebär att rapporten är ett gemensamt svar från länsstyrelserna.

Länsstyrelserna överlämnar härmed rapport 2020:19.

Landshövding Anneli Hulthén har beslutat i detta ärende med infrastrukturstrateg Lisa Callréus som föredragande. I den slutliga handläggningen har avdelningschef Peter Cavala och länsöverdirektör Ola Melin medverkat.

Länsstyrelsen i Skåne län 5 juni 2020

Anneli Hulthén,
Landshövding, Skåne län

Lisa Callréus
Infrastrukturstrateg

Innehållsförteckning

GEMENSAMMA ARBETSMETODER VID OMFATTANDE TRANSPORTINFRASTRUKTURINVESTERINGAR.....	3
BEGREPPSFÖRKLARING	5
INLEDNING	6
LÄNSSTYRELSEARNAS STÄLLNINGSTAGANDE TILL FÖRSLAGEN I RAPPORTEN.....	7
SAMMANFATTNING.....	9
1 UPPDRAGET	11
2. LÄNSSTYRELSEARNAS UPPGIFTER OCH ANSVAR I VÄG- OCH JÄRNVÄGSPLANEPROCESSEN	14
3. FÖRSLAG PÅ GEMENSAMMA ARBETSMETODER FÖR ÖKAD EFFEKTIVITET, RÄTTSSÄKERHET OCH ENHETLIGARE BEDÖMNINGAR I PLANPROCESSEN	21
4. FÖRSLAG TILL FÖRFATTNINGSÄNDRINGAR - FÖR ÖKAD EFFEKTIVITET, RÄTTSSÄKERHET OCH ENHETLIGARE BEDÖMNINGAR I PLANPROCESSEN	25
5. AVSLUTANDE KOMMENTAR	35
6. BILAGOR	36
1. Länsstyrelsernas uppdragsbeskrivning	
2. Trafikverkets uppdragsbeskrivning	
3. Inspel till Trafikverkets regeringsuppdrag	
4. Frågor till länsstyrelserna	
5. Arbetsgruppens tolkning av planläggningsprocessen för vägplaner	
6. Länsstyrelsernas synpunkter på rapporten	
7. Förtydliganden av förslagen	
8. Förslag om ändring i länsstyrelseinstruktionen	

Begreppsförklaring

Infralagarna – väglagen och lag om byggande av järnväg med förordningar

Följd- och parallellärenden – Ärenden som krävs för vägen eller järnvägens genomförande men som prövas enligt annan lagstiftning än väglagen och lagen om byggande av järnväg, såsom miljöbalken, artskyddsförordningen, plan- och bygglagen eller kulturmiljölagen parallellt med planen eller efter planens fastställelse.

Planupprättaren – med planupprättaren menas lagstiftningens begrepp ”den som avser bygga väg eller järnväg”. I denna rapport innebär det de planupprättande delarna inom Trafikverket (Trafikverket Investering och Stora Projekt). Även kommuner och regioner kan vara planupprättare av väg- eller järnvägsplaner.

Trafikverket – med Trafikverket menas i denna rapport de delar av myndigheten som arbetar med fysisk planering på såväl nationell som regional nivå, däribland den fristående myndigheten som prövar väg- och järnvägsplanernas fastställelse (Juridik och planprövning).

Länsstyrelserna – landets samtliga 21 länsstyrelser

Vi - länsstyrelsernas arbetsgrupp för detta uppdrag

Förkortningar

VägL. – väglag (1971:948)

LBJ – lag (1995:1649) om byggande av järnväg

MB – miljöbalk (1998:808)

PBL – plan- och bygglag (2010:900)

ÅVS – åtgärdsvalsstudie

MKB – miljökonsekvensbeskrivning

Inledning

Denna rapport utgör redovisningen av länsstyrelsernas uppdrag till regeringen. Med den vill vi belysa länsstyrelsernas breda roll i väg- och järnvägsplaneringen och peka på behovet av ett tydligare ramverk för länsstyrelsernas arbete inom området.

Men rapporten är också en viktig utgångspunkt i den fortsatta dialogen mellan länsstyrelserna om möjligheter att arbeta mer likvärdigt i infrastrukturhandläggningen. Utan en sådan förankringsprocess mellan länsstyrelserna kommer inte syftet med förslagen att uppnås. Rapporten blir också en grund för länsstyrelsernas gemensamma dialog med Trafikverket. Förutom viktiga regionala samarbeten är det av betydelse att lyfta behovet av att denna dialog förs på nationell nivå för att överbrygga de regionala uppdelningarna.

Länsstyrelserna äger själva att förankra och genomföra de föreslagna gemensamma arbetsmetoderna inom ramen för den nationella samverkan. En självklar del i arbete blir också dialogen och förankringen med Trafikverket och i delar Naturvårdsverket och andra berörda myndigheter.

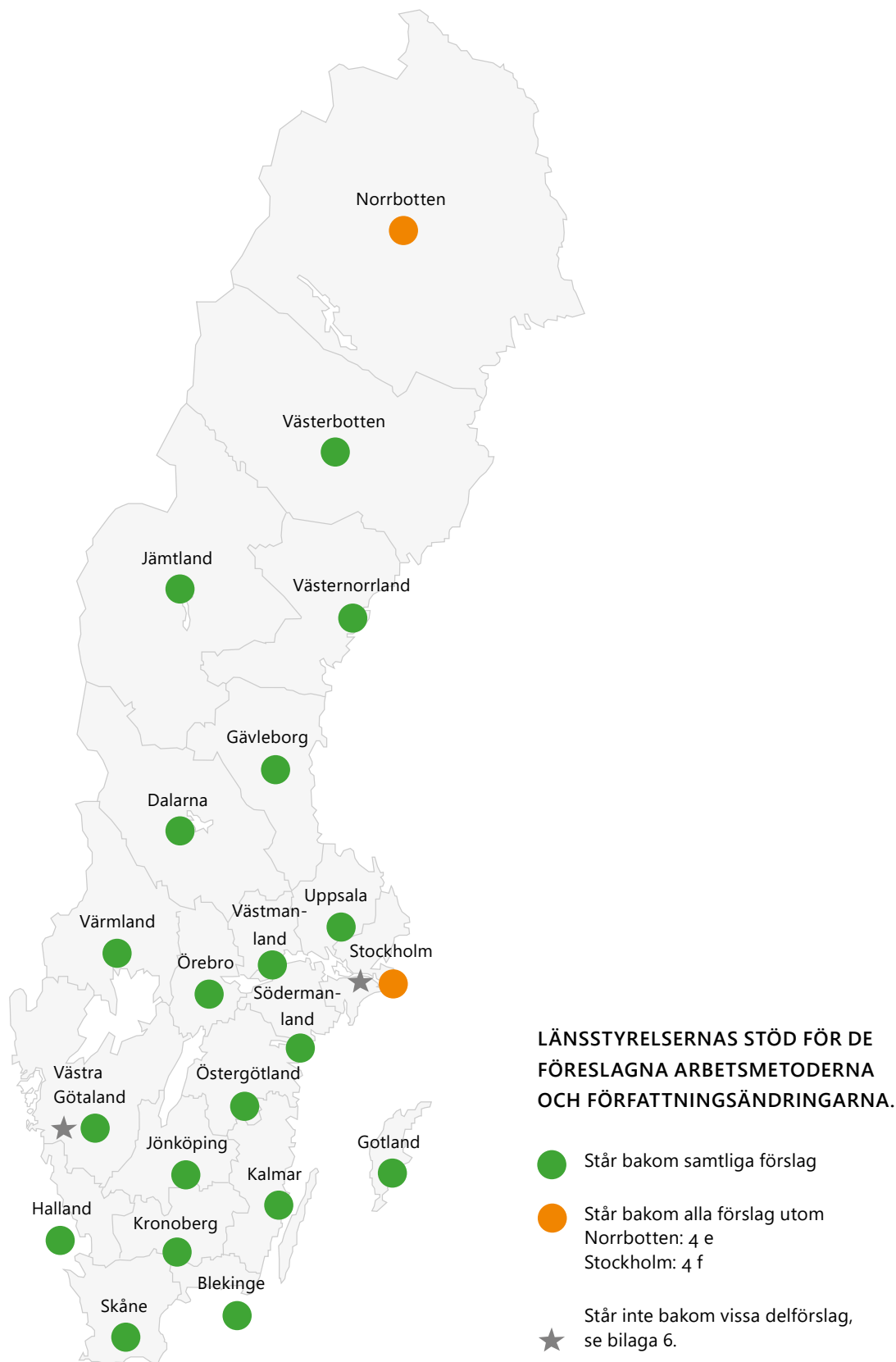
Rapportens förslag till författningsändringar behöver regeringen ta ställning till. Förslagen utgår från ett infrahandläggarperspektiv med fokus på identifierade brister. Därför behöver förslagen bearbetas vidare med utgångspunkt från dessa brister, samt konsekvensbeskrivas.

Länsstyrelsens roll och uppgifter i väg- och järnvägsplaneprocessen är otydligt beskrivna i såväl förarbeten som lagstiftning. Otydligheten ger upphov till många svårigheter, något som många länsstyrelser lyft inom ramen för detta arbete. Därför har arbetsgruppen lagt stort fokus på länsstyrelsens roll och uppgifter. Om dessa förtydligas ser vi att det kan underlätta för länsstyrelserna att arbeta mer likvärdigt och ge bättre stöd till planupprättaren i samrådsprocessen.

Förslagen i denna rapport syftar till att komma ifrån det merarbete och de missuppfattningar som nuvarande otydligheter ger upphov till samt att möjliggöra effektivare och rättssäkrare handläggning hos länsstyrelserna. Arbetsgruppen har utgått från länsstyrelsernas erfarenheter från tidigare infrastrukturprojekt och menar att förslagen pekar ut viktiga gemensamma förutsättningar som är avgörande i handläggningen av såväl omfattande som övriga transportinfrastrukturinvesteringar.

Inom ramen för denna rapport har arbetsgruppen tillfört kunskap om länsstyrelsernas breda roll till Trafikverkets nationella arbetsgrupp, i det parallellt löpande regeringsuppdrag att ta fram en modell för resursbehov för länsstyrelserna vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar.

Länsstyrelsernas ställningstagande till förslagen i rapporten



Länsstyrelsen Norrbotten ställer sig bakom förslagen i rapporten med undantag av 4e. *Effektivare hantering av förändringsärenden för enskilda vägar.*

Länsstyrelsen Västerbotten ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Västernorrland ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Jämtland ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Gävleborg ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Dalarna ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Västmanland ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Uppsala ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Stockholm ställer sig bakom förslagen i rapporten, med undantag av 4f. *Tillsynsmyndighet för tillåtighetsbeslut.* De delförslag som Länsstyrelsen Stockholm inte ställer sig bakom redovisas i bilaga 6.

Länsstyrelsen Örebro ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Värmland ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Västra Götaland ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten. Det delförslag som Länsstyrelsen Västra Götaland inte ställer sig bakom redovisas i bilaga 6.

Länsstyrelsen Gotland ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Södermanland ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Östergötland ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Jönköping ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Kalmar ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Kronoberg ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Halland ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Blekinge ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Länsstyrelsen Skåne ställer sig bakom samtliga förslag i rapporten

Sammanfattning

Syftet med uppdraget till länsstyrelserna är att ytterligare öka synergieffekterna och effektiviseringarna inom länsstyrelsernas verksamheter och bidra till ökad rättssäkerhet och kvalitet inom verksamheten.

I rapporten belyser arbetsgruppen bredden i länsstyrelsernas roll och arbetsuppgifter i väg- och järnvägsplaneringen och de många svårigheter som otydligheten i nuvarande lagstiftning ger upphov till, något som många länsstyrelser lyft inom ramen för detta uppdrag.

Det finns otydligheter i lagstiftningen gällande hur bland annat miljöbalken (1998:808), kulturmiljölagen (1988:950), anläggningslagen (1973:1149), plan- och bygglagen (2010:900), väglagen (1971:948) och lag (1995:1649) om byggande av järnväg ska samverka. Förslag har tagits fram för att förtydliga hur dessa lagar kan samverka, vilket skulle effektivisera länsstyrelsernas och Trafikverkets arbete. I arbetet har vi utgått från länsstyrelsernas erfarenheter från tidigare infrastrukturprojekt och arbetsgruppen ser att förslagen ger viktiga gemensamma förutsättningar som är avgörande i såväl omfattande som övriga transportinfrastrukturinvesteringar.

De föreslagna arbetsmetoderna ska ge stöd för hur länsstyrelserna lägger upp och genomför sin handläggning av planprocess och följdärenden, hur yttranden benämns och sätts samman så att länsstyrelserna uppfattas som en enad prövnings- och samrådsinstans. De ska vara användbara för länsstyrelserna oavsett storlek och organisationsstruktur och ska säkerställa likabehandling mot sökande och ge en samordnad och effektiv ärendehandläggning.

Förslagen till författningsändringar syftar till att komma ifrån det merarbete och de missuppfattningar som otydligheterna ger upphov till i såväl omfattande som övriga transportinfrastrukturinvesteringar.

Särskilt viktiga förslag:

- Under arbetet med detta uppdrag har det blivit allt mer påtagligt att länsstyrelsernas roll och uppgift i väg- och järnvägsplaneprocessen bör förtydligas för att förenkla för länsstyrelserna att arbeta mer effektivt, rättssäkert och enhetligt och även ge tydligare förutsättningar för Trafikverket. De viktigaste förslagen för att uppnå detta är därför de författningsändringar som förtydligar länsstyrelsernas roll och uppgifter i väg- och järnvägsplaneprocessen samt att länsstyrelserna får i uppdrag att ta fram vägledning för länsstyrelsernas tillämpning av väg- och järnvägsplanelagstiftningen.
- För att få en effektivare planeringsprocess och beslutsunderlag, som är bättre samradda och utredda, föreslås ett förtydligat samråd mellan länsstyrelserna och Trafikverket. Detta skulle även ge ett bättre stöd för länsstyrelserna att göra mer enhetliga bedömningar i beslut och handläggning.
- En författningsreglering av åtgärdsvalstudien med krav på strategisk miljöbedömning säkrar kvaliteten på beslutsunderlagen som ligger till grund för strategiska planer och planläggning av vägar och järnvägar. Genom en sådan författningsreglering av deltagande i åtgärdsvalstudien kan länsstyrelsens

kännedom om miljöförhållanden och andra planeringsförutsättningar inom länet tidigt tas tillvara och gynna Trafikverket i projektet.

Nedan redovisas rapportens förslag. För att få en förståelse för syftet med förslagen bör de läsas tillsammans med de förklarande bakgrundstexter med bristanalys som ligger till grund för dem.

Förslag till gemensamma arbetsmetoder (kapitel 3)

- *Flödesschema för väg- och järnvägsprocessen och följdärenden*
- *Vägledning för länsstyrelsernas tillämpning av väg- och järnvägsplanlagstiftningen*
- *Aktualitetsbedömningsstöd avseende Beslut om betydande miljöpåverkan*
- *Internremissinstruktion*
- *Mallar för beslut och yttranden*
- *Gemensam samarbetsyta*
- *Effektiv handläggning genom utnyttjande av geografiska data (3b)*

Förslag till författningsändringar - för ökad effektivitet, rättssäkerhet och enhetligare bedömningar i planprocessen (kapitel 4)

- *Författningsreglera skedet för åtgärdsvalsstudien (4a)*
- *Förtydliga länsstyrelsernas roll och uppgifter i väg- och järnvägsplaneprocessen (4b)*
- *Ett förtydligat samråd mellan länsstyrelserna och planupprättaren (4c)*
- *Större möjlighet att fastställa skydds- och försiktighetsåtgärder på plankarta (4d)*
- *Lantmäteriet föreslås få en utökad samrådsskyldighet med länsstyrelsen (4e)*
- *Tillsynsmyndighet för tillåtighetsbeslut (4f)*

1 Uppdraget

1 a. Bakgrund till länsstyrelsernas uppdrag

Uppdraget att föreslå gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar beslutades 24 oktober 2019 av regeringen med begäran om redovisning av uppdraget till regeringen (Finansdepartementet) senast den 28 maj 2020. I uppdraget ingår även att vid behov lämna förslag till bemyndiganden och författningsändringar.

Sveriges 21 länsstyrelser är alla fristående myndigheter som lyder direkt under regeringen. Några av länsstyrelsernas viktigaste uppgifter är att verka för statliga intressen i länet, stå för det lokala perspektivet, främja samverkan inom länet samt verka för regional utveckling. Landets länsstyrelser är olika stora, omfattar olika stora län och har varierande förutsättningar sett till exempelvis näringsliv, befolkning, natur- och kulturmiljöer. Strukturen för hur länsstyrelserna är organiserade för att genomföra uppgifterna inom ramen för planeringen av vägar och järnvägar varierar därmed också mellan länen. Sedan många år finns en nationell samordning mellan länsstyrelserna med syfte att bland annat utveckla ärendesystem och planeringsunderlag genom ökat kunskapsutbyte (se även kapitel 2).

Syftet med regeringsuppdraget till länsstyrelserna är att ytterligare öka synergieffekterna och effektiviseringarna inom länsstyrelsernas verksamheter. Gemensamma arbetsmetoder kan också bidra till ökad rättssäkerhet och kvalitet inom verksamheten. Arbetsgruppen tolkar i detta in vikten av att kvalitetssäkra länsstyrelsernas ärendehandläggning så att den sökande eller samrådsparten möts av samma hantering oavsett län. Ett ökat fokus på gemensamma arbetsmetoder kan därmed bidra till ökad tydlighet utåt och ge ökat kunskapsutbyte inom länsstyrelsernas respektive verksamheter.

1 b. Uppdragets genomförande

ARBETSGRUPPENS MEDLEMMAR

Johanna Wadstein, samhällsplanerare, Länsstyrelsen Västerbotten

Maria Andersson, samhällsplanerare, Länsstyrelsen Gävleborg

Åsa Blomster, planhandläggare och projektledare, Länsstyrelsen Uppsala

Susann Jonsson, projektledare, Länsstyrelsen Stockholm

Kristian Herner, GIS-samordnare, Länsstyrelsen Stockholm

Jan Persson, samhällsbyggnadsdirektör, Länsstyrelsen Östergötland

Jimmy Bystedt, strategiska transport- och infrastrukturfrågor, Länsstyrelsen Norrbotten

Emil Jessen, plan- och infrastrukturhandläggare, Länsstyrelsen Värmland

Anna Hendén Wedin, planhandläggare, Länsstyrelsen Västra Götalands län

Minna Hatti, planhandläggare, Länsstyrelsen Skåne

Lisa Callréus, infrastrukturstrateg, Länsstyrelsen Skåne

ARBETSGRUPPENS ARBETE

Planering och samordning av uppdraget har gjorts av Länsstyrelsen Skåne. En nationell arbetsgrupp för uppdraget formerades efter förfrågan från länsstyrelsen Skåne till samtliga berörda enhetschefer på de 21 länsstyrelserna. Arbetsgruppen har bestått av handläggare från stora och små länsstyrelser med en god fördelning över landet. De deltagande handläggarna har erfarenhet av olika delar av infrastrukturplaneringen, av såväl stora som små projekt.

Arbetsgruppen har haft regelbundna arbetsmöten och avstämningar samt haft avstämningar med sakfrågekunniga inom juridik, miljötillsyn, kulturmiljö och naturprövning på olika länsstyrelser, framför allt i Skåne, Västerbottens och Västra Götalands län.

FÖRANKRING MELLAN LÄNSSTYRELSENA

Länsstyrelsen Skåne identifierade i uppdragets inledande skede ett behov av att samla in erfarenheter från samtliga länsstyrelser varför ett antal frågor skickades ut i syfte att kartlägga hur arbetsmetoder och relationer till planupprättaren och Trafikverket ser ut, liksom vilka arbetsmetoder och författningsändringar som efterfrågas (se bilaga 4). Sammanställningen av länsstyrelsernas svar har utgjort grunden för arbetsgruppens diskussioner och förslagen till arbetsmetoder och författningsändringar i denna rapport.

En gradvis förankring hos alla länsstyrelser under arbetets gång har inte varit möjlig på grund av den korta uppdragstiden. Samtliga länsstyrelser har informerats om detta samt hur förankringsprocessen istället genomförs. Förankring har också skett genom information i Samhällsbyggnadsnätverket, länsstyrelsernas nationella nätverk. Under april 2020 har samtliga länsstyrelser haft det färdiga utkastet för påseende och synpunkter, och utifrån en del av dessa har rapportförslaget bearbetats och förtydligats. Varje länsstyrelse ombads särskilt redovisa om de ställde sig bakom arbetsgruppens förslag, eller om de inte gjorde det, ange vilka förslag det gällde och motivera varför. I början av juni 2020 beslutades rapporten av landshövding Anneli Hulthén, Länsstyrelsen Skåne.

AVSTÄMNING MED FINANSDEPARTEMENTET

Parallellt med arbetsgruppens arbete har avstämningar hållits mellan Länsstyrelsen Skåne och Sara Jendi Linder, Finansdepartementet, för att bland annat diskutera uppdraget, frågeställningar kring bakgrunden och kopplingen till Infrastrukturdepartementets uppdrag till Trafikverket.

1 c. Trafikverkets parallella uppdrag

Samtidigt som länsstyrelserna fick regeringsuppdraget för denna rapport hösten 2019, gavs Trafikverket ett regeringsuppdrag kopplat till länsstyrelsernas deltagande i väg- och järnvägsplaneringen. Uppdraget till Trafikverket var att formulera en ny finansieringsmodell för länsstyrelsernas arbete inom ramen för omfattande och komplexa infrastrukturprojekt. Trafikverkets uppdrag har löpt parallellt med länsstyrelsernas och samverkan mellan uppdragens arbetsgrupper har skett kontinuerligt.

Bakgrunden till Trafikverkets regeringsuppdrag (se bilaga 2) är att länsledning-

ar tillsammans med företrädare för Trafikverket vid flera tillfällen har uppmärksammat regeringen på behovet av extra resurser till länsstyrelserna och behovet av ny finansieringsmodell för länsstyrelsernas deltagande i både planeringsprocess och genomförande för omfattande transportinfrastrukturinvesteringar.

I dag är risken stor att länsstyrelserna fördröjer Trafikverkets tidplaner på grund av bristande resurser. Möjligheten finns för länsstyrelserna att söka extramedel i samband med att väg- eller järnvägsprojekt tillåtlighetsprövas enligt miljöbalken (1998:808). Denna ersättningsform är i stort behov av förnyelse då nuvarande planläggningsprocess inte ställer krav på tillåtlighetsprövning av stora projekt, vilket var fallet tidigare. Därmed faller länsstyrelsernas möjlighet att söka extramedel för sina insatser för många projekt. Ett exempel är Norrbotten-banan som är ett omfattande järnvägsprojekt som inte har tillåtlighetsprövats. Dagens ersättningsmodell brister också i att den ensidigt ersätter länsstyrelserna för arbete som är relaterat till miljöbalken, trots att en stor del av arbetet görs inom ramen för väglagen, lag om byggande av järnväg, kulturmiljölagen och plan- och bygglagen, vilket beskrivs i denna rapport.

SAMARBETE INOM RAMEN FÖR TRAFIKVERKETS UPPDRAG

Under december 2019 till maj 2020 har Länsstyrelsen Skåne haft regelbundna avstämningar med Trafikverkets arbetsgrupp för regeringsuppdraget. Dialogen har varit berikande för länsstyrelsernas uppdrag då den visade på en på många sätt gemensam syn på länsstyrelsernas resursbrist. Tillsammans med Trafikverkets arbetsgrupp blev det tydligt att det är en utmaning att definiera när länsstyrelserna får en förutsägbar men onormalt stor arbetsbelastning, då det inte har en direkt koppling till projektets budget, anläggningens omfattning eller längd utan snarare beror på projektets komplexitet och vilka värden som berörs. Länsstyrelsernas arbetsgrupp lade stor vikt vid ett inspel till Trafikverkets arbetsgrupp. I inspelet beskrivs komplexiteten i när och varför det finns behov av extra resurser (se bilaga 5).

2. Länsstyrelsernas uppgifter och ansvar i väg- och järnvägsplaneprocessen

I detta kapitel beskriver vi nuläget för länsstyrelserna i transportinfrastrukturplaneringen. Länsstyrelsens roll och uppgifter i väg- och järnvägsplaneprocessen är otydligt beskrivna i såväl förarbeten som lagstiftning och därför är många aktörers kunskap om länsstyrelsens roll och uppgifter bristande. Vi vill belysa den komplexitet i länsstyrelsernas hantering som såväl små som omfattande infrastrukturprojekt kan ge upphov till.

2 a. Tidiga skeden

Tidiga skeden är inget formellt fastlagt begrepp. I denna rapport använder vi tidiga skeden som ett samlande begrepp för en rad olika planeringsprocesser som på något sätt påverkar förutsättningarna och lägger grunden för ett projekt innan arbetet med en väg- eller järnvägsplan börjar. Det kan handla om utredningar som ger grundläggande förutsättningar och i förlängningen skapar behov av infrastrukturella åtgärder, samarbeten med syfte att främja viktig utveckling av transportinfrastrukturen i länen, åtgärdsvalsstudier eller arbete kopplat till upprättande av regionala transportinfrastrukturplaner eller samma slags arbete kopplat till den nationella transportplanen för transportinfrastruktur.

Länsstyrelsen ska yttra sig vid formella remissversioner av exempelvis regionala transportinfrastrukturplaner och den nationella transportplanen för transportinfrastruktur, men har i övrigt ingen lagstadgad roll i tidiga skeden. Därför skiljer sig länsstyrelsernas hantering av och deltagande i dessa tidiga processer åt över landet, beroende på exempelvis länsstyrelsens storlek och resurser. Eftersom lagstadgade uppgifter måste prioriteras blir deltagandet till stor del en resursfråga och en fråga om det bedöms lämpligt, men det är också beroende av hur aktörerna inom transportplaneringen väljer att involvera berörda länsstyrelser.

FÖRDELAR MED TIDIGT DELTAGANDE

Motiven till att många länsstyrelser, trots bristen på formella krav på tidig dialog, engagerar sig eller önskar att de kunde engagera sig i tidiga skeden är flera. Tidigt deltagande möjliggör för länsstyrelserna att ge tidig vägledning som kan vara till godo för Trafikverket tidigt i projektet. Att, som länsstyrelsen vanligtvis gör, komma in då väg- eller järnvägsplan startas kan ibland innebära att viktiga parametrar redan är satta, vilket försvårar den viktiga dialogen om förutsättningar under samrådet. Länsstyrelsens synpunkter kan då bli svårare att tillgodose för planupprättaren inom projektets tidplan. Om sådana omtag och revideringar krävs kan planupprättaren ibland vill undvika dessa, samtidigt som länsstyrelserna hävdar kraven på större miljöhänsyn. Dessa målkonflikter kan göra att processen tar längre tid.

Deltagande i tidiga skeden kan även vara en del i ett strategiskt arbete där länsstyrelserna har en större möjlighet att verka för regional utveckling och

långsiktig hållbarhet. Detta ger ett ökat helhetsperspektiv för frågorna och kan bidra till en önskvärd samhällsutveckling inom flera av länsstyrelsens verksamhetsområden, inte bara transportinfrastruktur.

ÅTGÄRDSVALSSTUDIER (ÅVS)

Åtgärdsvalsstudie är ett tidigt dialogskede som ska föregå en väg- eller järnvägsplan. ÅVS:en görs för att tillsammans med exempelvis kommuner, region, lokalt näringsliv och intresseorganisationer, få en helhetsbild av en utpekad brist och hitta förslag för att åtgärda bristen. De olika aktörernas kunskaper och erfarenheter kompletterar varandra och den gemensamma dialogen leder till delat ansvar och samsyn kring tänkbara lösningar. I sökandet efter en hållbar lösning ska fyrstegsprincipen vara vägledande. Hänsyn ska tas till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa för att identifiera åtgärder som på ett kostnadseffektivt och hållbart sätt löser och tillgodoser utpekade brister i transportsystemet. I ÅVS:en görs ofta viktiga övervägningar och bortval av olika lösningar för att kunna åtgärda en definierad brist.

Länsstyrelsernas delaktighet i ÅVS:er varierar i landet, precis som i andra tidiga skedena. En grundförutsättning för ett tidigt deltagande från länsstyrelsen är att Trafikverket bjuder in till processen. I dag benämner Trafikverket alla studier innan väg- eller järnvägsplan för ÅVS trots att metodiken inte är tillämpbar för alla brister i transportsystemet. Detta leder till att det i en del län genomförs så många ÅVS:er att det inte är möjligt eller relevant för länsstyrelserna att delta i alla. Länsstyrelsernas medverkan i ÅVS har behandlats i vägledningsrapporten *Hur medverkar länsstyrelsen i Trafikverkets åtgärdsvalsstudier* som togs fram år 2015 av länsstyrelserna i samverkan med Trafikverket.

Flera länsstyrelser har, inom ramen för detta uppdrag, lyft vikten av att få komma in i tidigare skeden än vad som sker idag. Många svåra och komplicerade frågor avhandlas som nämnts ovan redan i skedet med åtgärdsvalsstudier vilket får en avgörande betydelse när inriktningen i infrastrukturprojektet formas. Mer om ÅVS och förslag som relaterar till detta skede finns i kapitel 4.

2 b. Väg- och järnvägsplaneprocessen

Väg- och järnvägsplaner berör många frågor och involverar därför flera olika kompetenser inom länsstyrelsen. Exempel på frågor är buller och vibrationer, risk och säkerhet, klimatanpassning, naturvärden, kulturmiljövärden, riksintressen, jordbruksmark, landskapsbild, rennärning, vattenförvaltning, luftkvalitet och kommunernas fysiska planering.

Samrådet ska, i enlighet med väglagen och lagen om byggande av järnväg omfatta vägens eller järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Samrådet för en väg- eller en järnvägsplan kan pågå i flera år från det att planupprättaren påbörjar arbetet med väg- eller järnvägsplanen.

Under samrådsskedet har länsstyrelsen uppgiften att fatta beslut om betydande miljöpåverkan och att godkänna en eventuell miljökonsekvensbeskrivning. Utöver samrådet som sker i samband med dessa två beslut reglerar inte väglagen och lagen om byggande av järnväg, när samråd ska ske mellan planupprättaren och

länsstyrelsen. När eller om fler samråd genomförs varierar därför mellan såväl planupprättarens många projekt i landet som mellan länsstyrelserna.

BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Länsstyrelsen har i alla väg- och järnvägsplaner uppgiften att pröva om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen ska i detta beslut redovisa det som talar för eller emot att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och beslutet får inte överklagas.

Ett beslut från länsstyrelsen om att ett projekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan innebär två saker för planupprättaren: dels att de ska ta fram en miljökonsekvensbeskrivning, dels att samråds-kretsen ska utökas till fler myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

BEVAKA OCH GE RÅD

Som samrådspart ger länsstyrelsen planupprättaren råd kring och bevakar tillämpningen av de allmänna hänsynsreglerna, hushållningsbestämmelserna och miljökvalitetsnormerna i miljöbalken. Planens påverkan på natur- och kulturvärden ingår också i samrådet med länsstyrelsen. En viktig del av rådgivningen handlar också om att lyfta vilka följdärenden länsstyrelsen ser kan uppstå som följd av planen och hur dessa kan påverka lokalisering, utformning och byggbarhet, samt när dessa processer bör påbörjas.

Åtgärder som normalt är förbjudna inom strandskyddsområde och biotopskyddsområde undantas från förbud vid en fastställd väg- eller järnvägsplan. Under samrådet och i samband med tillstyrkan ger därför länsstyrelsen vägledning om och bevakar särskilt att vägen eller järnvägen byggs så att syftet med naturvårdsföreskrifterna inte motverkas.

Om byggandet av vägen eller järnvägen medför vattenverksamhet enligt 11 kap. 3 § MB ska länsstyrelsen också bevaka lokaliseringen av vattenverksamheten.

GODKÄNNA MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING (MKB)

Under samrådsskedet ska Länsstyrelsen verka för att miljökonsekvensbeskrivningen får den omfattning och detaljeringsgrad som behövs för prövningen av väg- eller järnvägsplanen. Länsstyrelsen har med andra ord rollen som kvalitetsgranskare som säkerställer att miljökonsekvenserna är tillräckligt utredda och beskrivna. Länsstyrelsen ska också formellt godkänna miljökonsekvensbeskrivningen innan den kungörs tillsammans med granskningshandlingen. Inte heller detta beslut får överklagas.

INGEN REGLERAD ROLL UNDER GRANSKNINGEN

Under granskningsskedet har länsstyrelsen ingen reglerad roll. Däremot händer det att länsstyrelsen yttrar sig om det finns kvarstående frågor, i de fall samrådet inte genomförts i tillräcklig utsträckning.

TILLSTYRKAN AV TRAFIKVERKETS FASTSTÄLLELSE

Innan Trafikverket juridik och planprövning kan pröva om väg- eller järnvägsplanen kan fastställas, ska samråd ske med länsstyrelsen. Samrådet sker genom att

länsstyrelsen lämnar ett yttrande där det ska framgå om länsstyrelsen tillstyrker eller inte tillstyrker att Trafikverket Juridik och planprövning ska pröva om planen kan fastställas. Underlag för länsstyrelsens yttrande är fastställelsehandlingen samt ett granskningsutlåtande, i vilket inkomna synpunkter från granskningen är sammanställda och besvarade.

PLANERINGSUNDERLAG

Länsstyrelsen har en övergripande roll att samordna och tillhandahålla planeringsunderlag som har betydelse för hushållningen med mark och vatten i länet. Denna roll har länsstyrelsen gentemot alla aktörer som planerar och tillämpar miljöbalken, exempelvis i samband med väg- och järnvägsplanering samt fysisk planering enligt plan- och bygglagen.

2 c. Parallellärenden och ärenden efter att väg- och järnvägsplaner har fastställts

Parallellt med planen och efter att Trafikverket Juridik och planprövning har fastställt en väg- eller järnvägsplan fortsätter en rad följdärenden hos länsstyrelserna, bland annat prövningar enligt miljöbalken, artskyddsförordningen och kulturmiljölagen.

KULTURMILJÖLAGEN

För att kunna genomföra en väg- eller järnvägsplan krävs ofta beslut om arkeologisk utredning och i vissa fall tillstånd till ingrepp i fornlämning. För att veta om det finns fornlämningar inom ett område krävs arkeologisk utredning. Efter utredningen kan en arkeologisk förundersökning bli aktuell för att fördjupa kunskapen om fornlämningen men också för att kunna beräkna kostnaden för en eventuell arkeologisk undersökning, som innebär att fornlämningen tas bort och dokumenteras.

Det är länsstyrelsens uppgift att handla upp företag för dessa utredningar och undersökningar, följa upp resultaten och fatta erforderliga beslut. Länsstyrelsen utövar tillsyn över efterlevnaden av besluten och undersökningens resultat och dokumentation. Väg- och järnvägsprojekt kan även beröra byggnadsminnen samt kyrkliga kulturminnen vilket också innebär tillståndprocesser.

MILJÖBALKEN (MB)

Väg- och järnvägsplaner genererar nästan alltid prövningar enligt kap 7. MB. Det kan exempelvis handla om handläggning av anmälan, tillstånd och dispenser vid påverkan på områdesskydd såsom naturreservat, naturvårdsområde, landskapsbildsskydd, djur- eller växtskyddsområde och bedömningar av påverkan på Natura 2000-område. Det kan även bli fråga om handläggning av dispenser från artskyddsförordningen (2007:845). Om kompensationsåtgärder ställts som villkor ska länsstyrelsen också godkänna och följa upp kompensationsåtgärderna.

Ett tillstånd eller en dispens enligt miljöbalken kan förenas med villkor om hur verksamheten ska bedrivas för att minska påverkan på omgivningen. Som tillsynsmyndighet ska länsstyrelsens kontrollera att givna villkor följs vilket innebär en omfattande granskning av dokumentation och uppföljning före, under och

efter anläggningsarbetet. Ofta innehåller tillstånden enligt 7, 9 och 11 kap. MB samt artskyddsförordningen ett bemyndigande till länsstyrelsen att fastställa eller godkänna exempelvis kontrollprogram, godkänna mindre ändringar av verksamheten, meddela närmare villkor eller avsteg från villkor.

Länsstyrelsen hanterar anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken efter att väg- eller järnvägsplanen har fastställts, och deltar i tillståndsprocessen för vattenverksamhet liksom omprövning av markavvattningsföretag som konsekvens av väg- eller järnvägsplan. De sistnämnda processerna sker i Mark- och miljödomstolen.

Utöver de provningar som nämnts ovan ger stora infrastrukturprojekt i regel upphov till följdverksamheter som hantering av avfall, till exempel muddar- och schaktmassor inom vattenområde, och återvinning av avfall för anläggningsändamål. Dessa följdärenden behöver länsstyrelsen och/eller kommunen pröva eller utöva tillsyn över enligt miljöbalkens bestämmelser. Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för beslut om vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

Byggandet av väg och järnväg innebär enligt 9 kap. miljöbalken miljöfarlig verksamhet i form av bland annat buller, vibrationer och damning samt även deponering av avfall som en följd av masshantering. Om vägen eller järnvägen inte är tillståndsprövad är det kommunernas miljönämnder som har tillsynsansvaret. Det är vanligt att planupprättaren i samband med ansökan om tillstånd till vattenverksamhet också söker ett frivilligt tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken (exempelvis i projekten Västlänken och Förbifart Stockholm). Syftet med ett frivilligt tillstånd är att verksamheten då omfattas av tydliga villkor och skyddas av tillståndets rättskraft. Länsstyrelsen och kommunerna kan då, utöver vad som framgår av författningstext, komma överens om tillsynsfördelningen för de delar av verksamheten där båda myndigheterna kan ha tillsyn.

ENSKILDA VÄGAR OCH DELADE SKIFTEN

Provningarna kan även gälla dispens från strandskydd, det generella biotopskyddet och 12:6-samråd samt arkeologi med anledning av omläggning av enskilda vägar på grund av stängning av väganslutningar och/eller järnvägsplankorsningar, nyanläggning av motorvägar eller järnvägar. Handläggning av dispenser från det generella biotopskyddet kan även bli aktuellt för rationaliseringsåtgärder eller öppningar av nya genomfarter där skiften blivit svårbrukade till följd av att nya vägar, järnvägar och enskilda vägar delar skiften och stänger av befintliga infarter eller passager mellan skiften.

ÖVRIGA ÄRENDEN

Länsstyrelsen hanterar också andra provningar och processer som ofta uppstår som en följd av planering och byggande av väg- och järnväg, till exempel nya eller ändrade översikts- och detaljplaner enligt plan- och bygglagen, fastighetsbildningsärenden enligt fastighetsbildningslagen eller anläggningslagen och nätkoncessioner enligt ellagen.

2 d. Länsstyrelsernas samverkan inom området infrastruktur

De 21 fristående länsstyrelserna omfattar olika stora län och har varierande förutsättningar sett till exempelvis näringsliv, befolkning, natur- och kulturmiljöer. Strukturen för hur länsstyrelserna är organiserade för att genomföra uppgifterna inom ramen för planeringen av vägar och järnvägar varierar därmed också mellan länen.

Länsstyrelserna har en bred samverkan genom nationella nätverk inom olika sakområden för att underlätta och stärka samarbeten, samordning och delning av kapacitet och kunskap. För områdena samhällsplanering och infrastruktur finns Samhällsbyggnadsnätverket inom vilket ett specifikt nätverk för infrastrukturhandläggare finns. Inom detta infranätverk finns en bredd av erfarenheter och stor samlad kompetens som genom en stärkt samverkan kan utvecklas. Nätverksträffar genomförs regelbundet och en nyligen skapad digital plattform underlättar kunskapsutbyten.

ANDRA SAMARBETEN

Mellan olika länsstyrelser pågår också förstärkta samarbeten med anledning av länsöverskridande infrastrukturprojekt. Ett exempel är länsstyrelserna Östergötland, Södermanland och Stockholm som har formaliserad samverkan inom arbetet med järnvägsprojektet Ostlänken.

2 e. Länsstyrelsernas samverkan med Trafikverket

Till skillnad från länsstyrelserna, som är 21 fristående myndigheter, är Trafikverket en central myndighet som ytterst styrs av generaldirektören. Gemensamt för länsstyrelserna och Trafikverket är att de är underställda regeringen. Trafikverket består av delorganisationer uppdelade på såväl typ av uppdrag som geografiska verksamhetsområden. Arbetssätt och samverkan varierar därför mellan såväl länsstyrelserna som mellan Trafikverket och planupprättaren i olika delar av landet. Arbetsgruppen kan konstatera att länsstyrelserna överlag har en god dialog med Trafikverkets olika delorganisationer. Trafikverket är en beställarorganisation och därför sker en stor del av samverkan med de konsulter som tar fram väg- och järnvägsplanehandlingarna. Samrådsmötena med länsstyrelsen genomförs därför ofta av planupprättaren tillsammans med konsulterna för uppdraget.

Några länsstyrelser har regelbundna möten på både chefsnivå och handläggarnivå med Trafikverket, medan andra länsstyrelser träffar Trafikverkets enheter enbart på handläggarnivå. Vid större infrastrukturprojekt är det vanligt att en organisationsform mellan organisationerna utformas för kontinuerlig dialog och samverkan.

Den kontinuerliga dialogen är viktig för att få förståelse för varandras roller och uppgifter och möjliggör utveckling av gemensamma rutiner och processer. Mötena är också en arena för kunskapsutbyte så att kommande processer blir effektiva och resultaten så bra som möjligt.

Inom ramen för samverkan med Trafikverket får länsstyrelserna bland annat information om kommande projekt och här lyfts också frågor som Trafikverket bör förmedla vidare till planupprättarens projektledare och konsulter. Exempel

på frågor som länsstyrelserna lyfter är vikten av att underlagen är av god kvalitet och att materialet levereras på rätt sätt för att underlätta och effektivisera länsstyrelsernas handläggning. Det handlar också om att frågeställningarna ska vara preciserade inför samrådsmötena för att möjliggöra för länsstyrelsen att vara förberedd och rätt bemannad. En annan fråga som har lyfts är att länsstyrelsens arbete kan förenklas om planupprättaren har egen sakkompetens inom exempelvis miljö, naturvärden, vatten, kulturmiljö, landskap. Valfungerande och kontinuerlig dialog är viktigt för att hantera den ibland höga omsättningen på såväl projektledare som konsulter i projekt som pågår under lång tid.

3. Förslag på gemensamma arbetsmetoder för ökad effektivitet, rättssäkerhet och enhetligare bedömningar i planprocessen

Arbetsgruppen har lagt fokus på förslag på gemensamma verktyg och metodstöd som förutom ett tydliggörande av vår roll i författningarna, kan ge länsstyrelserna en god gemensam grund för handläggningen av infrastrukturprojekt i såväl omfattande som övriga transportinfrastrukturinvesteringar.

Förslagen ska ge stöd för hur länsstyrelserna lägger upp och genomför sin handläggning av planer och följdärenden, hur yttranden benämns och sätts samman så att länsstyrelserna uppfattas som en enad prövnings- och samrådsinstans. De föreslagna arbetsmetoderna ska vara användbara för länsstyrelserna oavsett storlek och organisationsstruktur. De ska säkerställa likabehandling mot sökande och ge en samordnad och effektiv ärendehandläggning. För att få en förståelse för syftet med förslagen bör de läsas tillsammans med de förklarande motivtexterna med bristanalys som ligger till grund för dem.

Denna rapport utgör en viktig utgångspunkt för förankring av gemensamma arbetsmetoder för länsstyrelserna. Utan en bred dialog och förankringsprocess hos länsstyrelserna kan inte syftet med förslagen uppnås. Länsstyrelserna äger själva att arbeta för denna förankring inom ramen för länsstyrelsernas nationella samverkan. Extern förankring med framförallt med Trafikverket och i delar Naturvårdsverket blir också en viktig del i detta arbete.

Förslagen utgår från samtliga länsstyrelserns inspel inom ramen för detta regeringsuppdrag, se bilaga 4.

3 a. Förslag på gemensamma arbetsmetoder för länsstyrelserna

FLÖDESSCHEMA FÖR VÄG- OCH JÄRNVÄGSPROCESSEN OCH FÖLJDÄRENDEN

Länsstyrelserna föreslås ta fram ett eller flera flödesscheman för planläggningsprocessen för väg- och järnvägsplaner med fokus på följd- och parallellärenden.

Motiv

Det finns en otydlighet kring hur ärenden kopplade till miljöbalken och kulturmiljölagen ska hanteras inom ramen för planeringen av vägar och järnvägar. De föreslagna flödesschemana syftar till att tydliggöra när olika utredningar och prövningar bör påbörjas för att kunna samordnas med planprocessen för väg- och järnvägsplaner. Det gäller exempelvis tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. MB, Natura 2000-tillstånd och dispens för intrång i naturreservat enligt 7 kap. MB samt utredningar och tillstånd enligt kulturmiljölagen.

Trafikverket har nationellt framtaga processcheman men länsstyrelserna delar inte processtolkningen i alla delar, därför är behovet av en länsstyrelsegemensam processbild stort, såväl i den interna handläggningen som i dialogen med planupp-

rättaren. Med utgångspunkt från det egna processschemat blir länsstyrelsernas gemensamma ståndpunkt tydlig och underlättar en konstruktiv diskussion.

VÄGLEDNING FÖR LÄNSSTYRELSESNAS TILLÄMPNING AV VÄG- OCH JÄRNVÄGSPLANELAGSTIFTNINGEN

Länsstyrelserna föreslås utarbeta vägledning för hur väglagen och lag om byggande av järnväg samt relevanta delar av miljöbalken bör tillämpas för länsstyrelsernas hantering av väg- och järnvägsplaner.

Motiv

Idag finns ingen gemensam vägledning framtagen för hur länsstyrelserna ska tillämpa väglagen, lag om byggande av järnväg, miljöbalken och miljöbedömningsförfordningen i väg- och järnvägsplaneprocessen. Länsstyrelserna är därför enbart hänvisade till relevant lagstiftning och förarbeten, som i flera fall kan konstateras vara mycket otydlig. Risken att länsstyrelserna gör olika tolkning och tillämpning av lagstiftningen är uppenbar.

Idag saknas tillsynsmyndighet för väg- och järnvägsplanelagstiftningen och därför finns ingen tillsynsvägledande myndighet för denna lagstiftning. Det innebär att tolkningsföreträdare saknas för väg- och järnvägsplanelagstiftningen.

Boverket är en av flera tillsynsmyndigheter för plan- och bygglagen, och har genom PBL Kunskapsbanken tagit fram vägledningar för hur plan- och bygglagen ska tillämpas och Naturvårdsverket har vägledningar för hur miljöbalken ska tillämpas. Motsvarande vägledningar har också tagits fram av Trafikverket för väglagen och lag om byggande av järnväg, dessa saknar dock stöd för länsstyrelsernas hantering.

Väglagen och lag om byggande av järnväg är sektorslagstiftningar som anger att regler i 6 kap. miljöbalken om miljöbedömningar ska tillämpas. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan och miljökonsekvensbeskrivningar för väg- och järnvägsplaner styrs alltså av de paragrafer i miljöbalken som väglagen och lag om byggande av järnväg med förordningar hänvisar till. Det innebär till exempel att det inte går att tillämpa Naturvårdsverkets vägledning för specifika miljöbedömningar då lagstiftningen för dessa skiljer sig från miljöbedömningarna för väg- och järnvägsplaner.

Med hänvisning till ovanstående behöver länsstyrelserna själva ta fram vägledningar. Framtagande och utformning av ett sådant arbetsstöd är en omfattande uppgift varför vägledningar föreslås tas fram efter särskilt uppdrag till länsstyrelserna.

AKTUALITETSBEDÖMNINGSSTÖD AVSEENDE BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Länsstyrelserna ska ta fram ett gemensamt förhållningssätt och stöd för aktualitetsbedömning för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan, och i samråd med Trafikverket utreda vad detta innebär.

Motiv

Länsstyrelsens synpunkter och beslut om betydande miljöpåverkan kan behöva omprövas i de fall planeringsförutsättningarna har ändrats och nya krav gäller. Det kan till exempel handla om förändringar i samrådskrets och regelverk, tillkommande domar samt nya skyddsbestämmelser, reservatsföreskrifter och områdesskydd. Det finns flera exempel på vägplaner där Trafikverket återupptar planarbetet efter många år. Trots att beslut om miljöpåverkan för vägutredningen är inaktuellt anser planupprättaren sig inte behöva ta upp frågan om miljöpåverkan på nytt. I planerna finns även beslutade korridorer som kan behöva nya samråd om val av lokalisering. Om det inte finns förståelse hos planupprättaren för länsstyrelsens ändrade synpunkter kan det skapa konflikter, då det kan innebära att uppsatta tidplaner behöver arbetas om. En gemensam standpunkt från länsstyrelserna i denna fråga ger förutsägbarhet och tydlighet samt förutsättningar för en effektivare planprocess.

INTERNREMISSINSTRUKTION

Länsstyrelserna föreslås ta fram gemensamma internremissinstruktioner.

Motiv

För länsstyrelsernas handläggning av väg- och järnvägsplaner krävs arbetsinsatser från många olika kompetenser och handläggare. För att effektivisera arbetet vid utskick av internremisser och för att säkerställa att länsstyrelserna lämnar de synpunkter som krävs och på rätt nivå i aktuellt skede har flera län redan internremissinstruktioner. För att underlätta gemensamma arbetssätt och effektivisera handläggningen är det önskvärt om instruktionerna likriktas i så stor utsträckning som möjligt.

MALLAR FÖR BESLUT OCH YTTRANDE

Länsstyrelserna föreslås ta fram mallar för beslut och yttranden.

Motiv

För att underlätta gemensamma arbetssätt och effektivisera handläggningen är det önskvärt att mallar för beslut och yttranden tas fram. Mallarna föreslås avgränsas till rubriker och hänvisning till lagstiftning, det vill säga text som redovisar aktuella lagstöd.

GEMENSAM SAMARBETSYTA

Den gemensamma digitala samarbetsytan för handläggarnätverket *Samhällsbyggnadsnätverket Infrastruktur* kommer att utvecklas.

Motiv

Samarbetsytan för infrastrukturfrågor har nyligen upprättats och det finns därför stor potential för erfarenhets- och kunskapsutbyte genom att till exempel dela goda exempel och arbetsmetoder.

4. Förslag till författningsändringar - för ökad effektivitet, rättssäkerhet och enhetligare bedömningar i planprocessen

I detta kapitel föreslås författningsändringar som tydligare reglerar planprocessen och länsstyrelsens uppgifter och roll. Förslagen syftar till ett tydligare ramverk för länsstyrelsernas arbete inom väg- och järnvägsplaneprocessen och är ingen uppmaning till detaljstyrning. Utgångspunkten är ett infrahandläggarperspektiv med fokus på identifierade brister, därför behöver regeringen ta ställning till förslagen och om de går vidare med dem, bearbeta dem med utgångspunkt från beskrivna brister, samt konsekvensbeskriva dem. Varje huvudförslag anges i rubriken och följs av förslag till förtydliganden, motiv och bakgrundsbeskrivningar.

Under arbetet med detta uppdrag har det blivit allt mer påtagligt att länsstyrelsernas roll och uppgift i väg- och järnvägsplaneprocessen bör förtydligas för att förenkla för länsstyrelserna att arbeta mer effektivt, rättssäkert och enhetligt och även ge tydligare förutsättningar för planupprättaren.

Förslagen syftar till att komma ifrån det merarbete och de missuppfattningar som otydligheterna ger upphov till i såväl omfattande som övriga transportinfrastrukturinvesteringar.

4 a. Författningsreglerad åtgärdsvalsstudie (ÅVS)

Åtgärdsvalsstudier är underlag för fortsatta beslut om strategiska planer och planläggning av vägar och järnvägar. Att författningsreglera åtgärdsvalsstudien gör att dess status som verktyg för att förankra inriktningen av åtgärder förtydligas och förstärks. Det blir också tydligt vilka allmänna intressen som ska beaktas och prövas på en övergripande nivå, och länsstyrelsens kännedom om planeringsförutsättningar i länet gynnar projektet tidigt.

Den pågående statliga utredningen Samordning för bostadsbyggande (Dir 2017:126), utreder bland annat behovet av kommunala transportplaner enligt plan- och bygglagen, vilket har presenterats i SOU 2019:17 Bebyggelse och transportplanering för hållbar utveckling och som ska utredas vidare enligt tilläggsdirektiv Dir 2020:15. Arbetsgruppen ser goda möjligheter att samordna resultatet av nämnda utredning med en författningsreglering av ÅVS enligt detta förslag.

Huvudförslaget är att skedet för åtgärdsvalsstudien författningsregleras och i samband med detta föreslås att länsstyrelsens roll och uppgifter under skedet regleras.

Regleringen föreslås:

- Precisera syfte och mål för en ÅVS, kraven på underlag och dokumentation samt tillvägagångssätt i form av besluts- och förankringsprocess.
- Skriva in ÅVS-metodikens ansats med brett deltagande av aktörer och klargöra aktörernas typ av medverkan och roller. Det är lämpligt att klargöra när berörda länsstyrelser ska delta och vilka uppgifter länsstyrelserna då har.

- Skriva in tillämpningen av fyrstegsprincipen som en grundläggande del i framtagandeprocessen.
- Reglera utformningen av inriktningsbesluten efter genomförd ÅVS.
- Reglera att det i en ÅVS ska ingå en strategisk miljöbedömning.

BAKGRUND

Åtgärdsvalsstudien ska främja ett trafikslagsövergripande synsätt och utgöra en länk mellan Trafikverkets strategiska och ekonomiska planering och den formella planläggningsprocessen. Metodiken för åtgärdsvalsstudier innebär att det skapas en arena för dialog i tidigt skede mellan berörda aktörer som skapar ett bättre samspel mellan statlig transportplanering och den strategiska och fysiska planering som sker inom regioner och kommuner. Ett centralt begrepp i ÅVS-metodiken är den så kallade fyrstegsprincipen, som stöds av hushållningsbestämmelserna i miljöbalken. Efter genomförd ÅVS tas inriktningsbeslut av den eller de aktörer som har att genomföra åtgärder enligt den genomförda åtgärdsvalsstudien.

Åtgärdsvalsstudier är en metodik för att klargöra inriktningen för åtgärder som ska genomföras inom transportplaneringen. Metodiken infördes 2011–2012 och blev etablerad i samband med att väglagen och lag om byggande av järnväg förändrades år 2013. I förarbetet till förändringarna i lagstiftningen, proposition 2011/2012:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur*, finns metodiken beskriven.

Motiv

Avsaknaden av krav på formen och innehållet i en åtgärdsvalsstudie gör att kvaliteten på underlag varierar och garanterar inte heller inflytande för berörda aktörer. Det finns idag en kvalitetsmässig skillnad mellan olika åtgärdsvalsstudier, då Trafikverket använder begreppet åtgärdsvalsstudie för alla studier som föregår väg- eller järnvägsplan, trots att metodiken inte är tillämpbar för alla brister i transportsystemet. I praktiken innebär det att åtgärdsvalsstudien idag har en osäker status som besluts- och inriktningsunderlag. Det saknas även tydlig styrning för hur de inriktningsbeslut som tas efter genomförd åtgärdsvalsstudie ska utformas. En reglering av ÅVS-skedet kan sälla ut de brister som behöver analyseras med en ÅVS från de som behöver andra typer utredningar.

Länsstyrelserna lyder under förvaltningslagen av vilken det följer att åtgärder endast får vidtas som har stöd i rättsordningen, 5 § förvaltningslagen. Avsaknad av författningsreglering gör länsstyrelsens roll, mandat och medverkan i åtgärdsvalsstudier mycket otydlig och resultatet är att länsstyrelsernas deltagande ser olika ut över landet. Författningsreglerade arbetsuppgifter måste alltid prioriteras först och därför blir länsstyrelsernas medverkan i åtgärdsvalsstudierna idag en fråga om resurser. Avsaknaden av deltagande gör att länsstyrelsernas goda kännedom om miljöförhållanden och andra planeringsförutsättningar inom det egna länet inte tillvaratas.

Då ÅVS-metodiken idag inte är en del av den formella miljöbedömningsprocessen leder det till att den efterföljande planläggningsprocessen behöver börja om med analyser av vad som är det från miljösynpunkt bästa sättet att lösa ett visst

transportrelaterat problem. Risken finns att miljömässigt sämre lösningar låses fast, då som redan konstateras, viktiga beslut om inriktning tas redan i ÅVS-skedet. Ett författningsreglerat ÅVS-skede med krav på framtagande av en strategisk miljöbedömning (SMB-direktivet) innebär att miljöbedömningsprocessen påbörjas och dokumenteras redan i det tidiga skedet. En sådan tidig miljöbedömning bör vara ett viktigt underlag för hur de föreslagna åtgärderna ska värderas i ett strategiskt utvecklingsperspektiv och utgör också en grund för den fortsatta miljöbedömningen som görs av den planerade verksamheten/åtgärden i väg- eller järnvägsplaneprocessen. Om den planerade verksamheten/åtgärden kan antas innebära betydande miljöpåverkan kommer detta att påverka den miljöbedömning (verksamhetsspecifik) enligt MKB-direktivet som senare ska göras i samband med planläggningen. En röd tråd i miljöbedömningsprocessen kan då följas tillbaka till planeringen i det tidiga skedet.

Propositionens ambitioner att åtgärdsvalsstudier ska medverka till ett ändamålsenligt samspel mellan kommunens fysiska planering enligt plan- och bygglagen och den statliga fysiska planeringen av transportinfrastruktur har inte gett några tydliga avtryck. Detta glapp mellan olika planeringsnivåer riskerar att leda till bristande effektivitet och att viktiga inriktningsfrågor för samhällsbyggandet tappas bort på vägen.

4 b. Förtydliga länsstyrelsernas roll och uppgifter i väg- och järnvägsplaneprocessen

Huvudförslaget är att författningarna föreslås förtydligas avseende länsstyrelsernas roll och uppgifter i väg- och järnvägsplaneprocessen, vilket syftar till en ökad förutsägbarhet avseende länsstyrelsernas roll och uppgifter i väg och järnvägsplaneprocessen som ger stöd för gemensamma arbetsmetoder och effektivare handläggning. För att uppnå detta föreslås författningarna förtydligas enligt nedan.

- Författningarna föreslås förtydligas avseende vilka frågor länsstyrelsen ska bevaka under samrådet och i samband med tillstyrkan till väg- och järnvägsplans fastställelse.
- Författningarna föreslås förtydligas avseende syfte med att länsstyrelsen har rollen att fatta beslut om betydande miljöpåverkan och godkänna miljökonsekvensbeskrivning.
- Författningarna föreslås förtydligas avseende vilket samordningsansvar enligt länsstyrelseinstruktionen länsstyrelsen har i väg- och järnvägsplaner avseende till exempel samråd med riksintressemyndigheterna.
- Regeringen föreslås förtydliga vägförordningen och förordning om byggande av järnväg avseende att länsstyrelsen under samrådet ska ge rådgivning avseende följd- och parallellärenden enligt miljöbalken samt kulturmiljölagen, som kan påverka lokalisering, utformning och genomförbarhet. Bemyndigande finns.
- Författningarna föreslås förtydligas avseende syftet med att länsstyrelsen får underrättelse om tillägg till vägplan och järnvägsplan (så kallade oväsentliga avvikelser).

Motiv

Länsstyrelsens roll i planeringsprocessen är en ständigt återkommande frågeställning som tar resurser i anspråk hos både Trafikverket och länsstyrelserna. Anledningen är främst att det saknas en uttalad beskrivning av länsstyrelsens roll och ansvar. Otydligheten gör att planprocessen riskerar att inte bli önskvärt effektiv, rättssäker och förutsägbar. Idag är det mycket otydligt varför länsstyrelserna ska avge de i författningarna angivna besluten och ett yttrande. Arbetsgruppen menar att länsstyrelsen som fristående bedömare av handlingarna har en granskande uppgift i väg- och järnvägsplaner, då väg- eller järnvägsplanen fastställs inom samma myndighet som upprättat planen.

Länsstyrelsens granskande roll kommer till uttryck i Länsstyrelsens uppgift att fatta beslut om betydande miljöpåverkan, godkänna miljökonsekvensbeskrivningen samt i det angivna samråd som Trafikverket ska ha med länsstyrelsen innan väg- eller järnvägsplanen kan fastställas. I varken förarbeten eller författningar finns dock beskrivet varför länsstyrelsen har denna roll. En ändring i författningarna förtydligar länsstyrelsens roll som samrådspart för alla aktörer och ger förutsättningar för länsstyrelserna att arbeta mer enhetligt.

Författningarna är tydliga med att länsstyrelserna ska ges tillfälle att som en del i samrådet löpande tycka till om vägens eller järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan, precis som övriga samrådsparter. Men vad länsstyrelsen ska bevaka, vilka frågor som är de viktigaste, anges inte. En jämförelse kan göras med plan- och bygglagen som reglerar länsstyrelsens roll under exempelvis samråd och granskning av detaljplan, och då specificerar vad länsstyrelsen ska lämna synpunkter på och i vilket skede.

Av förarbeten till infralagarna framgår att länsstyrelsen under samråden ska bevaka strandskydd och biotopskydd, men detta framgår inte tydligt i lagstiftningen vilket gör att tillämpningen av områdesskyddet ofta blir föremål för diskussion.

Otydligheten kring vilka allmänintressen som länsstyrelsen ska bevaka kan leda till ineffektiva samrådsmöten som mest ger övergripande information om projektet. Länsstyrelsen eftersträvar effektiva samrådsmöten med tydliga frågeställningar kring utformning, lokalisering och miljöpåverkan.

Enligt 2 § länsstyrelseinstruktionen hör det till länsstyrelsens generella uppdrag att utifrån ett statligt helhetsperspektiv arbeta sektorsövergripande samt inom myndighetens ansvarsområde samordna statliga myndigheters insatser. Denna princip kommer tydligt till uttryck i planprocesser enligt plan och bygglagen, där länsstyrelsen enligt 2 kap. 1–4 §§ plan- och byggförordningen ska föra en dialog med berörda statliga myndigheter och lämna samordnade statliga besked till kommunen. Om det är Trafikverket eller länsstyrelsen som har samordningsansvaret för de statliga myndigheterna, exempelvis riksintressemyndigheterna, framgår inte tydligt av lagstiftningen som gäller för väg- och järnvägsplaner. Det skapar osäkerhet kring länsstyrelsens bevakning av riksintressen och leder även till att länsstyrelserna kan tolka uppdraget olika.

Det finns en otydlighet kring hur miljölagstiftningen och kulturmiljölagen ska hanteras inom ramen för den fysiska planeringen av vägar och järnvägar. Länsstyrelsen bevakar och rådger redan idag i frågor som berör följd- och parallellären-

den som kan påverka lokalisering, utformning och genomförbarhet, men arbetsgruppen menar att en formalisering av uppgiften behövs för att tydliggöra den och för att synliggöra vikten av kopplingarna mellan väglagen och lagen om byggande av järnväg och kulturmiljölagen och miljöbalken.

Efter väg- eller järnvägsplanens fastställelse får endast oväsentliga avvikelser göras. Vad en oväsentlig avvikelse är avgör Trafikverket utan krav på samråd. Om avvikelsen rör mark eller utrymme som ska tas i anspråk så görs ett tillägg till planen och länsstyrelsen underrättas. Det framgår inte av lagstiftningen om och i så fall hur länsstyrelsen förväntas agera på detta.

Med hänvisning till ovanstående menar arbetsgruppen att planprocessen och länsstyrelsernas arbete i väg- och järnvägsplaner kan effektiviseras genom att författningarna tydliggör länsstyrelsens uppgifter och roll i väg- och järnvägsplanprocessen.

4 c. Ett förtydligat samråd mellan länsstyrelserna och planupprättaren

Huvudförslaget är att författningarna ska ge stöd för ett förtydligat samråd mellan länsstyrelserna och planupprättaren. Motiven till förslaget är att otydligheten och avsaknaden av en gemensam tolkning av förarbetena riskerar att leda till omtag i planprocessen på grund av otillräckligt utredda frågor. Otydligheten ökar också risken för att länsstyrelserna gör olika bedömningar.

Regeringen föreslås förtydliga vägförordningen och förordning om byggande av järnväg avseende samrådet. Bemyndigande finns. Förordningarna föreslås ge stöd avseende:

- När samrådet ska inledas för att möjliggöra ett samråd som beaktar alla alternativ som är möjliga.
- Hur samrådet ska genomföras så att frågor som rör lokaliseringen sker tidigt och att senare samråd fokuserar på utformningen.
- Samråd om lokalisering och utformning ska genomföras för alla projekt.

Trafikverket föreslås se över sina vägledningarna exempelvis *Planläggning av vägar och järnvägar*, version 1.0 TRV 2012/85426, för att ge bättre stöd för Trafikverket att genomföra samrådet enligt intentionerna i *Planeringssystem för transportinfrastruktur*, proposition 2011/12:118, och miljöbedömningsförordningen (2017:966). Revideringsprocessen kan gärna ske i samarbete med länsstyrelserna.

BAKGRUND

Propositionen 2011/12:118, *Planeringssystem för transportinfrastruktur*, beskriver hur lagstiftaren menar att samrådsprocessen ska ske och texten som följer här är hämtad från denna.

Utgångspunkten för att starta en väg- eller järnvägsplan är att den förberedande analysen enligt fyrstegsprincipen har resulterat i standpunkten att den åtgärd som lämpligen ska genomföras är att bygga om eller bygga en ny väg eller järnväg. Samrådet ska inledas så

snart det finns en avsikt att bygga en väg eller en järnväg och när alla alternativ är möjliga. Planhandlingarna ska redovisa den analys enligt fyrstegsprincipen som gjorts innan arbetet med väg- eller järnvägsplanen påbörjades. När den formella processen startar ska syftet vara att utreda och definiera var vägen eller järnvägen ska lokaliseras och hur den ska utformas. Samrådet i det tidiga skedet med framför allt allmänheten bör inledas innan det finns alternativa korridorer, sträckningar eller liknande. Den berörda allmänheten liksom myndigheter och organisationer, kan bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga för väg- eller järnvägsbyggaren att känna till och ta hänsyn till i planeringsarbetet. Samrådsunderlaget i tidiga skeden ska fokusera på frågor som rör lokaliseringen, medan det i senare skeden ska fokusera på utformningen av vägen. Samrådet ska dock i både tidiga och senare skeden omfatta miljöpåverkan. När planeringsprocessen är genomförd kommer samrådet sammantaget att ha omfattat vägens eller järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

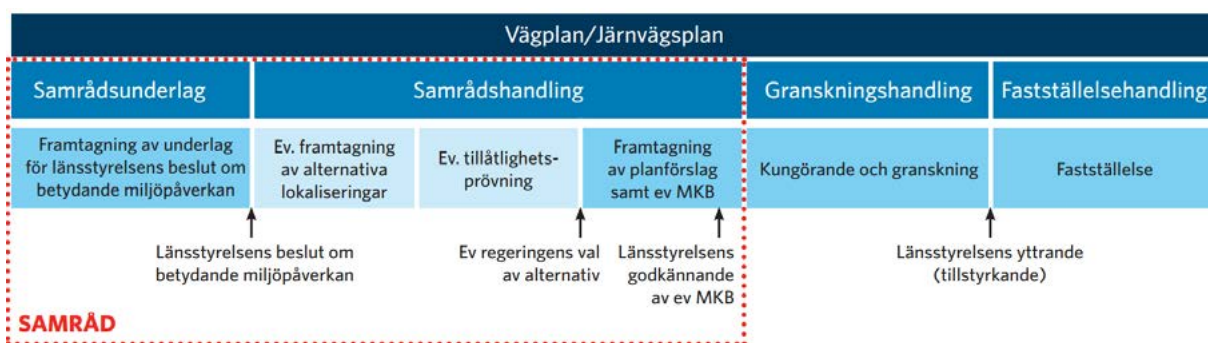
Motiv

Den fysiska planeringsprocessen ska alltså starta när det finns en avsikt att bygga en väg eller järnväg, men fyrstegsprincipens steg 3 och 4 utreds många gånger redan i åtgärdsvalsstudierna då de utgör en länk mellan Trafikverkets strategiska och ekonomiska planering. Steg 3 och 4 ingår alltså i ÅVS:en för att ett förslag till åtgärd krävs för att kunna beräkna budgeten för ett projekt och därmed kunna starta planprocessen, vilket även medför att det redan i beställningen från Trafikverket till planupprättaren finns ett förslag till åtgärd. Därför blir det en utmaning för planupprättaren att förutsättningslöst starta planprocessen och inleda samrådet från utgångspunkten att alla alternativ är möjliga. Det skapar även otydlighet mot samrådsparterna var i planeringsprocessen man befinner sig då planhandlingarna ska redovisa den analys enligt fyrstegsprincipen som gjorts innan arbetet med väg- eller järnvägsplanen påbörjades. Om åtgärdsvalsstudierna är för detaljerade riskerar med andra ord samrådsprocessen att sättas ur spel då ett flertal beslut redan har fattats i studien som påverkar frågorna om lokalisering och utformning.

Planupprättaren hämtar främst stöd i Trafikverkets vägledning för hur samrådet ska genomföras och länsstyrelsen upplever bland annat att de typfall som finns beskrivna i rapporten *Planläggning av vägar och järnvägar*, version 1.0 TRV 2012/85426, daterad 2014-09, har blivit allt för styrande för hur planprocessen genomförs. De fem typfallen i rapporten tenderar att bli så styrande att inga andra sätt att genomföra samrådet och planeringsprocessen övervägs vilket medför att samrådet inte anpassas efter det enskilda projektet. Planupprättaren tar fram en planlägningsbeskrivning till varje projekt med avsikten att denna ska redovisa hur samrådet ska genomföras. För att planlägningsbeskrivningen ska fylla sin funktion behöver den uppdateras under hela samrådet och vara en del av samrådet då planupprättaren blir överens med länsstyrelsen hur det bör genomföras, detta sker inte idag. Det faktum att Trafikverket anser att en planlägnings-

beskrivning behövs menar vi visar på lagstiftningens otydlighet. Länsstyrelserna menar även att Trafikverket genom sin tolkning av planeringsprocessen, se bild nedan, inte i tillräcklig utsträckning samråder om alternativa lokaliseringar i de projekt som inte inkluderar en lokaliseringsutredning.

Samrådsunderlaget som länsstyrelserna får som underlag för sitt beslut om betydande miljöpåverkan ska uppfylla 8 § och 9 § punkt 1 miljöbedömningsförordningen, vilket innebär att lokalisering och utformning ska redovisas i den omfattning och detaljeringsgrad som behövs för att kunna ta ställning till om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Ofta stämmer dock inte tolkningen av vad samrådsunderlaget ska innehålla enligt miljöbedömningsförordningen överens mellan länsstyrelserna och planupprättaren.



Trafikverkets tolkning av planläggningsprocessen för väg- och järnvägsplaner. www.Trafikverket.se



Arbetsgruppens tolkning av planläggningsprocessen för vägplaner, se bilaga för större bild och inlagd lagtext.

Idag omfattar planupprättarens samrådsunderlag oftast ett utredningsområde och förslag till åtgärder och därför kommer samrådet i detta skede att handla om platsens förutsättningar och förhållanden. I projekt utan lokaliseringsutredning tar planupprättaren därefter ställning till sträckning och lokalisering som ska utredas och redovisas i den fortsatta planprocessen. Det valda alternativet och utformningen redovisas i samrådshandlingen och det framgår därför inte med önskvärd tydlighet att det fortsatta samrådet även omfattar lokaliseringen och

utformningen. Planupprättarens planhandlingar saknar för övrigt ofta en redovisning av studerade alternativ, vilka val och bortval som har gjorts och motiven till dem. Dessa brister skapar stor otydlighet för länsstyrelserna när synpunkter på lokaliseringen och utformningen ska lämnas. Planupprättaren är inte heller alltid tydliga *att* och *när* de vill ha länsstyrelsernas synpunkter på lokalisering och utformning.

Många länsstyrelser upplever även att planupprättarens fokus på samrådet med allmänheten gör att de förbiser att samråda med länsstyrelsen efter länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Det innebär att länsstyrelsens synpunkter på planer utan miljökonsekvensbeskrivning riskerar att efterfrågas först när länsstyrelsen ska yttra sig innan planen ska fastställas av Trafikverket juridik och planprövning. I planer som omfattar miljökonsekvensbeskrivning genomförs inte alltid samråd med länsstyrelsen mellan beslut om betydande miljöpåverkan och när miljökonsekvensbeskrivning lämnas in till länsstyrelsen för godkännande. Det innebär alltså att samråd om lokalisering, utformning och miljöpåverkan med länsstyrelsen i båda fallen blir bristfällig och att länsstyrelsens synpunkter riskerar att komma i ett alltför sent skede.

Samrådet är mycket översiktligt reglerat i författningarna. Lagstiftarens intention enligt förarbetena var att komma ifrån en ineffektiv skedesindeld planprocess för att möjliggöra en flexiblare och effektivare sådan. Kravet på samråd om lokalisering, utformning och miljöpåverkan skulle dock inte förändras. Men denna nya planprocess ställer stora krav på att planupprättaren väl känner till förarbetsuttalandena i propositionen och att de i samrådet tydliggör i vilket skede man befinner sig och vad samrådet fokuserar på.

Med hänvisning till ovanstående menar arbetsgruppen att samrådet ytterligare behöver förtydligas i förordningarna. Även Trafikverkets vägledningar behöver omarbetas för att ge bättre stöd för planupprättaren att genomföra samrådet med länsstyrelsen enligt intentionerna i propositionen.

4 d. Större möjlighet att fastställa skydds- och försiktighetsåtgärder på plankarta

Regeringen föreslås förtydliga vägförordningen och förordning om byggande av järnväg avseende vad ett fastställelsebeslut ska och får omfatta. Bemyndigande finns.

Länsstyrelserna föreslås föra dialog med Trafikverket i syfte att få Trafikverket juridik och planprövning att fastställa mer än plankartan, i enlighet med det lagen redan idag tillåter enligt 16 a § väglagen och 2 kap. 9 § lag om byggande av järnväg.

Motiv

Omfattande resurser hos länsstyrelserna, planupprättaren och dess konsulter läggs på att beskriva och utreda skadeförebyggande åtgärder under väg- och järnvägsplanprocessen och med framtagning av miljökonsekvensbeskrivningen. Med tanke på de resurser som läggs ned på detta arbete bör dessa åtgärder fastställas. Att det som idag endast är plankartan som fastställs upplevs inte som

tillräckligt med tanke på de stora miljökonsekvenser som projekten ofta medför. Arbetsgruppens förslag är att det till plankartan ska finnas uppgifter med utförligare beskrivning av de skydds- och försiktighetsåtgärder som anges på plankartan och att dessa uppgifter också fastställs. I nuläget kan det på plankartan exempelvis anges "utterpassage" utan några anvisningar kring hur denna utterpassage ska utformas för att uppnå sitt syfte. Att fastställa också de utförligare beskrivningarna minskar negativ miljöpåverkan genom att tillvarata det arbete som lagts under planprocessen för att utforma specifika skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Uppgifter som kan förändras eller som prövas i anmälningsförfaranden och tillståndsgivning ska fortsatt inte fastställas.

4 e. Lantmäteriet föreslås få en utökad samrådsskyldighet med länsstyrelsen

Förslaget att lantmäteriet föreslås får en utökad samrådsskyldighet med länsstyrelsen syftar till att genom samråd med länsstyrelsen undvika risken för skador på exempelvis höga naturvärden och kulturmiljöer och därmed risken för att länsstyrelsen istället behöver överklaga förrättningsbeslutet. Ett överklagande riskerar att tidplanen försenas och att genomförande av ett väg- eller järnvägsprojekt försvåras.

Lantmäteriet föreslås få en utökad samrådsskyldighet med länsstyrelsen i de fall deras beslut om förrättningar för enskilda vägar skiljer sig från de förslag som redovisas på illustrationskartorna som tillhör väg- eller järnvägsplanen.

Motiv

Trafikverket har genom en väg- eller järnvägsplan rådighet över den mark som ingår i planområdet, vilket fastställs genom plankartorna. Ändringar i lokalisering och utformning av enskilda vägar fastställs dock inte i väg- eller järnvägsplanen utan beslutas i en senare lantmäteriförrättning. De enskilda vägarna brukar vanligtvis redovisas på illustrationskartorna som tillhör väg- eller järnvägsplanen.

Miljöpåverkan till följd av nödvändiga förändringar i de enskilda vägarna studeras därför enbart ytligt under planarbetet, trots att dessa åtgärder kan medföra betydande miljökonsekvenser som ibland till och med är större än miljökonsekvenserna av de åtgärder som fastställs i planen.

När en väg eller järnväg ändras genom ombyggnad, utbyggnad, flytt eller liknande medför genomförandet i många fall följdkonsekvenser för anslutande vägar som inte ingår i planen. Det kan gälla stängning av enskilda vägars anslutningar till det allmänna vägnätet och omdragning av dem till en trafiksäker anslutning.

Idag samråder inte Lantmäteriet med länsstyrelserna om de förrättningsärenden för enskilda vägar som avviker från illustrationskartorna i väg- eller järnvägsplanen. Istället underrättar Lantmäteriet länsstyrelsen om ärendet först vid avslutad förrättning. Om allmänna intressen då inte har beaktats i tillräcklig utsträckning, som exempelvis jordbruksmark, fornlämningar eller skyddade arter, finns risk att länsstyrelsen behöver överklaga förrättningsbeslutet, en process som i sig kan leda till förseningar av väg- och järnvägsplaneprojektet.

Genom samråd med länsstyrelsen kan Lantmäteriet tidigt uppmärksammas på att en förändrad dragning av en enskild väg exempelvis kan kräva tidskrävande arkeologiska utredningar och undersökningar innan förrättningen kan genomföras och marken tas i anspråk. Andra exempel på frågor som är viktiga att uppmärksamma tidigt är till exempel biotop- och artskydd som kan försvåra eller till och med omöjliggöra en föreslagen vägdragning.

4 f. Tillsynsmyndighet för tillåtlighetsbeslut

En tillsynsmyndighet bör utses för tillåtlighetsbeslut enligt 17 kap. miljöbalken gällande vägar och järnvägar och villkoren som är förenade med tillåtlighetsbeslutet.

Motiv

När regeringen fattar tillåtlighetsbeslut för vägar och järnvägar kan dessa förenas med villkor. Tillsynen av villkoren utövades tidigare av länsstyrelsen, men sedan 2011 finns ingen myndighet angiven för tillsynsansvaret. Länsstyrelsen får dock tillåta en mindre avvikelse från ett tillåtlighetsbeslut för en väg eller järnväg om det finns särskilda skäl.

Villkor i beslut, där ingen tillsynsmyndighet är utpekad för att bevaka efterlevnaden, riskerar att bli verkningslösa och ger ingen rättssäkerhet. Avsaknaden av en utpekad tillsynsmyndighet skapar otydliga spelregler för de inblandade myndigheterna, vilket leder till ineffektiva processer.

5. Avslutande kommentar

Regeringens syfte med detta uppdrag till länsstyrelserna är att ytterligare öka synergieffekterna och effektiviseringarna inom länsstyrelsernas verksamheter och bidra till ökad rättssäkerhet och kvalitet inom verksamheten.

Förslagen i rapporten syftar till en effektivare planeringsprocess och ökad förutsägbarhet avseende länsstyrelsernas roll och uppgifter i väg och järnvägsplaneprocessen, vilket möjliggör mer rättssäker och effektivare handläggning. Gemensamma arbetsmetoder kan ge länsstyrelserna stöd för att utveckla verksamheten.

Vi ser dock att genom tydligare reglering av planeringsprocessen och länsstyrelsens uppgifter och roll finns potential att nå längre för ökad rättssäkerhet och effektivare handläggning.

Det är några förslag som vi vill lyfta fram som särskilt viktiga:

Under arbetet med detta uppdrag har det blivit allt mer påtagligt att länsstyrelsernas roll och uppgift i väg- och järnvägsplaneprocessen bör förtydligas för att förenkla för länsstyrelserna att arbeta mer effektivt, rättssäkert och enhetligt och även ge tydligare förutsättningar för Trafikverket. De viktigaste förslagen för att uppnå detta är därför de författningsändringar som förtydligar länsstyrelsernas roll och uppgifter i väg- och järnvägsplaneprocessen samt att länsstyrelserna får i uppdrag att ta fram vägledning för länsstyrelsernas tillämpning av väg- och järnvägsplanelagstiftningen.

För att få en effektivare planeringsprocess och beslutsunderlag som är bättre samradda och utreda föreslås ett förtydligt samråd mellan länsstyrelserna och Trafikverket. Detta skulle även ge ett bättre stöd för länsstyrelserna att göra mer enhetliga bedömningar i beslut och handläggning.

En författningsreglering av åtgärdsvalsstudien med krav på strategisk miljöbedömning säkrar kvaliteten på beslutsunderlagen som ligger till grund för strategiska planer och planläggning av vägar och järnvägar. Genom en sådan författningsreglering av deltagande i åtgärdsvalsstudien kan länsstyrelsens kännedom om miljöförhållanden och andra planeringsförutsättningar inom länet tidigt tas tillvara och gynna Trafikverket i projektet.

2019-10-24
Fi2019/03570/SFÖ

Finansdepartementet

Länsstyrelserna

Uppdrag att föreslå gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt länsstyrelserna att med utgångspunkt i erfarenheter från tidigare genomförda investeringsprojekt lämna förslag till gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar. I uppdraget ingår även att vid behov lämna förslag till bemyndiganden och författningsändringar.

Metoderna ska säkerställa myndigheternas nuvarande uppgifts- och ansvarsfördelning, vara kostnadseffektiva samt möjliggöra att regionala och lokala hänsyn kan tas. Metoderna ska om möjligt även kunna tillämpas på andra projekt än transportinfrastrukturinvesteringar.

Uppdraget ska samordnas av Länsstyrelsen i Skåne län. Regeringskansliet (Finansdepartementet) ska hållas informerat under uppdragets genomförande. Uppdraget ska redovisas av Länsstyrelsen i Skåne län senast den 28 maj 2020 till regeringen (Finansdepartementet).

Bakgrund

Det finns behov av att utveckla gemensamma arbetsmetoder för länsstyrelsernas arbete vid omfattande projekt på t.ex. infrastrukturområdet. Länsstyrelserna behöver fortsatt verka för en ökad samverkan mellan varandra, inte minst för att öka synergieffekterna och effektiviseringsvinsterna inom sina verksamheter. Gemensamma metoder kan också bidra till ökad rättssäkerhet och kvalitet inom verksamheten.

Enligt bl.a. miljöbalken och plan- och bygglagen (2010:900) har länsstyrelserna särskilda uppgifter i den fysiska planeringsprocessen för investeringar i

transportinfrastruktur, främst vägar och järnvägar. Flera länsstyrelser har uppmärksammat regeringen på behovet av resurser för länsstyrelsernas deltagande vid planering och genomförande av omfattande transportinfrastrukturinvesteringar. Regeringen avser även att ge Trafikverket i uppdrag att analysera länsstyrelsernas behov av resurser med anledning av sådana investeringar.

På regeringens vägnar

Lena Micko

Sara Jendi Linder

Kopia till

Trafikverket

2019-10-24
I2019/02765/TP

Infrastrukturdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

Uppdrag att analysera resursbehov för länsstyrelserna vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar

Regeringens beslut

Trafikverket ska med utgångspunkt i erfarenheter från tidigare genomförda investeringsobjekt analysera under vilka omständigheter det finns behov av extra resurser hos länsstyrelserna med anledning av omfattande investeringsobjekt samt föreslå och konsekvensbeskriva en långsiktigt hållbar modell för resurshantering för sådana investeringsobjekt. I uppdraget ingår att föreslå budgetmässig hantering. Finansiering inom gällande nationell transportslags-övergripande plan för transportinfrastrukturen ska ske inom ramen för de medel som beräknats för planering och projektering av namngivna objekt. Eventuella behov av bemyndiganden och författningsändringar m.m. ska beskrivas. Föreslagen modell ska säkerställa myndigheternas nuvarande uppgifts- och ansvarsfördelning i den fysiska planeringsprocessen liksom möjligheterna till ekonomisk styrning och uppföljning.

Trafikverket ska inhämta erforderliga uppgifter från länsstyrelserna som ska bistå vid uppdragets genomförande.

Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket föra dialog med Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet).

Uppdraget ska redovisas senast den 28 maj 2020 till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet).

Skälen för regeringens beslut

Länsstyrelserna har särskilda uppgifter i den fysiska planeringsprocessen för investeringar i transportinfrastruktur, främst avseende vägar och järnvägar.

Företrädare för flera län har vid olika tillfällen uppmärksammat regeringen både på behovet av ytterligare resurser och ny finansieringsmodell för länsstyrelsernas deltagande vid planering och genomförande vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar. Trafikverket har också påtalat detta behov. Även Sverigeförhandlingen har berört frågeställningen (SOU 2016:3 s. 63).

Regeringen har konstaterat att det finns behov av att analysera vilka förutsättningar länsstyrelserna har att hantera och prioritera sina uppgifter vid omfattande infrastrukturprojekt (prop. 2016/17:21 s. 47).

På regeringens vägnar

Tomas Eneroth

Elisabet Bodin

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM
Finansdepartementet/BA och SFÖ
Miljödepartementet/ME
Infrastrukturdepartementet/US
Samtliga länsstyrelser

Callréus Lisa

Från: Palo Kajsa
Skickat: den 25 november 2019 14:38
Till: Lst-DL-Forum Samhällsbyggnad
Kopia: Callréus Lisa
Ämne: Uppdrag angående större infrastrukturprojekt - frågor till alla Länsstyrelser
Bifogade filer: Fi2019_03570 Uppdrag t lst att föreslå gmsamma metoder vid infrastrukturinvesteringar 191024.pdf; Regeringsbeslut-uppdrag.pdf

Hej

Med anledning av att vi i Skåne samordnar arbetet med bifogat uppdrag vill vi ställa några frågor till er inför uppstarten av arbetet. Dels behöver vi ganska snart få veta om och iså fall vem som ni vill ha med i detta arbete samt vilka projekt ni själva identifierar som omfattande infrastrukturinvesteringar i ert län. Dessutom vill vi veta om ni tycker att det är okej att vi i Skåne håller kontakten med det parallella uppdrag som Trafikverket har angående finansiering av Länsstyrelsernas arbete.

Ni får sedan lite mer tid på er för att besvara ytterligare frågor angående hur ni jobbar på er Länsstyrelse och vad ni tycker är intressanta metoder och erfarenheter som fler kan ta del av.

Tiden för detta regeringsuppdrag är kort (28 maj 2020) så därav dessa frågebatterier för att vi ska komma igång snabbt. TACK på förhand för er medverkan.

Svar senast 2019-12-06 skickas till Kajsa Palo kajsa.palo@lansstyrelsen.se och Lisa Callréus lisa.callreus@lansstyrelsen.se

- 1) Kontaktperson från er länsstyrelse för regeringsuppdraget
- 2) Interesse av att vara med i arbetsgruppen? I så fall vem?
- 3) Vilka omfattande infrastrukturinvesteringar har ni eller har haft i ert län?
- 4) Trafikverkets uppdrag angående Länsstyrelsernas behov av finansiering för arbete med stora projekt- anser ni att detta också kan/ska samordnas via Länsstyrelsen Skåne? *(Vi har redan blivit kontaktade av Trafikverket i detta ärende- uppdraget bifogas)*

Svar senast 2020-01-07 skickas till Kajsa Palo kajsa.palo@lansstyrelsen.se och Lisa Callréus lisa.callreus@lansstyrelsen.se

- 5) Beskriv kortfattat hur ni ser på Länsstyrelsens roll i infrastrukturprojekt. (Med hänvisning till regeringsuppdraget står i SOU 2016:3 på sidan 63 att Länsstyrelsen bland annat har ansvar för planeringsunderlag, är en samrådspart i flera frågor, har ett tillsynsansvar och fattar ett antal beslut i processen.)
- 6) Hur arbetar ni med infrastrukturprojekt
 - a) Relationer med Trafikverket Planering och Investering? Trafikverket Stora Projekt? (Som kan vara av intresse för fler länsstyrelser)
 - b) Relationer och arbetssätt internt? (Som kan vara av intresse för fler länsstyrelser)
 - c) Har ni några arbetsmetoder som ni använder er av som kan vara användbara för alla länsstyrelser vid omfattande investeringsprojekt?
 - d) Vilka arbetsmetoder skulle ni vilja fanns som stöd för ert arbete vid omfattande investeringsprojekt?
- 7) Har ni några synpunkter på behov av eller förslag till ändrade bemyndiganden och författningsändringar?
 - a) Inom vilken lagstiftning?
 - b) Behov av stöd i bemyndiganden och/eller författningar för att kunna prioritera ärenden som berör omfattande investeringsobjekt?

Med vänliga hälsningar

KAJSA PALO

Länsarkitekt/Enhetschef

Enheten för samhällsplanering

010-224 13 87

kajsa.palo@lansstyrelsen.se



www.lansstyrelsen.se/skane

2020-03-19

Kontaktperson
Enheten för samhällsplanering
Lisa Callréus

Länsstyrelsernas resursbehov vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar

Bakgrund

Med detta inspel från länsstyrelsernas arbetsgrupp, för vårt regeringsuppdrag gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar, till Trafikverkets arbetsgrupp lyfter vi de viktigaste parametrarna ur ett länsstyrelseperspektiv, för när extra resurser behövs för att inte länsstyrelserna ska vara bromsklossar i Trafikverkets omfattande infrastrukturprojekt.

Länsstyrelsernas arbetsgrupp jobbar under våren 2020 med parallellt RU som Länsstyrelsen Skåne samordnar. I vår rapport kommer förutom förslag om gemensamma arbetsmetoder också att lyfta ett bredare perspektiv på dagens infrastrukturplanering. Vi ser behov av gemensamma arbetsmetoder mellan Trafikverket och länsstyrelserna liksom ett behov av att utreda och förtydliga länsstyrelsernas roll i de tidiga skedena (se nedan), då mycket proaktivt arbete kan underlätta arbetet i de kommande formella skedena.

De parametrar/exempel på resurskrävande projekttyper som vi lyfter är gjorda februari 2020 efter inkomna synpunkter från nästan alla länsstyrelser, och med bearbetning av arbetsgruppen. Arbetsgruppen kan konstatera att det finns en stor samstämmighet i de inkomna svaren från länsstyrelserna.

Ny modell för resurstilldelning

Vår uppfattning om syftet med extra resurser till länsstyrelserna är att de möjliggör för länsstyrelserna att handlägga viktiga projekt så att de i möjligaste mån håller sökandes tidplan, utan att tumma på rättssäkerhet, kvalitet och utan att det ger konsekvenser för länsstyrelsens övriga ärendehandläggning och i förlängningen allmänheten.

Extra resurstilldelning kan inte bli en exakt ersättning för länsstyrelsernas nedlagda arbetstimmar. Det handlar om att hitta en modell som tar hänsyn till fler parametrar än dagens modell, som enbart tittar på tillåtlighetsprövade projekt med miljöbalksrelaterat arbete. De 21 länsstyrelserna har samma lagstiftade roll gentemot Trafikverket, men våra

2020-03-19

resurser och organisering inom varje länsstyrelse ser olika ut. Exempelvis har en liten länsstyrelse ofta planhandläggare som jobbar brett inom PBL, MB och väglagen och lagen om byggande av järnväg, medan det på de större länsstyrelserna finns planhandläggare som bara handlägger infraprojekt inom väglagen och lagen om byggande av järnväg. Förutom den sammanhållande planhandläggaren är det handläggare på många olika enheter som behövs för handläggningen av infraprojekt och dess följdärenden. Hänsyn behöver på något vis tas till den eller de berörda länsstyrelsernas specifika förutsättningar när behov av extraresurser ska bedömas. En tanke är att relatera det tillkommande resursbehovet till den befintliga verksamheten på aktuell länsstyrelse. Är resursbehov större än exempelvis X % av den vanliga verksamheten inom aktuella sakområden, så ska det betraktas som ett projekt som kräver extra resurser.

Storlek och komplexitet på projektet (t.ex. mängden mark som tas i anspråk och hur många intressen som berörs) skulle kunna avgöra huruvida ett projekt är "extraordinärt" och kräver att länsstyrelsen får extra resurser. En annan faktor är om många infrastrukturprojekt, eller flera stora/eller komplexa projekt, berör samma länsstyrelse samtidigt.

Trafikverket och Länsstyrelsen behöver tidigt komma överens om projektets förutsättningar och med utgångspunkt från denna planering kan merkostnader hos Länsstyrelsen beräknas. Det behöver finnas en metod för att översiktligt beräkna länsstyrelsens resursåtgång, men hur mycket resurser som krävs är projektspecifikt och beroende av bl.a. antalet prövningar/tillstånd.

En ny modell behöver ha ett genomförandeperspektiv på länsstyrelsernas arbete med infrahandläggning, dvs omfatta den handläggning och myndighetsutövning som krävs för projektets genomförande: planläggning, beslut och tillsynsåtgärder mm inom miljöbalken, kulturmiljölagen, PBL, FBL, Ellagen etc samt koordinering mellan olika ärendeslag/ insatser.

Erfarenhets- och kompetensnivån hos Trafikverket påverkar hur mycket resurser projektet kräver hos Länsstyrelsen, liksom Trafikverkets förmåga att prioritera och synka sina planer sinsemellan inom Trafikverket för att undvika arbetstoppar.

Länsstyrelserna betonar proaktivitet, med god framförhållning för vår respektive verksamhetsplanering och eventuella behov av nyrekryteringar. Det är ofta inte tillräckligt att enbart anställa enstaka personer då resursbristen gäller för fler kompetenser (t.ex. fysisk planering, kulturmiljö, vattenverksamhet, miljö- och hälsoskydd och naturvård). Länsstyrelsen skulle därför behöva få besked om resurser i god tid och för flera år framåt för att kunna rekrytera genom att t.ex. samordna med andra medel. Då det ofta sker förseningar i stora infraprojekt behöver det också finnas en flexibilitet i hur resurserna kan användas över tid.

2020-03-19

Länsstyrelsens arbete med infrastrukturprojekt kan delas in i tre skeden:

1. Tidiga skeden, åtgärdsvalsstudier, förankring av projekt etc. Länsstyrelsens medverkan i dessa skeden är inte lagstadgad, men den skapar förankring och tidig förståelse för projektens kommande komplexitet. Arkeologiska utredningar påbörjas ibland redan i detta skede.
2. De formella planläggningsskedena, reglerade av Väglagen och Lagen om byggande av järnväg. Länsstyrelsens roll är här beslutande av betydande miljöpåverkan, godkännande av MKB, tillstyrkan av fastställelse och till mycket stor del rådgivande under hela samrådtiden.
3. När en vägplan eller järnvägsplan är fastställd fortsätter en rad följdärenden hos Länsstyrelserna, bland annat inom tillsyn och arkeologi. Dessutom följer också följdärenden kopplade till exempelvis behov av förändringar i det enskilda vägnätet (som inte ingår i väg, järnvägsplan).

Möjligheterna i tidiga skeden

Länsstyrelsen har idag inget tydligt uppdrag att delta i skedena innan planläggningsprocessen, vilket vanligen hanteras inom åtgärdsvalsstudier. Länsstyrelsen uppdrag i ÅVS-skedet behöver förtydligas och utformningen av detta uppdrag styr sedan vilken konstruktion som är lämplig för finansiering av Länsstyrelsens insatser.

Genom att medverka i infrastrukturplaneringens tidiga skeden kan länsstyrelserna ge sin syn på miljöpåverkan, risker, avvägningar, vägval med mera. Länsstyrelsen kan tidigt identifiera behov av bemanning hos Länsstyrelsen och kan hjälpa Trafikverket med att identifiera frågor så att projektet blir bemannat och upphandlat med rätt kompetens och med rätt finansiering när och om projektet kommer i planeringsskedet.

Exempel på nedlagd tid i stora projekt

- Västra Götaland kan bidra med info hur mycket tid olika kompetenser lade på projektet Västlänkens järnvägsplan. För mer info kontakta Anna Hendén Wedin.
- Länsstyrelserna som berörs av Ostlänken och Norbotniabanan har tidigare redovisat sina behov. Detta underlag bifogas.

Exempel på projekttyper och parametrar som genererar extra resursbehov

Nedan följer en sammanställning som visar på projekttyper och parametrar som skapar extra resursbehov hos länsstyrelserna i arbetet med väg- och järnvägsplaner och i arbetet som följer efter fastställelse.

- Väg och järnväg genom och under tätorter
- Väg och järnväg vid tätorter i ny sträckning

2020-03-19

- Motorväg och järnväg i ny sträckning
- Järnväg på längre sträcka
- Väg och järnvägsprojekt som inbegriper större broar
- Väg och järnväg som går genom värdetät omgivning (vatten, natur, kulturmiljö, arkeologi)
- Väg och järnväg med komplicerade frågeställningar, tex erosionsrisk i Natura 2000-område
- Länsöverskridande väg och järnväg och kräver samordnad länsstyrelsehandläggning
- Långvariga projekt över många år
- Väg och järnväg som pga tex statliga avtal genererar handläggning av ökat antal detaljplaner hos länsstyrelsen
- Flera omfattande, eller komplicerade projekt samtidigt inom ett län
- Väg- och järnvägsprojekt i vilka Trafikverket är ovana vid frågeställningarna och behöver omfattande stöd hos länsstyrelserna. Sådana frågeställningar kan tex handla om Natura 2000, kulturmiljö (t.ex. fornlämningar, byggnadsminnen, riksintressen), ekologisk kompensation och flytt av kraftledningar. För ovana projektledare kan behovet av stöd gälla i stort sett alla frågor.

Andra omfattande infrastrukturprojekt som skapar extra resursbehov hos länsstyrelserna:

- Flygplats
- Upprustning av farled och hamn

Exempel på följdärenden

Här följer exempel på ärenden som kan följa av en väg- eller järnvägsplan både inom området för väg- och järnvägsplan (här ingår mark för tillfällig nyttjanderätt) och mark som påverkas utanför planens område (här berörs t. ex. enskilda vägar som behöver läggas om). Dessa ärenden kan sammanlagt innebära att projekt bör bedömas som tillfällen då länsstyrelsen behöver extra resurser. Exempelen utgår från respektive lagstiftning.

Plan och bygglagen

- Statliga avtal om planering för ökat bostadsbyggande i samband med en infrastruktursatsning bidrar till en ökad arbetsbelastning hos den enskilda länsstyrelsen i form av ett ökat antal PBL-ärenden som exempelvis översiktsplaner och detaljplaner. Dessa ärenden hade med största sannolikhet fördelats över en längre tidsperiod om inte statligt avtal träffats.
- För kommuner som berörs av riksintresse kommunikation uppstår ofta många frågeställningar till Länsstyrelsen i kommunernas översikts- och detaljplanering vid Trafikverkets större lokaliseringstudier.
- Trafikverkets projekt kan ibland innebära ett ökat detaljplane- och översiktsplanearbete hos kommunerna vilket ökar länsstyrelsens handläggning. Det kan handla om både nya

2020-03-19

detaljplaner för bostäder eller trafikinrättningar eller detaljplaner som behöver ändras med anledning av väg- eller järnvägsplaneprojekt. Det gäller inte bara själva spår- eller vägområdet utan även exempelvis detaljplaner för stationer, nya anslutningsvägar, gator som behöver flyttas och parkeringsplatser. Observera att detaljplaner också genererar följdärenden för samma sakområden som väg- och järnvägsplaner. I översiktsplaneringen kan det exempelvis handla om fördjupade översiktsplaner för nya stationsområden.

Miljöbalken

- Handläggning av ansökningar om dispens från strandskydd, det generella biotopskyddet och 12:6 samråd med anledning av omläggning av enskilda vägar på grund av stängning av väganslutningar och/eller järnvägsplankorsningar, nyanläggning av motorvägar eller järnvägar.
- Handläggning av ansökningar om dispens från biotopskyddet för påverkan på alléer
- Handläggning av dispenser från det generella biotopskyddet för rationaliseringsåtgärder eller öppningar av nya genomfarter där skiften blivit svårbrukade till följd av att t.ex. nya vägar/järnvägar/enskilda vägar dela skiften, stänger av befintliga infarter/passager mellan skiften.
- Handläggning av hantering av massor, anmälan om avfall för anläggningsändamål och hantering av förekomst av invasiva arter och hantering av dessa.
- Handläggning av anmälan/tillstånd/dispenster vid påverkan på befintligt områdesskydd (naturreservat, naturvårdsområde, landskapsbildskydd, djur- eller växtskyddsområde)
- Handläggning av dispenser från artskyddsförordningen
- Bedömningar av påverkan på Natura 2000 område.
- Handläggning av remisser av förrättningsärenden från lantmäteriet.
- Handläggning av nätkoncessioner
- Handläggning av anmälan/tillstånd för vattenverksamhet efter att väg- eller järnvägsplan har fastställts. Denna handläggning har viss täckning genom anmälningsavgift respektive bestämmelser om ersättning för nedlagd tid i samband med tillståndsprövning.
- Handläggning vid omprövning i Mark- och miljödomstolen av markavvattningsföretag som konsekvens av väg- eller järnvägsplan.
- Länsstyrelsens tillsyn som följer av väg- eller järnvägsplaner och som inte har direkt koppling till vattenverksamhet. (Denna saknar täckning i avgiftsförordningen, till skillnad från tillsynen över vattenverksamheter (t. ex. efterlevnad av domar). Observera att tillsyn över vattenverksamheter som utgångspunkt är Länsstyrelsens ansvar, men att den kan delegeras till en kommunal nämnd.)
- Förorenad mark - Anmälan om avhjälpandeåtgärd (kan ha föregåtts av information om att ha påträffat en förorening och diverse undersökningar i mark, grundvatten, ytvatten och sediment)
- När det kommer till tillsyn av större infrastrukturprojekt har delen som avsett vatten generellt legat på länsstyrelsen medan den del som avser miljötillsyn legat på kommunen

2020-03-19

(betraktats som U-verksamhet). Kommunen har kunnat finansiera tillsynen genom avgifter. Nytt med Västlänken i Göteborg var att man kom fram till en lösning där miljötillsynen i hög omfattning plockats in i vattendelen, med resultatet att länsstyrelsen kunde behålla det mesta av tillsynen. Dock osäkert på vilket sätt tillsynen har ekonomisk täckning.

Kulturmiljölagen

- Handläggning av utredning och undersökning av fornlämningar, byggnadsminnen och kyrkor inom själva spår- eller vägområdet, för tillfällig nyttjande rätt och med anledning av omläggning av enskilda vägar.
- Fornlämningar ger upphov till flera ärenden, dvs. utredningar (som kan delas upp i flera steg), förundersökningar och undersökningar. Arkeologiska utredningar och undersökningar blir ofta omfattande för väg- och järnvägsplaner vilket innebär att det krävs uppahandlingsförfarande, vilket kräver mer resurser hos Länsstyrelsen och kan påverka tidplanen för väg- eller järnvägsprojektet.

Samtliga ovanstående sidoprövningar sker i regel efter eller något parallellt med framtagandet av väg- eller järnvägsplanen. Svårigheten för länsstyrelserna ligger därför i den vägledande rollen. Länsstyrelserna är måna om att projektet är genomförbart. Därför försöker länsstyrelsen, så långt det är möjligt och utan att föregå prövning i de enskilda ärendena, bedöma förutsättningarna för att kunna ge dispens alternativt lämna tillstånd för önskade åtgärder. Om lokaliseringsfrågan inte är ordentligt utredd i förhållande till exempelvis skyddade arter eller Natura 2000 finns små möjligheter att ge dispens eller att lämna tillstånd och projektet riskerar att tvingas backa och göra omtag. För att slippa hamna i sådana lägen läggs stor möda på att bereda väg och bidra med riskbedömning för dessa prövningar, som beroende på projektledaren för infrastrukturprojektet, behandlas med olika grad av allvar och därför i olika mån hanteras frikopplade från planprocessen.

Samråd om vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan *Väglagen §14 b*

Samrådet ska inledas så tidigt som möjligt och anpassas efter behovet i det enskilda fallet
Väglagen §14 c

Tidiga skeden ska fokusera på lokaliseringen och senare skeden utformningen av anläggningen
Prop. 2011/12:118

Samråd kan vara såväl muntligt som skriftligt
Vägförordning 3 kap 4 §

Samråd med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om vägplanen har betydelse för kollektivtrafiken, samråd även med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter.
Väglagen §14 b

Antalet samrådstillfällen anpassas så att samrådskretsen ges möjlighet att förstå och påverka projektets inriktning. Formerna för samrådet och antalet samrådstillfällen får anpassas till omständigheterna i det enskilda fallet. Ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk för vägen ska dock alltid erbjudas minst ett samrådsmöte på orten.
Vägförordning 3 kap 5 §

Samrådsunderlag

Väglagen 14 § c
Vägförordningen § 8 a
Miljöbedömningsförordningen 8 § och 9 § 1

Tillgängliggörs genom brev, kungörelse i ortstidning eller på annat lämpligt sätt ge de enskilda som kan antas bli särskilt berörda möjlighet att yttra sig
Vägförordningen § 8 a

Samrådsunderlaget ska minst innehålla

Verksamhetens eller åtgärdens utformning, omfattning och lokalisering, miljöns känslighet i de områden som kan antas bli påverkade, vad i miljön som kan antas bli betydligt påverkat och bedömning om huruvida en betydande miljöpåverkan kan antas. Samrådsunderlaget ska samtidigt ha den omfattning och detaljeringsgrad som behövs för att kunna ta ställning till om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan
Väglagen § 15

Om betydande miljöpåverkan:

Miljöbedömning

Väglagen § 14 b och § 16 b
Miljöbalken 6 kap. 35 och 37 §§

Samråd med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda, även avse innehåll i och utformning av MKB
Väglagen § 14 b

Länsstyrelsen ska verka för att MKBn får den omfattning och detaljeringsgrad som behövs för prövningen av planen. Om den som avser att bygga vägen begär det, ska länsstyrelsen redovisa sin bedömning i frågan. Länsstyrelsens redovisning är inte bindande
Väglagen § 14 b

Länsstyrelsens godkännande av MKB
Väglagen § 16 b

Samråd med Länsstyrelsen
Väglagen § 18
genom yttrande
Vägförordning 3 kap § 22

Granskning och kungörelse av planen + eventuell kungörelse av MKB
Väglagen 17 §

Fastställelse
Väglagen § 18

Bilaga 6. Länsstyrelsernas synpunkter på rapporten

Länsstyrelsen Skåne har i remissförfarande av rapporten särskilt efterfrågat länsstyrelsernas ställningstagande till förslagen och av utskicket framgick att ställningstagandena kommer att redovisas i rapporten. Vi ser dock även ett värde att redovisa de inkomna synpunkterna i rapporten, då de bland annat kan ses som en del av den kommande gemensamma dialogen. Länsstyrelsen Skåne har även fått in förslag på korrigering och förtydliganden i rapporten som skickats in som ett tillägg till yttrandena. En del synpunkter som gäller förtydliganden i rapporten har tillgodosetts i de fall de inte ändrar innehållet eller förslagen i rapporten. Nedan följer de synpunkter som har framförts i yttrandena under remissförfarandet.

Länsstyrelsen Norrbotten

Länsstyrelsen i Norrbottens län ställer sig bakom rapporten och de förslag som redovisas med undantag av förslag 4e, där vi har vissa funderingar enligt nedan:

Enligt vår mening är en författningsändring inte nödvändig gällande lantmäteriets samrådsskyldighet vid avsteg från de förslag som finns i beslutad vägplan gällande enskilda vägar. Detta eftersom dessa avsteg som regel uppfyller kraven på samrådspplikt enligt miljöbalken (12:6). Det kan däremot vara lämpligt att just detta förhållande tydliggörs, då det inte är ovanligt att lantmäteriet missar detta samråd.

Rapporten beskriver viktiga aspekter och bra förslag på sådant som behöver ändras eller förtydligas för att samarbetet mellan myndigheterna och handläggningen på respektive myndighet ska bli effektivare. Generellt är vår åsikt att den tidigare planeringsprocessen på ett tydligare sätt pekade ut i vilka skeden samråd skulle ske, medan det i den nya är en mer flytande samrådsprocess under lång tid vilket ofta skapar osäkerhet hos inblandade parter.

Gällande förslag 3 a, om att omprövning av BMP beslut behöver göras efter en viss tid så vill vi särskilt framföra att detta är positivt då förutsättningarna för rennäringen snabbt kan förändras genom att beslut om annan exploatering i området tagits.

Förslag 4 d gällande större möjlighet att fastställa skydds- och försiktighetsåtgärder på plankartan kan vara bra, men det ställer också krav på en kontroll och uppföljningsmekanism.

Länsstyrelsen Västerbotten

Länsstyrelsen Västerbotten bedömer att förslagen har potential att leda till en mer effektiv och rättssäker väg- och järnvägsplaneprocess. Oavsett vilka förslag regeringen väljer att gå vidare med anser Länsstyrelsen att Samhällsbyggnadsnätverket, genom expertgruppen för infrastruktur, bör arbeta vidare med de förslag som inte kräver externa beslut.

Vikten av resurser

Flera av förslagen i rapporten innebär att länsstyrelsen får nya uppdrag och uppgifter. En förutsättning för genomförandet av vissa förslag är att särskilda resurser kopplas till uppdragen. Vilka uppdrag som förutsätter riktade resurser kan med fördel tydliggöras i rapporten.

Fördröjda planprocesser

Eftersom ett av syftena med detta uppdrag är att effektivisera processen vore det bra om det någonstans i rapporten lyfts att tidsfördröjningar ofta beror på långa handläggningstider hos Mark- och miljödomstolen. Tillståndsärenden i domstol kan ta upp emot ett år beroende på bl.a. komplexiteten i ärendet. Det är därför särskilt viktigt att de olika följdärendena samordnas med planprocessen. Samråd för vattenverksamhet bör exempelvis påbörjas i god tid, helst i samband med

att planens MKB godkänns eller inför granskning. Detta är något länsstyrelserna också skulle kunna lyfta i det flödesschema som föreslås tas fram.

Risk att efterfråga för mycket styrning

Länsstyrelsen håller med om att det behövs tydligare ramar för länsstyrelsens roll och uppgifter i planprocesserna, men ser samtidigt en risk i att efterfråga allt för mycket detaljstyrning. Det skulle exempelvis kunna innebära att Länsstyrelsens inflytande begränsas på ett olyckligt sätt. På s. 26 jämförs väg- och järnvägsplaneringarna med plan- och bygglagen. Plan- och bygglagen är tydligare, men samtidigt har Länsstyrelsen också mindre inflytande när det kommer till de frågor som ligger utanför överprövningsgrunderna. Länsstyrelsen Västerbotten föreslår därför att det i rapporten tydliggörs att vi inte efterfrågar någon detaljstyrning utan snarare övergripande ramar i form av t.ex. kapitel i miljöbalken eller övergripande teman som ska utgöra utgångspunkt för Länsstyrelsens medverkan i väg- och järnvägsplaneringen.

Risk att låsa fast sig om detaljer fastställs på plankartan

Länsstyrelsen är positiv till förslaget som syftar till att t.ex. fler skydds- och försiktighetsåtgärder ska kunna omfattas av fastställelsebeslutet. Det kan tydliggöras i rapporten att det då inte handlar om sådant som kan säkerställas i någon senare process, t.ex. särskilt anmälningsförfarande eller miljötillståndsprövning enligt miljöbalken. Det är också viktigt att inte låsa fast åtgärder på en sådan detaljerad nivå att åtgärderna i ett senare skede kan visa sig inte fungera. Verksamhetsutövaren kommer oavsett hur detta hanteras behöva ta ett stort ansvar för att lösningar och åtgärder ska vara funktionella och ändamålsenliga. Skydds- och försiktighetsåtgärder som med högsta sannolikhet blir bra och som inte säkerställs i något av följdärendena bör dock kunna fastställas.

Avsnitt 2 c. Efter att väg- och järnvägsplaner har fastställts

Sakprövning enligt 9 kap MB behöver lyftas fram i texten. Det uppstår i normalfallet oundvikliga ärenden om miljöfarlig verksamhet kopplade till en väg- eller järnvägsplan, såsom deponering av avfall och täktverksamhet. Det bör framhållas att vid tillståndspliktiga verksamheter enligt 9 kap. miljöbalken, kommer vanligen miljöprövningsdelegationerna vid länsstyrelserna att involveras eftersom dessa prövningar i huvudsak gäller s.k. B-verksamhet.

Det bör även framgå av texten att det efter fastställd väg- eller järnvägsplan kan behövas en anmälan enligt § 28 förordning (1998:899, FMH) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd vid avhjälpandeåtgärder inom förorenade områden som kan medföra risk för ökad spridning eller exponering av föroreningar. Anmälan ska göras till tillsynsmyndigheten som i vissa fall är länsstyrelsen.

Viktiga frågor som ej tas upp i rapporten

I väg- och järnvägsplaneprojekt finns det frågor där Trafikverket och länsstyrelsen ser olika på hur lagstiftningen ska tillämpas. Det är t.ex. inte alltid som länsstyrelsen håller med om de tolkningar som gjorts i Trafikverkets egna vägledningar vilket också framgår i rapportutkastet.

Länsstyrelsen vill särskilt lyfta ekologisk kompensation och masshantering/avfall som två områden där Länsstyrelsen Västerbotten har upplevt att det finns olika synsätt.

Det pågår redan utredningar om ekologisk kompensation vilket gjorde att arbetsgruppen valde att inte lyfta denna fråga inom ramen för detta uppdrag. Länsstyrelsen Västerbotten tycker ändå att det i rapporten kort kan nämnas att detta inte fungerar optimalt idag och att det finns ett behov av att snarast se över lagstiftningen.

I infrastrukturprojekt finns det av ekonomiska skäl och miljöskäl normalt en strävan att nå massbalans genom att återanvända massor inom projektet. Det är dock vanligt förekommande att Länsstyrelsen och Trafikverket (projekten i det här fallet) har olika bild av vilka massor som är lämpliga att återanvända där Länsstyrelsen i högre grad anser att vissa massor kan utgöra en miljöfara. Trafikverket vill samtidigt använda många massor (avfall) fritt inom väg- eller järnvägsplanen. Ett annat problem är att Länsstyrelsen definierar massor som avfall när Trafikverket inte gör det. Det kan handla om att massorna (= avfallet) är förorenade och behöver behandlas innan de kan användas. Trafikverket har då varit av uppfattningen att de kan behandla eller gräva ner massorna, eftersom de legat där tidigare, medan Länsstyrelsen anser att det krävs tillstånd/anmälan för behandlingen och att vissa avfallsmassor inte är lämpliga att återanvända. Trafikverket har i vissa fall ansett att massorna blir ett avfall först när de lämnar planområdet och att de kan behandla massorna utan tillstånd inom området, vilket Länsstyrelsen inte håller med om. Ytterligare problem är att Länsstyrelsen anser att det krävs en anmälan eller tillstånd enligt miljöbalken för att genomföra åtgärder i form av användning av avfall, behandling eller deponering av avfall medan Trafikverket återigen anser att det ryms inom väg- eller järnvägsplanen.

Dessa olika uppfattningar tar mycket tid och energi och riskerar dessutom att leda till en större negativ miljöpåverkan. För att undvika dessa problem och meningsskiljaktigheter anser Länsstyrelsen Västerbotten att det finns behov av lagstiftningsförändringar alternativt vägledning för tillämpningen av nuvarande lagstiftning. Det kan bland annat behöva förtydligas vad planen har för roll samt hur miljöbalken och miljöprövningsförordningen ska tillämpas vid masshantering i infrastrukturprojekt.

Precis som för ekologisk kompensation önskar Länsstyrelsen Västerbotten att denna problematik samt behovet av lagändringar alternativt vägledning för tillämpning av lagen nämns i rapporten som ett medskick till regeringen.

Länsstyrelsen Dalarna

Några av förslagen behöver förtydligas:

4 a. I förslaget med en författningsändring gällande åtgärdsvalsstudie (ÅVS) anges att författningen ska reglera att det i en ÅVS ska ingå en strategisk miljöbedömning. Det framgår inte om detta bara ska gälla större infrastrukturprojekt eller samtliga infrastrukturinvesteringar. Förslagets konsekvenser behöver utredas om det ska bli ett allmänt krav. Det kan leda till ett omfattande arbete som i många mindre projekt kan avvaktas och hanteras när planprocessen påbörjas.

4 e. Det blir otydligt att använda begreppet "Effektivare hantering av förändringsärenden för enskilda vägar". Förändringsärenden sker inte bara i anslutning till väg- och järnvägsplaner. Förslaget bör formuleras så att det är de enskilda vägarnas placering som ska omfattas av väg- eller järnvägsplanens fastställelsebeslut eller att lantmäteriets uppgifter i processen blir mer tydliga.

Förslagets konsekvenser kan även behöva utredas.

Övriga synpunkter

Många ser Trafikverket som en myndighet och samrådspart, men Trafikverket är uppdelad i flera myndigheter och har både en intern och extern beställar- och utförarorganisation. Det är viktigt att det framgår i rapporten.

I andra stycket i avsnitt 1 a. anges att länsstyrelsen har det lokala perspektivet. Det är främst kommunerna som har det lokala perspektivet. Det bör nämnas att även de är en viktig part i de tidiga strategiska processerna.

Det är bra att rapporten belyser problematiken med att stora infrastrukturprojekt leder till att länsstyrelserna behöver avsätta resurser och kompetens och att det behövs kompensation för detta. Rapporten behöver även belysa kommunernas resurser för att delta i processen och de följdverkningar som projekten får på kommunernas detaljplaner. Den kommunala planeringsprocessen enligt PBL kan också medföra att tidplaner för infrastrukturprojekt blir fördröjda när detaljplaner strider mot väg- och järnvägsplaner

Länsstyrelsen Västmanland

2b. "Väg- och järnvägsplaneprocessen"

Totalförsvaret med fokus på civilförsvaret utifrån länsstyrelsernas roll bör finnas med i beskrivningen/bedömningen från länsstyrelsernas håll

Säkerhetsskyddsperspektivet bör diskuteras och hur dessa frågor hanteras gemensamt mellan länsstyrelserna och Trafikverket.

3 a. "Förslag på gemensamma arbetsmetoder för Länsstyrelserna (beslut om BMP)"

Det är av största vikt att detta tas fram som en överenskommelse tillsammans med Trafikverket, precis som rapporten syftar till (i samråd med).

Länsstyrelsen Uppsala

Några förslag och synpunkter på ändringar och förtydliganden redovisas nedan. Dessutom skickas direkt till samordnarna förslag på hur texten kan kortas ned samt hur texter kopplade till andra myndigheters kompetens och arbetssätt kan förändras.

Naturvårdsverket har arbetat med vägledning om miljöbedömningar sedan förändringarna i 6 kap. miljöbalken infördes och miljöbedömningsförordningen trädde i kraft. Länsstyrelsen föreslår att vägledning för miljöbedömning av väg- och järnvägsprojekt med fördel görs i samråd med Naturvårdsverket. Dessutom önskas ett förtydligande att inom ramen för samrådsprocessen är det viktigt med avstämningar mellan länsstyrelsen och Trafikverket innan granskning och innan beslut om betydande miljöpåverkan när det fortfarande finns möjlighet att påverka.

Länsstyrelsen ställer sig bakom alla förslag, även om det inte på länsstyrelsen i Uppsala finns erfarenhet av alla frågeställningar. De områden där Länsstyrelsen i Uppsala län inte har erfarenhet av de framförda problemen är Effektivare hantering av förändringsärenden för enskilda vägar samt ansvar för tillåtlighetsbeslut, men vi förlitar oss på andra länsstyrelsernas erfarenheter och bedömningar och ställer oss bakom förslagen.

Länsstyrelsen tycker att sammanställningen av vad som fungerar bra och inte med dagens arbetsformer och lagstiftning är bra.

Förslaget om effektivare handläggning genom utnyttjande av geografiska data som föreslås genomföras tillsammans med Trafikverket är mycket positivt. Länsstyrelsen påtalar dock att det kan komma att krävas författningsändringar i arkivlagen för att fullt ut kunna använda sådana tjänster, vilket bör framgå av texten.

Länsstyrelsen kan i detta skede inte fullt ut överblicka konsekvenserna av förslaget att författningsreglerat åtgärdsvalsstudier, men ställer sig bakom förslaget för det är ett viktigt skede som behöver förtydligas.

I medskicket till Trafikverkets regeringsuppdrag, där länsstyrelserna ska bistå med information, vill Länsstyrelsen tydligare lyfta fram att det vid bedömningsmodeller för extra finansiering ska tas hänsyn till det tillkommande resursbehovet i förhållande till den aktuella samt att det gäller större

infrastrukturinvesteringar oavsett om de tillåtlighetsprövas eller inte. Dessutom anser vi att det i huvudrapporten tydligare ska framgå att ett projekt som betraktas som litet av en länsstyrelse kan betraktas som omfattande av en annan, beroende på vilka befintliga resurser som finns. Förslagsvis relateras det tillkommande resursbehovet till det befintliga vid bedömningen om länsstyrelsen är i behov av extra finansiering i samband med infrastrukturprojekt.

Länsstyrelsen Stockholm

Länsstyrelsen i Stockholms län sig ställer sig bakom föreslagen till gemensamma arbetsmetoder och stora delar av behoven av författningsändringar. Länsstyrelsen har dock synpunkter på vilket tillvägagångssätt en eventuell vägledning ska tas fram och vissa förslag till författningsändringar.

Nedan följer Länsstyrelsen i Stockholms läns synpunkter på en del av förslagen som återges i rapporten. De förslag som vi inte kommenterar ställer vi oss bakom i sin helhet.

3a. Vägledning för beredning av ärenden

Länsstyrelsen i Stockholms län ställer sig bakom att det kan behövas en vägledning för länsstyrelsens handläggning av infraärenden enligt infralagstiftningen. I synnerhet om det främst handlar om praktiska råd i själva ärendeberedningen. Men om vägledningen kommer att innebära tolkningar av hur väglagen och lag om byggande ska tillämpas, liknande Boverkets *Kunskapsbanken* för PBL, så är vi tveksamma till huruvida det är lämpligt att länsstyrelsen ska ta fram en nationell vägledning eller om ansvaret i stället bör ligga på en annan myndighet som har tolkningsföreträde för hur infralagarna ska tillämpas.

4a. Författningsreglerad åtgärdsvalsstudie (ÅVS)

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att förslagen enligt strecksats 1 och 3 är bra för att få en bättre styrning av åtgärdsvalsstudierna.

När det gäller strecksats 2 innebär det, enligt Länsstyrelsens mening, en detaljreglering med avseende på samrådskretsen som riskerar styra samråden, så att den inte blir ändamålsenlig. Samråden bör anpassas efter projektets omfattning och art. Däremot är det bra om länsstyrelsens uppdrag och mandat i en åtgärdsvalsstudie kan förtydligas och formaliseras.

Länsstyrelsen i Stockholms län avstyrker förslaget om att reglera utformningen av ett inriktningsbeslut. Vi menar att även utformning av besluten behöver anpassas efter projektets omfattning och art.

4b. Förtydliga länsstyrelsernas roll och uppgifter i väg- och järnvägsplaneprocessen

Länsstyrelsen delar generellt behoven av förtydliganden av länsstyrelsens roll i infrastrukturplaneringen och ställer oss bakom vad som anges under första stycket avseende att förtydligande behövs vad avser vilka frågor länsstyrelsen ska bevaka under samrådet och i samband med tillstyrkan till väg- och järnvägsplans fastställelse.

När det gäller förtydliga avseende varför länsstyrelsen har rollen att fatta beslut om betydande miljöpåverkan och godkänna miljökonsekvensbeskrivning under andra stycket ser Länsstyrelsen i Stockholms län inga behov av förtydligande. Länsstyrelsen har bemyndigande att fatta beslut om betydande miljöpåverkan respektive att godkänna miljökonsekvensbeskrivning. Uppdraget är i dessa avseenden tydligt definierade i lag och förordning. Utifrån länsstyrelsens övriga uppdrag enligt flertalet andra författning anser vi därtill att det är en lämplig placering av bemyndigandet. Bakgrunden anser vi därför saknar relevans.

Länsstyrelsen i Stockholms län ser inte heller under tredje stycket något behov av förtydligande vad gäller vårt samordningsansvar med avseende på riksintressen. Vi menar att det tydligt framgår av 1 b och 3§§ förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden.

Under fjärde stycket vad gäller förslaget om att länsstyrelsen ska yttra sig under samrådet gällande följd och parallellärenden enligt miljöbalken och kulturmiljölagen anser Länsstyrelsen ska ändras till att vi under samråden ska ge *råd* inför parallella och efterföljande prövningar. Vi ser annars en risk för rättsliga oklarheter rörande i vilken omfattning väg-/järnvägsbyggaren fullgjort sina skyldigheter enligt miljöbalken och kulturmiljölagen.

Länsstyrelsen i Stockholms län delar bilden som återges under femte stycket av att det är oklart huruvida länsstyrelsen förväntas agera när vi får kännedom om avvikelser från fastställd väg-/järnvägs-plan. Om det är statsmaktens avsikt att länsstyrelsen på något sätt ska vidta eventuella åtgärder utifrån underrättelsen, så bör det framgå när och hur vi ska göra det.

4c. Ett förtydligat samråd mellan länsstyrelserna och Trafikverket

När det gäller strecksats 1 delar Länsstyrelsen i Stockholms län bilden av behovet av tidigt samråd när det finns en avsikt att bygga en väg/järnväg. Men det bör ske inom ramen för en formaliserad åtgärdsvalsstudie som ett led i en strategisk planering. Vi ser annars en risk för att samråden inleds före väg/järnvägsbyggaren hunnit ta fram ytterligare underlag utöver en åtgärdsvalsstudie, om man med förslaget menar att det ska ske inom ramen för den fysiska planläggningen. Samråden enligt lag om byggande av järnväg och väglagen bör, precis som i dag, anpassas utifrån projektets art och omfattning. Detta för att väg- och järnvägs-byggaren ska hinna ta fram underlag och formulera relevanta frågeställningar att samråda kring med fokus på vägens eller järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan

Även vad gäller strecksats 3 delar Länsstyrelsen i Stockholm bilden av att det är otydligt med vilka utgångspunkter länsstyrelsen ska lämna synpunkter på vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Jämförelser kan göras med 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (2010:900), där det tydligt framgår vilka allmänintressen som ska ligga till grund för länsstyrelsens ställningstagande vid samråd om detaljplan. För ökad tydlighet om länsstyrelsens roll i infrastrukturplaneringen vore det bra om lag (1995:1649) om byggande av järnväg och väglagen (1971:948) kompletterades med motsvarande. Däremot behöver det inte bli ännu tydligare att samrådet ska handla om vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Det framgår redan.

4f. Förtydliga ansvaret för tillåtighetsbeslut

Länsstyrelsen i Stockholms län anser förslaget om att en tillsynsmyndighet ska utses för tillåtighetsbeslut enligt 17 kap. MB ska strykas. Villkor i ett tillåtighetsbeslut ska beaktas i senare prövningar, vare sig det är miljöbalk eller lag om byggande av järnväg och/eller väglagen. Det blir sedan dessa beslut som blir reglerande för åtgärden eller verksamheten. Syftet med regeringens tillåtighetsprövning är att den ger möjlighet till politisk styrning inom ramen för rättsreglerna. De är främst ägnade att vara styrande för senare prövning enligt t.ex. miljöbalk eller lag om byggande av järnväg och/eller väglagen. Regeringens tillåtighetsbeslut är därför inte avsedda att ges en självständig tillämpning. Därför omfattar tillsynen endast de beslut som fattas enligt t.ex. nämnda lagar och som blir reglerande för åtgärden eller verksamheten.

Länsstyrelsen Örebro

Länsstyrelsen anser att det bör framgå i förslaget till rapport att begreppet oväsentlig avvikelse kan förtydligas med hänvisning till Trafikverkets riktlinje. För kännedom bifogas Trafikverkets riktlinje för oväsentlig avvikelse.

Länsstyrelsen har i övrigt inga synpunkter på rapporten.

Länsstyrelsen Södermanland

Länsstyrelsen ställer sig bakom rapporten i sin helhet, men föreslår att föreslagna åtgärder rangordnas i prioritetsordning.

Länsstyrelsen Västra Götaland

Länsstyrelsen i Västra Götalands län ställer sig bakom alla förslag i rapporten utom delförslag till 4a Författningsreglerad åtgärdsvalsstudie (ÅVS) rörande krav på strategisk miljöbedömning av ÅVS.

4 a. Författningsreglerad åtgärdsvalsstudie (ÅVS)

Rapporten omfattar ett förslag att reglera att det ska ingå en strategisk miljöbedömning i ÅVS. Länsstyrelsen i Västra Götalands län menar att ÅVS-metodiken bör omfattas av den formella miljöbedömningsprocessen men det går inte att alltid förutsätta att en ÅVS medför betydande miljöpåverkan utan detta behöver bedömas inom ramen för processen. I de fall där det bedöms medföra betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning tas fram. Länsstyrelsen i Västra Götalands län föreslår därför istället att det inom en ÅVS alltid ska utföras en undersökning om betydande miljöpåverkan föreligger eller inte. Övriga delar av 4a ställer vi oss helt bakom.

Nedanstående förslag ställer vi oss helt bakom men vill framföra följande synpunkter och förslag inför kommande arbete.

3a. Förslag på gemensamma arbetsmetoder för länsstyrelserna

Vägledning för länsstyrelsernas tillämpning av väg- och järnvägsplanlagstiftningen

Det är efterfrågat att ta fram en länsstyrelsegemensam vägledning om hur väg- och järnvägsplanlagstiftningen ska tolkas. Det är viktigt att en sådan vägledning får rätt förankring för att minska risken för skilda tolkningar vilket skulle kunna äventyra vägledningens legitimitet. Länsstyrelsen i Västra Götalands län föreslår därför att den under framtagandet ska förankras med Trafikverkets Juridik- och planprövning. Även andra centrala myndigheter såsom Naturvårdsverket bör få den på remiss för synpunkter.

Gemensam samarbetsyta

I rapporten föreslås att den länsstyrelsegemensamma samarbetsytan för infrastrukturfrågor behöver utvecklas. Vi önskar även att länsstyrelsernas kulturmiljöhandläggare kan få ta del av Samhällsbyggnadsnätverkets samarbetsyta.

4 d. Större möjlighet att fastställa skydds- och försiktighetsåtgärder på plankarta

Länsstyrelsen i Västra Götalands län anser att det är bra att utöka möjligheten för vad som får fastställas på plankartan. Här vill vi särskilt lyfta behovet av att säkerställa ytor för rening och fördröjning av dagvatten som troligen kommer att öka genom klimatförändringar.

Parallellt med att utöka vad som får fastställas på plankartan bör man arbeta med att standardisera skyddsåtgärder i regelverket Vägar och gators utformning (VGU) och dokument med tekniska krav för att också kunna säkra funktionen som en viss åtgärd ska uppnå.

4 e. Effektivare hantering av förändringsärenden för enskilda vägar

Förutom föreslagen ändring med krav på lantmäteriets samrådsskyldighet med länsstyrelsen vid förrättningar som skiljer sig från illustrationer i väg- och järnvägsplaner förordar vi en ändring i anläggningslagen. Ändringen föreslås i utkast till lagrådsremiss angående ändringar i anläggningslagen m.m. (Ju 2002/6130/L1). I utkastet föreslås bland annat en ny 49 a § i anläggningslagen som skulle innebära en rätt för staten att anordna gång- och cykelvägar. Denna ändring skulle innebära en möjlighet för Trafikverket att kunna utnyttja befintliga vägar i landskapet

bättre, i stället för bygga nytt med de intrång i enskilda ägor och natur- och kulturvärden som följd. Att möjliggöra för staten att anordna gång- och cykelvägar togs också upp i SOU 2012:70. Ett alternativt tillvägagångssätt är att begreppet allmän samfärdslinje i 10 och 21 §§ i väglagen förtydligas så att det framgår att allmän väg kan inrättas för att tillgodose även gång- och cykeltrafik.

Länsstyrelsen Östergötland

Vi håller med om att de föreslagna gemensamma arbetsformerna mellan länsstyrelserna såväl som mellan länsstyrelserna och Trafikverket kan bidra till en förstärkt kvalitetsutveckling och effektivitet i kommande planeringsprocesser. Vad avser föreslagna bemyndiganden tycker vi att det är bra om länsstyrelsens uppgifter och ansvar i dessa processer förtydligas genom författningsändringar i enlighet med rapportens förslag. Det är också positivt om länsstyrelsen ges författningsenliga uppgifter i samband med åtgärdsvalsstudier eftersom detta bör underlätta kunskapsöverföring i tidiga skeden av planeringsprocessen.

Beträffande avsnittet om tillsyn av tillåtlighetsbeslut kan det vara bra om rapporten förtydligar att det ligger utanför den del som ankommer på kommunens miljönämnd som operativ tillsynsmyndighet för miljöfarlig verksamhet (så kallade U-verksamheter).

Länsstyrelsen Jönköping

Saken skulle vinna på att förslagen i rimlig omfattning stämts av med Trafikverket innan länsstyrelsens rapportering till regeringen.

Länsstyrelsen Kalmar

Det är en utmärkt sammanställning som gjorts. Vi tycker det är extra viktigt att det poängteras att samordning krävs enligt lagstiftningarna som berörs samt att för att vi ska klara detta krävs utökade resurser.

Länsstyrelsen Kronoberg

Vi anser att förslagen i stort kommer att bidra till gemensamma och tydligare arbetssätt på länsstyrelserna. Det kommer även att förtydliga processerna i infrastrukturplaneringen samt länsstyrelsens medverkan och roll i dessa.

Länsstyrelsen Halland

Länsstyrelsen vill framföra synpunkter om förslag 3 b:

Länsstyrelsen har en allmän synpunkt avseende arkivering kopplat till förslag 3 b. Handlingar som har betydelse i ett ärende hos länsstyrelsen måste vara möjliga att arkivera. Om en geografisk tjänst utvecklas för att tillhandahålla digitala GIS-underlag i transportinfrastrukturärenden måste länsstyrelsernas möjligheter att arkivera sådant material beaktas.

Länsstyrelsen Blekinge

Länsstyrelsen i Blekinge anser att det rapportutkast som arbetats fram i arbetsgruppen under samordningen från Länsstyrelsen i Skåne på ett positivt och tydligt sätt får lyfter den ofta svårtolkade och otydliga rollen som Länsstyrelsen har i denna typen av ärenden.

Den förslag som presenteras i rapporten ger en bra och distinkt uppfattning om länsstyrelsens ansvar samt önskvärda arbetsmetoder för att minimera problematik både inom myndigheten men framförallt gentemot trafikverket.

Länsstyrelsen Skåne

Förtydliga ansvaret för tillsyn i större transportinfrastrukturprojekt

Länsstyrelsen saknar en skrivning gällande behovet av att förtydliga ansvaret för tillsyn i större transportinfrastrukturprojekt. Miljötillsynsförordningen bör tydliggöra att Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet i alla större infrastrukturprojekt (tillståndsprövade och inte tillståndsprövade) som till sin yta eller linjesträckning berör mer än en kommun. Detta för att en och samma tillsynsmyndighet ska kunna samordna frågor gällande tillsyn och kontroll samt uppföljning av masshantering, avfall, buller, vibrationer, vattenförorening, transporter (9 kap. MB) och förorenade massor (10 kap. MB) med tillsyn gällande vattenverksamhet (11 kap. MB), områdesskydd (7 kap. MB), artskydd (8 kap. MB), ekologisk kompensation m.m. samt att effektivisera kontakterna mellan sökanden och tillsynsmyndigheten. Länsstyrelsen anser vidare att förordningen om avgifter för prövning och tillsyn bör kompletteras med en punkt som anger att tillsynsmyndigheten har rätt att ta ut timavgift (f.n. 800 kr per timme) för tillsyn enligt miljöbalken. Alternativt införs en fast årlig tillsynsavgift x kr/löpmeter (med olika schabloner för väg, järnväg, elledning, fiberkabel etc.).

Länsstyrelsen diskuterade möjligheten att driva frågan om statlig tillsyn i samband med ombyggnationen av fyra spår mellan Malmö-Lund. Såväl Trafikverket och kommunerna såg det som en fördel om Länsstyrelsen hade gått in som tillsynsmyndighet mot bakgrund av att projektet berör flera stora och små kommuner med olika förutsättningar att driva tillsyn i frågan (Malmö, Burlöv, Staffanstorps, Lund). I detta fall ansåg Länsstyrelsen inte ha möjlighet att åta sig tillsynsansvaret utan extra resurser, mot bakgrund av att projektet bedömdes pågå i ca 2-3 års tid.

Fastställelse av försiktighetsmått och kompensationsåtgärder – artskyddsförordningen

I granskningen av påverkan av vägen eller järnvägen arbetar Länsstyrelsen enligt skadelindringshierarkin och ger råd till Trafikverket gällande kompensationsåtgärder och minskad påverkan på arter och livsmiljöer. Ett projekts påverkan på biotopskydds- och strandskyddsobjekt kräver inte separata prövningar utan ska hanteras inom planen vilket även gäller hur skadan ska avhjälpas. Miljökonsekvens-beskrivningen (MKB) kan innehålla omfattande beskrivningar av kompensations-åtgärder som sedan inte fastställs. Där artskyddsförordningen aktualiseras hanteras detta inom dispensförfarandet genom villkor i beslutet, men i de fall där det inte krävs separata beslut fastställs inte de försiktighetsmått i väg- eller järnvägsplanen som kan vara bakgrunden till bedömningen. Detta kan jämföras med domar i de fall där tåkter påverkat arter som omfattas av artskyddsförordningen, men där det ansetts att åtgärden, givet vissa avhjälpandeåtgärder och försiktighetsmått, inte innebär att artskyddsförordningen aktualiseras. I dessa fall har verksamheterna fått villkor i sitt tillstånd som fastställer åtgärderna som är förutsättningen för bedömningen. Om samma tolkning av artskyddsförordningen ska vara möjlig inom ett väg- eller järnvägsprojekt krävs det att dessa åtgärder ska kunna fastställas och då är plankartan i sig själv inte tillräcklig. Det är därför mycket önskvärt om även de försiktighetsmått, kompensationsåtgärder, framtida skötsel etc som beskrivs i en MKB även kan fastställas. Av samma anledning, dvs att i MKBn beskrivna kompensationsåtgärder inte fastställs, är det angeläget att utse en tillsynsmyndighet.

Kulturmiljölagen

Ett förslag rör kopplingen mellan miljölagstiftningen och kulturmiljölagen inom ramen för den fysiska planeringen av vägar och järnvägar, där det idag finns otydligheter. I rapporten föreslås därför att planprocessen och länsstyrelsernas arbete i väg- och järnvägsplaner effektiviseras genom att författningarna tydliggör länsstyrelsens uppgifter och roll i väg- och järnvägsplaneprocessen.

Utifrån arbetet med infrastrukturplaneringen skulle sådana förtydliganden vara positivt för samordning och transparens i processerna, och kunna underlätta samordningen. Det bör ändå påpekas att kulturmiljölagen till sin konstruktion inte är samordnad med någon annan lagstiftning. Att arbeta för långtgående samordning mellan kulturmiljölagen och vissa andra lagstiftningar eller

processer kan därför eventuellt skapa problem i andra sammanhang. Hur detta skulle kunna göras utan att sekundära tillämpningsproblem uppstår bör utredas närmare i dialog med jurister.

Bilaga 7. Förtydliganden av förslagen

En gradvis förankring hos alla länsstyrelser under arbetets gång har inte varit möjlig på grund av den korta uppdragstiden. Under april 2020 har samtliga länsstyrelser haft det färdiga utkastet för påseende och synpunkter, och utifrån en del av dessa har rapportförslaget bearbetats och förtydligats. Nedan redovisas de förtydliganden som har gjorts av förslagen.

Föreslag till gemensamma arbetsmetoder (kapitel 3)

Beslut om betydande miljöpåverkan upphör att gälla efter en viss tid (3a) har ändrats till
Aktualitetsbedömningsstöd avseende Beslut om betydande miljöpåverkan

Effektiv handläggning genom utnyttjande av geografiska data har förtydligats med att tjänsten ska vara ett komplement till arkiverbara filer och ska ha samma innehåll som dessa.

Förslag till författningsändringar - för ökad effektivitet, rättssäkerhet och enhetligare bedömningar i planprocessen (kapitel 4)

Förtydliga länsstyrelsernas roll och uppgifter i väg- och järnvägsplaneprocessen (4b) har ändrats i de delar som förordningarna föreslås förtydligas.

Författningarna föreslås förtydligas avseende varför länsstyrelsen har rollen att fatta beslut om betydande miljöpåverkan och godkänna miljökonsekvensbeskrivning.

Författningarna föreslås förtydligas avseende vilket samordningsansvar länsstyrelsen har i väg- och järnvägsplaner avseende till exempel riksintressen.

Regeringen föreslås förtydliga vägförordningen och förordning om byggande av järnväg avseende att länsstyrelsen under samrådet ska yttra sig gällande följd- och parallellärenden enligt miljöbalken samt kulturmiljölagen. Bemyndigande finns.

Författningarna föreslås förtydligas avseende varför länsstyrelsen får underrättelse om tillägg till vägplan och järnvägsplan (oväsentliga avvikelser).

Har ändrats till

Författningarna föreslås förtydligas avseende syfte med att länsstyrelsen har rollen att fatta beslut om betydande miljöpåverkan och godkänna miljökonsekvensbeskrivning.

Författningarna föreslås förtydligas avseende vilket samordningsansvar enligt länsstyrelseinstruktionen länsstyrelsen har i väg- och järnvägsplaner avseende till exempel samråd med riksintressemyndigheterna.

Regeringen föreslås förtydliga vägförordningen och förordning om byggande av järnväg avseende att länsstyrelsen under samrådet ska ge rådgivning avseende följd- och parallellärenden enligt miljöbalken samt kulturmiljölagen, som kan påverka lokalisering, utformning och genomförbarhet. Bemyndigande finns.

Författningarna föreslås förtydligas avseende syftet med att länsstyrelsen får underrättelse om tillägg till vägplan och järnvägsplan (så kallade oväsentliga avvikelser).

Ett förtydligat samråd mellan länsstyrelserna och planupprättaren (4c) har ändrats i de delar som förordningarna föreslås ge stöd avseende.

Samrådet ska inledas så snart det finns en avsikt att bygga en väg eller en järnväg och när alla alternativ är möjliga.

Samrådet ska i tidiga skeden fokusera på frågor som rör lokaliseringen och i de senare skeden fokusera på utformningen. Under hela samrådet ska frågan om miljöpåverkan hanteras.

Har ändats till

När samrådet ska inledas för att möjliggöra ett samråd som beaktar alla alternativ som är möjliga.

Hur samrådet ska genomföras så att frågor som rör lokaliseringen sker tidigt och att senare samråd fokuserar på utformningen.

Lantmäteriet föreslås få en utökad samrådsskyldighet med länsstyrelsen (4c)

Lantmäteriet får en utökad samrådsskyldighet med länsstyrelsen i de fall deras beslut om förrättningar skiljer sig från de förslag som illustrerats i väg- eller järnvägsplanen.

Har ändrats till

Lantmäteriet föreslås få en utökad samrådsskyldighet med länsstyrelsen i de fall deras beslut om förrättningar för enskilda vägar skiljer sig från de förslag som redovisas på illustrationskartorna som tillhör väg- eller järnvägsplanen.

Bilaga 8. Förslag om ändring i länsstyrelseinstruktionen

En gradvis förankring hos alla länsstyrelser under arbetets gång har inte varit möjlig på grund av den korta uppdragstiden. Under april 2020 har samtliga länsstyrelser haft det färdiga utkastet för påseende och synpunkter, och utifrån en del av dessa har rapportförslaget bearbetats och förtydligats. Varje länsstyrelse ombads särskilt redovisa om de ställde sig bakom arbetsgruppens förslag, eller om de inte gjorde det, ange vilka förslag det gällde och motivera varför.

Ett av delförslagen ställde sig Västerbotten, Västernorrland, Gävleborg, Uppsala, Örebro, Västra Götaland, Kronoberg, Stockholm och Halland inte bakom varför det har tagits bort från rapporten. Länsstyrelsen Kronoberg ställde sig tveksam till förslaget.

Delförslaget som har strukits tillhör *4b. Förtydliga länsstyrelsernas roll och uppgifter i väg- och järnvägsplaneprocessen* och har följande lydelse "Regeringen föreslås komplettera Länsstyrelsernas instruktion med att ärenden som är en följd av en väg- eller järnvägsplan är prioriterade under förutsättning att länsstyrelserna fått beslut om extra resurser för handläggning av det specifika väg- eller järnvägsprojektet"

Nedan följer länsstyrelsernas motivering till ställningstagandet att inte ställa sig bakom delförslaget.

Länsstyrelsen Västerbotten

Länsstyrelsen anser inte att följdärenden till stora väg- eller järnvägsprojekt generellt ska vara prioriterade framför andra ärenden. Länsstyrelsen ansvarar för handläggning och arbetsuppgifter kopplade till flera stora samhällsviktiga projekt, inte enbart vägar och järnvägar. Att något prioriteras upp innebär alltid att något annat prioriteras ned. Det är inte säkert att ett stort väg- eller järnvägsbygge utgör det projekt som är av störst vikt för det enskilda länet. Länsstyrelsen anser att det därför inte bör finnas en generell prioritering av dessa projekt. Länsstyrelsen Västerbotten anser inte heller att en ovanstående bestämmelse hör hemma i Länsstyrelseinstruktionen.

Länsstyrelsen Västernorrland

Förordningen (SFS 2017:868) med länsstyrelseinstruktion styr länsstyrelsens verksamhet. I den beskrivs bland annat länsstyrelsens uppgifter, myndighetens ledning, samråd med andra myndigheter i vissa frågor, regler för olika delegationer m.m. Förordningen bör inte reglera prioriteringsordning i länsstyrelsens verksamhet, det behöver göras löpande utifrån de behov som uppstår löpande.

Länsstyrelsen Gävleborg

Det som föreslås kan vara svårt att genomföra i praktiken eftersom det skulle försvåra myndighetens egna handlingsutrymme. Ett alternativ till förslagen skrivning är att beslut om extra resurser för handläggning av specifika väg- och järnvägsärenden åtföljs av någon slags återrapporterings-skyldighet.

Länsstyrelsen Uppsala

Motiveringen är att länsstyrelseinstruktionen är en generell instruktion och det är inte lämpligt att lyfta ut en särskild ärendegrupp framför andra ärendeslag.

Länsstyrelsen Örebro

Formuleringen lämpar sin inte i lagtext. Länsstyrelseinstruktionen är lagd på en generell nivå och resursfördelning kan istället tas upp i regleringsbrevet.

Länsstyrelsen Västra Götaland

Länsstyrelsen i Västra Götalands län anser att man inte kan binda sig till att prioritera ärenden som är

en följd av ärenden som man har fått ekonomisk ersättning för. Det riskerar att leda till en ojämlig handläggning om den som har betalat för sig får företräde före en annan. Övriga delar av 4b ställer vi oss bakom.

Länsstyrelsen Kronoberg

Länsstyrelsen i Kronobergs län ställer sig bakom de förslag till arbetsmetoder och författningsändringar som redovisas i rapporten ” Gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar” daterad 2020-04-03. Tveksamhet finns dock mot förslaget till ändring i länsstyrelsernas instruktion. En prioritering av att hantera följdärenden till större infrastrukturprojekt hör troligen bättre till ett beslut eller överenskommelse när särskilda medel tilldelas. Länsstyrelsens instruktion handlar mer om övergripande arbetsuppgifter och organisation.

Länsstyrelsen Stockholm

Länsstyrelsen i Stockholms län avstyrker förslaget under sjätte stycket om ändring av länsstyrelsens instruktion. Den sortens prioriteringar bör inte vara generellt reglerade i lag, utan beslutade i en annan ordning, tex. i regleringsbrev, utifrån aktuella behov.

Länsstyrelsen Halland

Länsstyrelsen anser att delförslaget i 4 b om komplettering av länsstyrelsernas instruktion ska omformuleras eller strykas helt. Länsstyrelsen vill samtidigt framhålla vikten en ny finansieringsmodell och vikten av möjlighet till extra finansiella resurser för handläggning av omfattande och komplexa transportinfrastrukturprojekt. Till skillnad från idag bör extra ersättning även kunna erhållas för annat arbete, utöver tillåtlighetsprövning, som görs inom ramarna för miljöbalken, väglagen, lag om byggande av järnväg, kulturmiljölagen och plan- och bygglagen.

