

Ärendenummer  
TRV 2024/26963  
Motpartens ärendenummer  
LI2023/03629

Dokumentdatum  
2024-06-03

Konfidentialitetsnivå  
2 Intern

Mottagare  
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till  
Diariet  
Webb- och projektstöd  
GD-sekreterare  
Ärendeberedning Planering

## Trafikverkets yttrande gällande betänkandet En enklare hantering av vattenfrågor vid planläggning och byggande (SOU 2023:72)

Sammanfattningsvis innehåller utredningen ett antal förslag som gör hanteringen av vattenfrågor tydligare vid planläggning och byggande. Tyvärr upplever Trafikverket dock att kopplingen mellan de nuvarande reglerna i 5 kap. miljöbalken och väglagen samt lagen om byggande av järnväg har beskrivits och analyserats på ett felaktigt vis. Detta har lett till att de lagförslag som nu läggs fram och som direkt påverkar den fysiska planeringen av vägar och järnvägar riskerar att istället leda till oklarheter och tolkningsproblem. I förlängningen riskerar de också att bli direkt kontraproduktiva. Oavsett om regeringen väljer att gå vidare med de ändringar som föreslås i 5 kap. miljöbalken så avstyrker Trafikverket ett genomförande av de lagändringar som nu föreslås i väglagen och lagen om byggande av järnväg.

Trafikverket ser att följande förslag förenklar hanteringen av vattenfrågor.

- De förtydligade bestämmelserna om hänsyn till hantering av dagvatten i 2 kap. plan- och bygglagen bör bidra till att exploatering som skulle kunna medföra en negativ påverkan på transportinfrastruktur ur t.ex. översvämningssynpunkt kan undvikas.
- Det tillkommande kravet på ansökan om skydd av vissa dricksvattentäkter bedöms bidra till mer välavgränsade vattenskyddsområden med uppdaterade föreskrifter.
- Den nya möjligheten för planläggande myndigheter att begära yttrande från vattemyndighet avseende miljökvalitetsnorm för vatten bedöms bidra till att Trafikverket kan ta mer välgrundade beslut.
- Att förordningen om miljökvalitetsnormer för fisk och musselvatten upphävs tar bort den osäkerhet som uppkom efter att de underliggande direktiven i EU har upphävts.

Ärendenummer  
TRV 2024/26963  
Motpartens ärendenummer  
LI2023/03629

Dokumentdatum  
2024-06-03

- Att utredningen etablerar 100-årshändelse som standard för åtgärder samt att utredningen avgränsar de längre återkomsttiderna till händelser med mycket allvarlig konsekvens bidrar till tydlighet för branschens aktörer.

De föreslagna förändringarna vad gäller hantering av miljö kvalitetsnormer vid planläggning av vägar och järnvägar är däremot problematiska. Utredningen har varken överblickat eller närmare utrett konsekvenserna av förslagen till ändringar i väglagen och lagen om byggande av järnväg. Problembeskrivningen och formuleringen av de nya förslagen till ändringar i 5 kap. miljöbalken utgår istället, enligt Trafikverkets uppfattning, egentligen bara från planläggning enligt plan- och bygglagen. Trafikverket ser inget behov av en förändring avseende den nuvarande ordningen för fysisk planering avseende vägar och järnvägar.

De föreslagna ändringarna leder bland annat till följande problem:

- Lagrådet har påtalat att kopplingen mellan de parallella regelverken i miljöbalken respektive bland annat väglagen och lagen om byggande av järnväg är svåra att överblicka (se s. 500 f i prop. 1997/98:90, ”Följdlagstiftning till miljöbalken m.m.” och s. 327 f prop. 2016/17:200 ”Miljöbedömningar”). Oavsett detta har det under de närmare 25 år som den nuvarande lagstiftningen tillämpats enligt Trafikverkets uppfattning vuxit fram en samsyn kring hur dessa parallella regelverk ska tillämpas vid fastställelse av väg- och järnvägsplaner. De lagändringar som utredningen nu föreslår i väglagen och lagen om byggande av järnväg riskerar nu att rubba dessa förhållanden och istället leda till oklarheter i tolkningen. Lagändringarna bör därför inte genomföras.
- Väg- och järnvägsplaner omfattas av miljöbalkens krav på miljöbedömning för verksamheter och åtgärder. De omfattas inte av krav på miljöbedömning för planer och program på det sätt som detaljplaner och andra planinstrument enligt plan- och bygglagen gör. Väg- och järnvägsplaner har således större likheter med verksamheter och åtgärder som annars provas enligt miljöbalkens materiella bestämmelser. De nu föreslagna förändringarna som separerar hur miljö kvalitetsnormer ska hanteras vid planläggning är således avvikande från den vedertagna kopplingen mellan miljöbalken och väglagen och lagen om byggande av järnväg. Trafikverkets bedömning är att detta riskerar att orsaka problem för tillämpningen av dessa bestämmelser vid framtagande och fastställandet av väg- och järnvägsplaner.

Ärendenummer  
TRV 2024/26963  
Motpartens ärendenummer  
LI2023/03629

Dokumentdatum  
2024-06-03

- Det är dessutom så att den nya formuleringen i 5 kap. 3 a miljöbalken är mindre tydlig än de skrivningar som gäller idag. Den nya formuleringen kan ge en bild av att de krav som följer av försämrings- och äventyrandeförbudet skiljer sig åt mellan planläggning enligt de i bestämmelsen angivna sektorslagarna samt de verksamheter och åtgärder som prövas enligt miljöbalken.
- Andra stycket i det nya förslaget för 5 kap. 3 a § innehåller också särskilda krav på skyddsåtgärder kopplat till planläggning. Det är oklart varför utredningen anser att det för just detta förbud behöver uttryckas särskilda krav på skyddsåtgärder. Mot detta kan jämföras andra förbudsbestämmelser som inte innehåller sådana preciseringar avseende skyddsåtgärder, så som till exempel bestämmelserna om Natura 2000-områden i 7 kap. miljöbalken och skyddade arter i artskyddsförordningen. Detta skapar också en bild där en skillnad kan uppfattas mellan bedömningen av åtgärdens tillåtlighet vid planläggning jämfört med motsvarande bedömning för åtgärder och verksamheter som prövas enligt miljöbalken.
- Prövningen av tillåtlighet för de tillståndspliktiga vattenverksamheter som behövs vid genomförandet av ett väg- och järnvägsprojekt görs normalt i prövningen av en väg- eller järnvägsplan. Vid tillståndsprövningar för vattenverksamheter som inte ingår i en sådan plan görs motsvarande prövning av mark- och miljödomstolen. Att ha olika formuleringar i bestämmelser gällande miljö kvalitetsnormer vid planläggning respektive vid prövning av åtgärder och verksamheter enligt miljöbalken kan därför skapa en osäkerhet om den prövning som har gjorts i samband med fastställandet av väg- eller järnvägsplanen också svarar upp mot kraven i 5 kap. 4 och 5 §§ miljöbalken. Utredningens förslag riskerar därmed att rubba de särskilda förutsättningar som gäller enligt 11 kap. 23 § miljöbalken för broar och annan vattenverksamhet för väg och järnväg, vars anläggande har prövats i särskild ordning, det vill säga i en väg- eller järnvägsplan.

Trafikverkets bedömning är därför att regeringen mycket noga bör överväga om det verkligen är lämpligt att gå vidare med utredningens förslag om ändringar i 5 kap. miljöbalken. Trafikverket avstyrker samtidigt de föreslagna lagändringarna i väglagen och lagen om byggande av järnväg i sin helhet.

Slutligen har Trafikverket några mindre synpunkter på utredningens förslag:

- Det finns en otydlig formulering på s. 605 i avsnitt 10.3. Förslagsvis ändras ”regn- eller smältvatten som inte tränger ned i marken eller

Ärendenummer  
TRV 2024/26963  
Motpartens ärendenummer  
LI2023/03629

Dokumentdatum  
2024-06-03

som avrinner på markyta eller konstruktion” till ”regn- eller smältvatten som avrinner på markyta eller konstruktion och som inte tränger ned i marken.”.

- I förslaget om ny reglering av dagvatten i avsnitt 10.6.1 framgår det inte heller om en väg eller en järnväg inom ett verksamhetsområde räknas som fastighetsägare och därmed omfattas av regleringen. Eventuella konsekvenser för vägar och järnvägar inom ett verksamhetsområde har inte beaktats i utredningen
- Trafikverket bedömer också att förslaget om ny möjlighet att besluta om ett regionalt eller lokalt åtgärdsprogram riskerar att leda till viss otydlighet samt variationer mellan olika program, vilket kan medföra svårigheter för Trafikverket att hantera programmen på ett konsekvent sätt. Trafikverket avstyrker därför detta förslag.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit Anton Skott Nationell samhällsplanerare Planering. Samråd har skett med sakkunnig planering Björn Sundqvist Planering, utredningsledare planering Anna-Maria Montell Planering, miljöspecialist Susanna Böös Underhåll, senior specialist teknik Sara Bergström Investering, miljöspecialist Cecilia Danebeck Investering, senior specialist miljö Jonas Holmberg Investering, verksjurist civilrätt Ulf Edling Juridik och planprövning, och avdelningschef Anders Ljungberg Juridik och planprövning. I den slutliga handläggningen har Ulrika Geeraedts deltagit.

Roberto Maiorana  
Generaldirektör

Anton Skott  
Nationell samhällsplanerare  
anton.skott@trafikverket.se  
Direkt: 010-124 27 32  
Mobil: 070-725 71 58

### **Trafikverket**

Adress: 172 90 Sundbyberg  
Besöksadress: Strandväg 98 171 54 Solna  
Telefon: 0771-921 921

**Trafikverket**  
781 89 Borlänge  
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

**Anton Skott**  
Nationell Planering  
Direkt: 010-124 27 32  
anton.skott@trafikverket.se

Ärendenummer  
TRV 2024/26963  
Motpartens ärendenummer  
LI2023/03629

Dokumentdatum  
2024-06-03

trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/26963, Motpartens ärendenummer LI2023/03629, Dokumentdatum 2024-06-03, Dokumenttyp UPPLADDAT DOKUMENT. Konfidentialitetsnivå.2 Intern