

VISST GÅR DET ATT FÖRBÄTTRA PLAN- OCH TILLSTÅNDSPROCESSEN FÖR INFRASTRUKTURPROJEKT



Therese Vestin och Torkel Öste

2016-11-14

FÖRORD

Projektet har möjliggjorts efter den workshop som hölls 2014-03-25 vars slutsats blev att skapa en **”Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar plan- och tillståndsprocess för infrastrukturprojekt”**.

Denna rapport är den andra delen i denna studie. En projektgrupp, styr- och referensgrupp utsågs att leda arbetet med ansökan om medel till först förstudien fast 1 och sedan denna fördjupade studie – fas 2.

Styrgruppen består av

Robert Sturk, Bergsprängarkommittén och Skanska (ordförande)

Lars Redtzer, Sveriges Byggindustrier

Per Tengborg, Stiftelsen Bergteknisk Forskning (BeFo)

Örjan Wolff, Bergab

Referensgrupp består av:

Åke Hansson, Trafikverket

Fredrik Kristiansson, Sveriges Byggindustrier

Stefan Persson, Stockholms läns landsting

Lennart Dage, Trafikverket

Lena Bergmark, Trafikverket

Magnus Alfredsson, NCC

Lena Pettersson, Länsstyrelsen i Stockholms län

Projektgruppen består av:

Therese Vestin, Bergab

Torkel Öste, Torkel Öste Fastighetskonsulter AB

Projektgruppen genom Therese Vestin och Torkel Öste är huvudförfattare till rapporten.

Stockholm i november 2016.

Författarna

BEGREPP OCH FÖRKORTNINGAR

Detaljplan	dpl
Förvaltning för utbyggd tunnelbana	FUT
Järnvägsplan/vägplan	jpl/vpl
Lagen om byggande av järnväg	LBJ
Lagen om offentlig upphandling	LOU
Mark- och Miljödomstolen	MMD
Mark- och Miljööverdomstolen	MÖD
Miljöbalken	MB
Miljökonsekvensbeskrivning	MKB
Plan- och bygglagen	PBL
Projekt Citybanan	CB
Projekt Förbifart Stockholm	FBS
Projekt Västlänken	VÄSTLÄNKEN
Trafikverket	TRV
Verksamhetsutövare	vu
Väglagen	VägL

SAMMANFATTNING

Det tar alltför lång tid från idé till byggandet av transportinfrastruktur i Sverige. Ineffektiva planeringsprocesser, tidsmässigt oförutsägbar och mångåriga tillståndsprocesser leder till kostsamma förseningar vilket drabbar både samhället och branschens aktörer.

Syftet med föreliggande utvecklingsprojekt i form av en fallstudie är att utröna om processen kan bli mer förutsägbar, mer kalkylerbar samt om samhällets resurser kan utnyttjas mer effektivt.

RESULTAT

Denne studie visar på att det finns flera moment i arbetet med plan- och tillståndsprocessen som kan förbättras och/eller utvecklas för att spara tid, åstadkomma bättre förutsägbarhet och kostnadsbesparingar i de stora infrastrukturprojekten. Därmed skulle samhällets resurser utnyttjas mer effektivt.

I generella termer kan detta sammanfattas:

- Att sprida kunskapen om plan- och tillståndsprocessen.
- Utveckla projektorganisationerna.
- Fördjupad erfarenhetsåterföring för att bättre kunna utnyttja verktygen befintlig lagstiftning ger.
- Fördjupat studera möjligheter till lagändringar.

PLANERINGS- OCH TILLSTÅNDSPROCESSEN FÖR STORA INFRASTRUKTURPROJEKT

Det konstaterades redan i tidigt skede att det är få som förstår och är insatta i alla de olika processer som behöver hanteras i stora infrastrukturprojekt. Med anledning av detta togs det fram en processkarta över vilka processer som behöver hanteras för att kunna anlägga större anläggningsprojekt, se i figurerna 1 och 2. Dessa processer styrs av olika lagar, framförallt av Lag (1973:1649) om byggande av järnväg, Väglag (1971:948), Miljöbalk (1998:808) och Plan- och bygglag (2010:900).

FALLSTUDIE AV FEM INFRASTRUKTURPROJEKT

Syftet har varit att hämta in erfarenheter från större infrastrukturprojekt som har gått igenom eller står i begrepp att gå igenom plan- och tillståndsprocesserna. Utifrån de erfarenheter som fångats upp har förslag tagits fram till möjliga förändringar och effektiviseringar.

Förändringsförslagen har presenterats och diskuterats på en workshop där intervjuade personer samt nyckelpersoner inom myndigheter och infrastrukturbranschen har inbjudits.

Fem projekt har valts ut, projekten Varbergstunneln, Citybanan, Förbifart Stockholm, Västlänken och Utbyggnad av tunnelbanan från Akalla till Barkarby. För att få en nyanserad bild har även myndigheter i form av kommun och länsstyrelse intervjuats. Fallstudien har genomförts som en intervjuundersökning. Intervjuerna har genomförts ute på respektive projekt samt hos myndigheter, länsstyrelse och kommuner. Fallstudien har genomförts med frisvar som sammanställts och tolkats. Sammantaget bedöms intervjuerna täcka in alla skeden från ett projekts påbörjande till dess i det närmaste färdigställande.

Vid intervjuerna har följande huvudfrågor använts:

- Vilka har framgångsfaktorerna varit?
- Vilka hinder och svårigheter har ni stött på?
- Vad hade underlättat med facit i hand?
- Vilka är era viktigaste erfarenheter?

Analysen av intervjuerna går i två riktningar, dels de erfarenheter som pekar mot förändringar och tillämningar inom ramen för dagens regelverk och organisationer och dels de som pekar mot en förändrad lagstiftning.

Alla projekten tog upp svårigheter med att driva parallella processer och att projektera parallellt. Alla är också överens om att processerna måste drivas parallellt för hålla rimliga tidsplaner men att det finns risker och nackdelar med detta, t ex vilken dokumentversion som gäller i varje situation och hur man kan säkerställa kvalitén och styra samordningen av konsulter. En svårighet att hantera är att lagstiftning är mer uppbyggd för linjeprocesser. I de nu förda Sverigeförhandlingen och Stockholmsförhandlingen ställs tydliga mål som förutsätter att processerna kan föras parallellt utan problem och utan utrymme för tid till en överklagandeprocess.

Flera framför att man upplever att detaljplan och järnvägsplan/vägplan omfattar i stort sett samma saker. Flera projekt framför att allmänheten har svårt att skilja på detaljplan och väg-/järnvägsplan.

En tydlig och transparent dialog och samarbete med myndigheter (länsstyrelsen och kommuner) redan från projektets start är en viktig framgångsfaktor som alla har varit inne på. När myndigheter inklusive kommuner haft en speglade projektorganisation så har detta underlättat samarbetet. Vidare har ett väl organiserat upplägg av samråden med berörda sakägare och allmänheten t.ex. genom öppet hus eller i dialogformat varit bra. Länsstyrelsens och kommuners perspektiv skiljer sig också från projektens perspektiv.

Att rigga organisationen tidigt så att arbetet med tillståndsprocessens finns med redan i uppbyggnaden av projektorganisationen nämndes som värdefullt.

Skillnader mellan olika domstolar har tagits upp som en svårighet. Bland annat har mark- och miljödomstolen och mark- och miljööverdomstolen tyckt olika i samma frågor. Sakfrågor hanteras också olika i olika tingsrätter i landet. Flera av projekten har påtalat det ologiska i att när man bygger ovan mark så behövs ingen prövning medan mer än vad som är tillståndspliktigt prövas när man bygger under mark. Miljölagstiftningen (Natura 2000) kan skapa "loopar/moment-22 situationer" för alla processerna vilka är svårt att hantera.

FÖRBÄTTRINGSFÖRSLAG

Studien har resulterat i 23 konkreta förslag till förändringar och dessa kan delas in i två huvudgrupper, dels sådan som kan genomföras inom ramen för gällande lagstiftning och dels de som kräver förändrad lagstiftning.

Förslagen redovisas dels i text och dels i figurform som visar hur de påverkar helheten av plan- och tillståndsprocessen, figurerna 9 – 31.

WORKSHOP I AUGUSTI 2016

Syftet med denna övning var en uppföljning och fördjupning av genomförda intervjuer där deltagarna fick ta del av slutsatser och de 23 förbättringsförslagen. Förutom intervjudeltagarna inbjöds nyckelperson inom myndigheter och infrastrukturbranschen för att ge synpunkter på förbättringsförslagen och inspel till det fortsatta arbetet. Tanken var att om möjligt skapa en samsyn kring nuläget och de utmaningar som finns för att skapa en effektivare planprocess för infrastrukturprojekt.

Metodiken för detta arbete var att förändringsförslagen placerats in i en matris beroende på hur de värderats med avseende på genomförbarhet och vilken effekt de kan förväntas få;

- Genomförbarhet – troligen lätt eller troligen svårt
- Effekt – troligen hög eller troligen låg

Deltagarna fick därefter bedöma vilket enskilt förändringsförslag som skulle få störst effekt samt vilka som var de tre viktigaste förändringsförslagen inom kategorin troligen lätt genomförbart och med troligen hög effekt.

Det var framförallt två förslag som deltagarna bedömde kunde ge störst effekt. Dessa var att jobba med kunskapsutveckling inom både projektorganisationer och hos myndigheter samt förslaget att slå ihop järnvägs/vägplan och detaljplan till ett planinstrument.

Utifrån diskussioner om vilket förslag som kan ge högst effekt samt vilka förändringsförslag som var viktigast inom kategorin troligen lätt att genomföra samt ger troligen hög effekt, valdes följande fem förslag att behandlas vidare:

- Ta med tillståndsprocessen och markåtkomst tidigt i organisationsuppbyggnaden av projektet

- Skapa projektorganisation även inom myndigheter och kommuner för en effektivare samverkan
- Ta bort kravet på att länsstyrelsen ska godkänna MKB till jpl/vpl
- Natura 2000 – behöver lösas processövergripande
- Slå ihop jvp/vpl och dpl till ett planinstrument

Likväl visade det sig att i den kompetenta församling som workshopen utgjorde var det svårt att få samsyn både över problemställningar och möjliga lösningar. Det visar på att det är komplexa frågor och att det saknas snabba och enkla lösningar, men det visar även på att många är intresserade och vill få till en effektiv och kalkylerbar plan- och tillståndsprocess. Det är tydligt och kanske naturligt att man har olika problembilder och ser olika möjligheter med förändringsförslagen utifrån den roll man har och vem man företräder i processerna.

Workshopen visade att det finns förändringsförslag som bedöms kunna vara lika effektiva och som kan genomföras inom den egna organisationen av projekten och myndigheterna utan att de kräver lagändringar. Ett tydligt sådant är behovet av kunskapsutveckling, och utvecklande av arbetsmetoder. Befintlig lagstiftning erbjuder även verktyg som inte utnyttjas fullt ut idag.

Behovet av att jobba i parallella processer för att kunna innehålla rimliga tidsplaner är stort. Det kräver mycket av deltagarna och ställer krav på kunskap om hur processerna fungerar och samverkar. Parallella processer ställer höga krav på kvalitetssäkring och säkerställande av att man verkligen arbetar med gällande dokument.

FÖRSLAG TILL FORTSÄTTNING

Vårt förslag är att projektet går vidare i ett kommunikationsprojekt där man jobbar med att sprida kunskapen om processerna och erfarenheterna från den genomförda intervjustudien. Detta kan skapa en debatt om hur lång tid processerna tar och visa på de möjliga förändringar som skulle kunna göras för att effektivisera plan- och tillståndsprocessen. Att få till ny infrastruktur på ett effektivare sätt med bibehållen rättssäkerhet och medborgarinflytande är möjligt.

INNEHÅLL

BAKGRUND TILL PROJEKTET	9
PLANERINGS- OCH TILLSTÅNDSPROCESSEN FÖR STORA INFRASTRUKTURPROJEKT	9
FALLSTUDIE.....	11
JÄRNVÄGSTUNNEL GENOM VARBERG	12
CITYBANAN STOCKHOLM	13
FÖRBIFART STOCKHOLM	14
VÄSTLÄNKEN GÖTEBORG	14
UTBYGGNAD AV TUNNELBANAN I STOCKHOLM	15
METODIK	15
HUVUDFRÅGOR VID INTERVJUERNA	15
ANALYS AV INTERVJUERNA.....	16
RESULTAT – 23 FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR	19
SLOPA GRANSKNINGSFÖRFARANDET FÖR JPL/VPL.....	19
TA BORT KRAVET PÅ ATT LÄNSSTYRELSEN SKA GODKÄNNA MKB TILL JPL/VPL.....	20
ENDAST ANMÄLNINGSPLIKT FÖR TEMPORÄRA MINDRE GRUNDTVATTENBORTLEDNINGAR.....	21
KUNSKAPSUTVECKLING BEHÖVS BÅDE INOM PROJEKTORGANISATIONER OCH HOS MYNDIGHETER.	22
TA MED TILLSTÅNDSPROCESSEN TIDIGT I ORGANISATIONSUPPBYGGNADEN AV PROJEKTET.	23
SKAPA PROJEKTORGANISATION ÄVEN INOM MYNDIGHETER OCH KOMMUNER FÖR EN EFFEKTIVARE SAMVERKAN.	24
NATURA 2000 – BEHÖVER LÖSAS PROCESSÖVERGRIPANDE.	25
TYDLIGGÖR TILLSYNSMYNDIGHETERNAS ANSVAR TILL FÖLJD AV DEN FÖRÄNDRING I PRAXIS SOM SKETT VID PRÖVNING AV GRUNDTVATTENBORTLEDNING.....	26
ÄVEN LANDSTINGSKOMMUN SKA GES RÄTT ATT LÖSA MARK FÖR SPÅRTRAFIK ENLIGT 6 KAP PBL.	27
BESLUT ATT FASTSTÄLLA JPL/VPL TAS AV LÄNSSTYRELSEN.	28
GE LÄNSSTYRELSEN MÖJLIGHET ATT TA FRAM OCH ANTA/FASTSTÄLLA DPL ÖVER KOMMUNGRÄNSER.	29
SLÅ IHOP JPL/VPL OCH DPL TILL ETT PLANINSTRUMENT.	30
FÖRÄNDRA PRAXIS FÖR MILJÖPRÖVNING AV VATTENVERKSAMHET.....	31
DOMSTOLEN SKA BARA PRÖVA MILJÖPÅVERKAN.	32
TYDLIGGÖR VILKA FRÅGESTÄLLNINGAR SOM FÅR ÖVERPRÖVAS OCH VAD SOM FÅR ÖVERPRÖVAS I RESPEKTIVE PROCESS.	33
SKAPA MÖJLIGHETER FÖR MYNDIGHETER OCH KOMMUNER ATT FINANSIERA SINA PROJEKTORGANISATIONER.....	34
SLOPA FORMELLT BMP-BESLUT NÄR MAN HAR LÖPANDE SAMRÅD.	35
VISSA VATTENVERKSAMHETER BORDE TAS UPP PÅ BMP-LISTAN, D V S AUTOMATISKT INNEBÄRA BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN.	36
ANGE INOM JPL/VPL VILKA KRAV SOM SKA UPPFYLLAS ISTÄLLET FÖR ATT ANGE HUR OCH VAR.	37
GENOMFÖR EN TRANSPARENT OCH REGLERAD HANDLÄGGNINGSDRNING AV TILLÅTLIGHETSPROCESSEN HOS REGERING OCH DEPARTEMENT.....	38
TRAFIKVERKETS UPPHANDLINGSFORM MED ECI-KONTRAKT* INNEBÄR MINIMAL FÖRPROJETERING VILKET RISKERAR ATT FÖRSVÅRA PARALLELLA PROCESSER.	39
GEMENSAMMA SAMRÅD FÖR JPL/VPL/DP/MILJÖPRÖVNING.....	40
FASTSTÄLLA JPL/VPL OCH BESLUTA OM MILJÖDOM ÄVEN VID MINDRE AVVIKELSE MOT DETALJPLAN	41
WORKSHOP I AUGUSTI 2016	42
SYFTET MED WORKSHOPEN	42
METODIK	42
FÖRÄNDRINGSFÖRSLAG SOM KAN GE STÖRST EFFEKT	43
RESULTAT AV FÖRENKLAD SWOT-ANALYS FÖR FEM UTVALDA FÖRSLAG	44

<i>Ta med tillståndsprocessen och markåtkomst tidigt i organisationsuppbyggnaden av projektet</i>	44
<i>Skapa projektorganisation även inom myndigheter och kommuner för en effektivare samverkan</i>	45
<i>Ta bort kravet på att länsstyrelsen ska godkänna MKB till jpl/vpl</i>	46
<i>Natura 2000 - behöver lösas processövergripande</i>	47
<i>Slå ihop jvp/vpl och dp till ett planinstrument</i>	48
ANALYS FRÅN WORKSHOP	50
SLUTSATSER OCH FÖRSLAG TILL FORTSÄTTNING	51
FÖRSLAGSLISTA.....	52

BILAGOR:

1. Processkarta före 1 januari 2013
2. Processkarta efter 1 januari 2013
3. Processkarta projekt Varbergstunneln
4. Processkarta projekt Citybanan
5. Processkarta projekt Förbifart Stockholm
6. Processkarta projekt Västlänken
7. Processkarta projekt Utbyggnad av tunnelbanan från Akalla till Barkarby
8. Intervjuade personer
9. Redovisning av intervjuerna
10. Deltagarlista workshop
11. Matris med 23 förändringsförslag
12. Matris med justerade förändringsförslag efter workshop augusti 2016
13. Redovisning av viktigaste förändringsförslagen som är lätta att genomföra och ger hög effekt
14. Kompletterande synpunkter och förslag från workshopdeltagare

BAKGRUND TILL PROJEKTET

Det tar alltför lång tid från idé till byggande av transportinfrastruktur i Sverige. Ineffektiva planeringsprocesser, tidsmässigt oförutsägbar och mångåriga tillståndsprocesser leder till kostsamma förseningar i utbyggnaden av infrastruktur. Detta har adresserats av regeringen under senaste fyra åren och resulterat i att en ny planprocess för transportinfrastruktur beslutats av riksdagen med effekt från och med den 1 januari 2013. Beslut har även fattats om ändringar i Plan- och bygglagen som trätt i kraft den 1 januari 2015. Det senare har kopplingar till infrastruktur vad avser tydligare riktlinjer för hur gator, anslutningar m.m. ska kunna finansieras.

Hela processen från idé och förstudier till planer och avtal om genomförande samt finansiering utmärks av att många intressenter och aktörer måste samordnas och samverka. Inte sällan brister samverkan och projektet hamnar i återvändsgränder eller försenas onödigt mycket.

Problemställningen är angelägen då många stora infrastruktursatsningar nu sker och kommer att ske framöver.

Med anledning av detta samlade Bergsprängningskommittén (BK), Stiftelsen Bergteknisk Forskning (BeFo) och Sveriges Byggindustrier (BI) en bred intressegrupp i branschen till en workshop i mars 2014 för att diskutera möjligheter att tydliggöra planeringsprocesserna för anläggningsprojekt. Denna workshop resulterade i ett behov att titta närmare på dessa frågor och en projektansökan "Planeringsprocessen – En samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar plan- och tillståndsprocess för infrastrukturprojekt" skickades till SBUF som den 3 oktober 2014 beslutade att stödja projektet.

Med infrastrukturprojekt menas i denna studie ett större väg- eller spårprojekt.

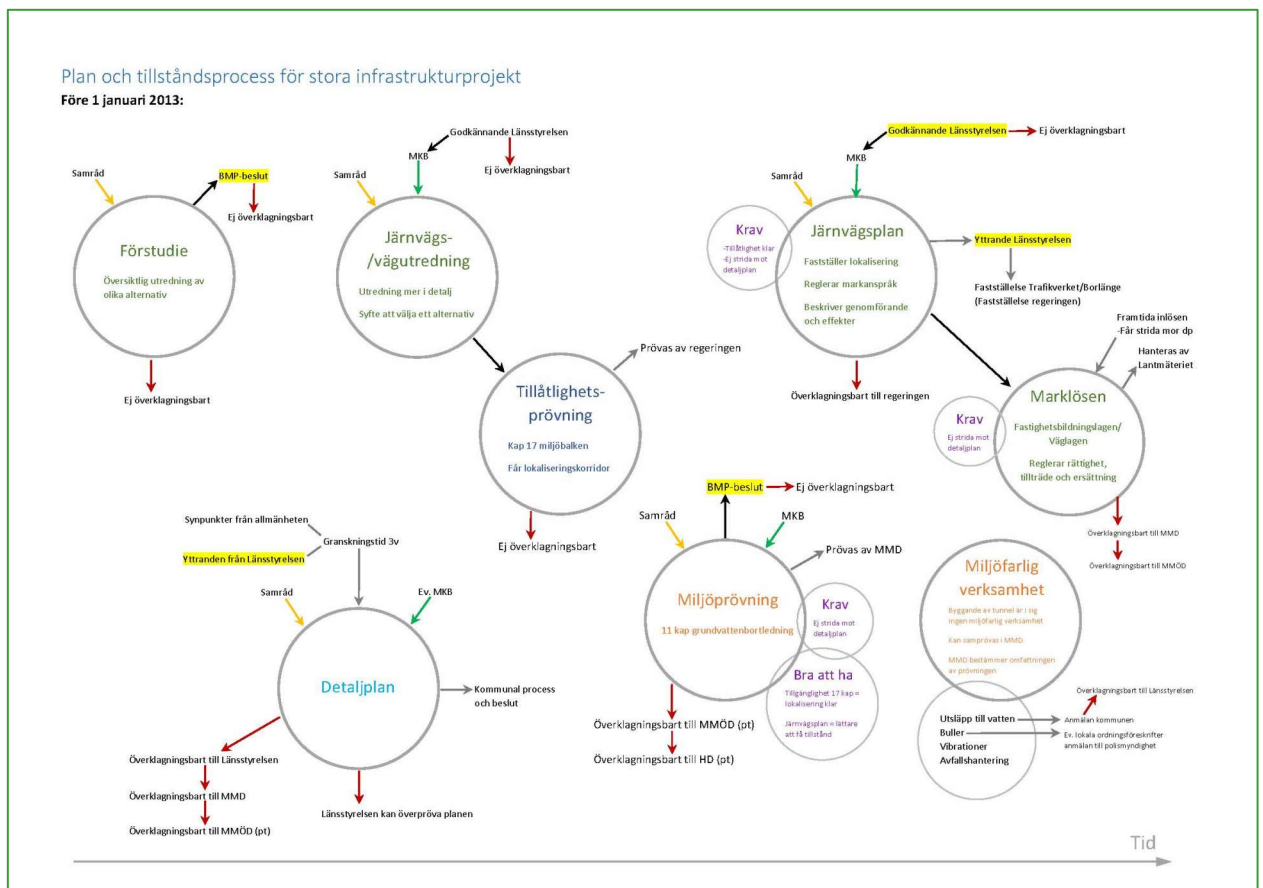
Projektet är uppdelad i två faser. Denna rapport redovisar fas 2 som omfattar en fördjupad erfarenhetsåterföring i form av en fallstudie av fem infrastrukturprojekt som lett fram till ett antal förändringsförslag. Rapporten redovisar även projektets workshop där förslagen diskuterats och analyserats. Fas 1 som redovisas i tidigare rapport omfattade en bred litteraturstudie för att identifiera genomförda och närliggande studier i ämnet och en identifikation över områden som saknas vilket låg till grund för fas 2.

PLANERINGS- OCH TILLSTÅNDSPROCESSEN FÖR STORA INFRASTRUKTURPROJEKT

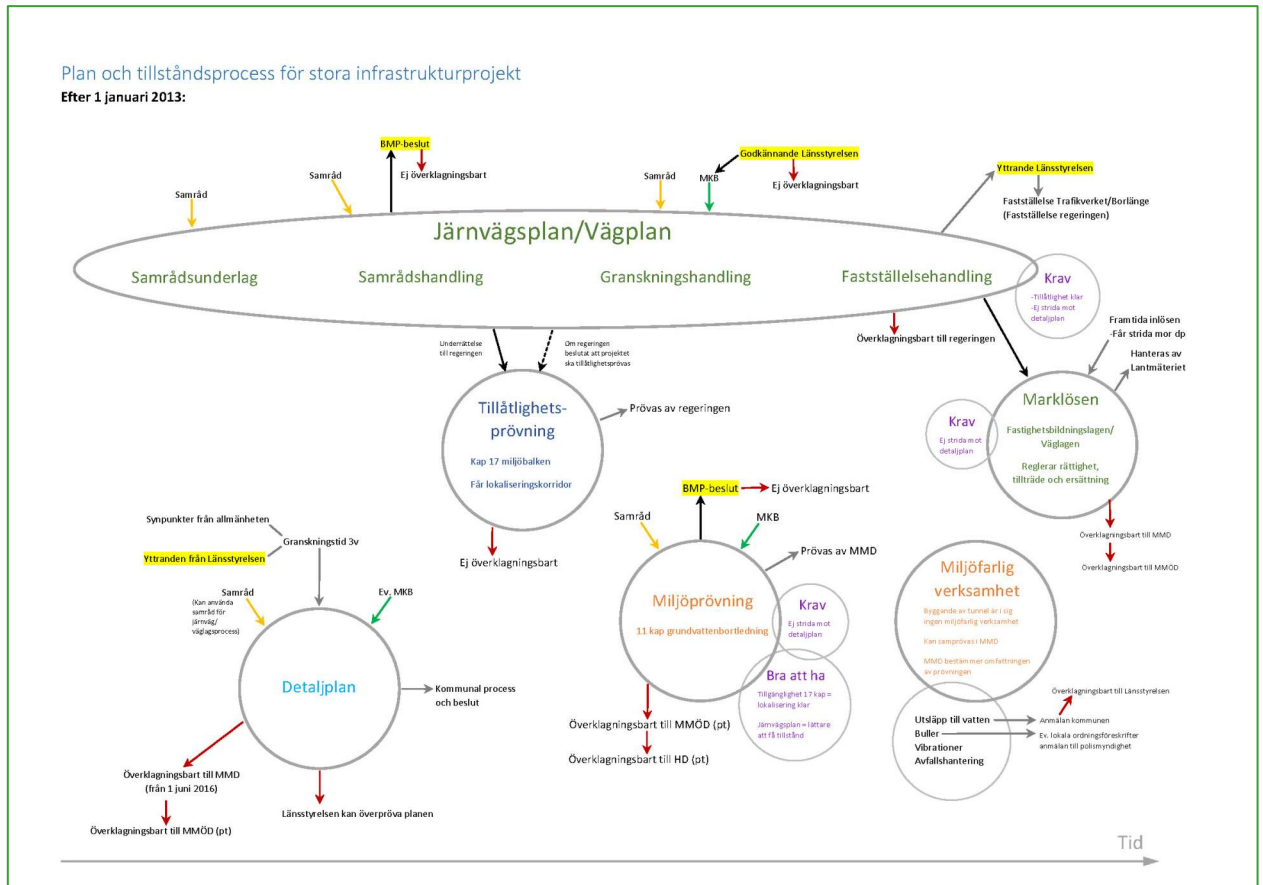
Det konstaterades redan i tidigt skede att det är få som förstår och är insatta i alla de olika processer som behöver hanteras i stora infrastrukturprojekt. Med anledning av detta togs det fram en processkarta över vilka processer som behöver hanteras för att kunna anlägga större anläggningsprojekt. Dessa processer styrs av olika lagar, framförallt av Lag (1973:1649) om byggande av järnväg, Väglag (1971:948), Miljöbalk (1998:808) och Plan- och bygglag (2010:900).

Processkartan fokuserar på vad som behöver gå in i varje process, vilka moment som kräver godkännande eller yttrande från myndigheter och som kan låsa processen tills detta är genomfört, vad som behöver vara uppfyllt för att processen ska kunna avslutas samt vilka olika överklagningssteg som är möjliga inom varje process. Processerna är utlagda längs en tidslinje i den följd de kan hanteras för att optimera den totala tiden. Detta speglar dock inte något specifikt projekt utan processkartan ser olika ut för olika projekt beroende på hur väl processerna har fungerat.

Eftersom en ny planprocess för transportinfrastruktur beslutades av riksdagen med effekt från 1 januari 2013 redovisas processkartan i två versioner – vad som gällde före respektive efter 1 januari 2013. Överklagningsstegen för detaljplaner har även ändrats från den 1 juni 2016. Tidigare överklagades detaljplaner till länsstyrelsen, därefter till mark- och miljödomstolen och slutligen till mark- och miljööverdomstolen. Den 1 juni 2016 togs ett av stegen bort och detaljplaner överklagas nu direkt till mark- och miljödomstolen. Se figur 1 och 2 samt bilagorna 1 och 2.



Figur 1: Planprocessen före 1 januari 2013

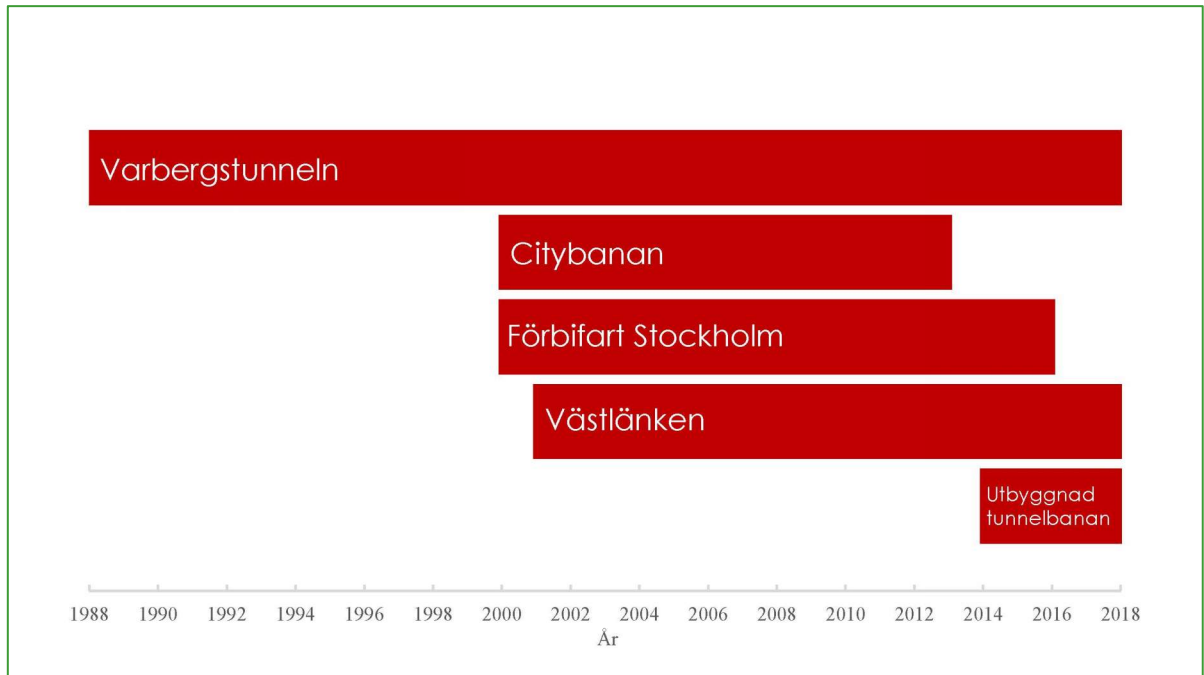


Figur 2: Planprocessen efter 1 januari 2013

FALLSTUDIE

Syftet har varit att hämta in erfarenheter från större infrastrukturprojekt som har gått igenom eller står i begrepp att gå igenom plan- och tillståndprocesserna. Fem projekt har valts ut. Dessa befinner sig i olika skeden i processerna, har olika budgetvolym, gällande lagstiftning och organisationsuppbyggnad. Projekten är Varbergstunneln, Citybanan, Förbifart Stockholm, Västlänken och utbyggnaden av tunnelbanan från Akalla till Barkarby. Fallstudien har genomförts som en intervjuundersökning.





Figur 3. Projektens tidslinje från första processens start till planerad slutpunkt för plan- och tillståndsprocessen, exklusive marklösen.

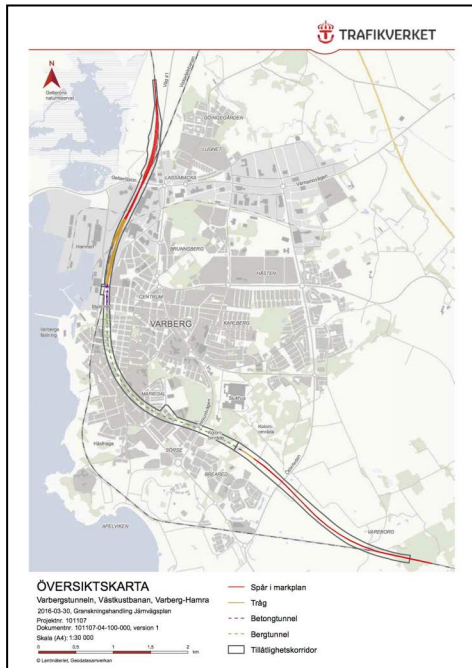
Studien har genomförts i form av intervjuer med nyckelpersoner inom respektive process. Inför varje intervju har en processkarta tagits fram – se bilagorna 3 – 7. Figur 3 visar en sammanfattning av projektens processkartor i form av respektive projekts tidslinje från start av första processen till slutpunkt/planerad slutpunkt för den sista processen. När ett projekt startar kan vara svårt att definiera. Vi har valt att utgå från det datum som kan identifieras för att vara en del av den första processen i respektive projekt. Marklösen är inte inräknad i tidslinjen.

För att få en nyanserad bild har även myndigheter i form av kommun och länsstyrelse intervjuats. För intervjudatum och intervjuade personer, se bilaga 8.

Utifrån de erfarenheter som fångats upp har förslag tagits fram till möjliga förändringar och effektiviseringar. Förändringsförslagen har presenterats och diskuterats på en workshop där intervjuade personer samt nyckelpersoner inom myndigheter och infrastrukturbranschen har inbjudits.

Järnvägstunnel genom Varberg

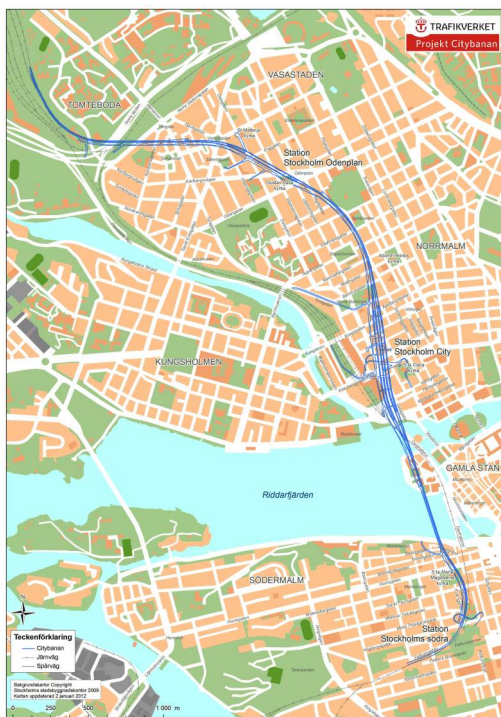
En 7.5 km lång järnväg till stor del under centrala Varberg, kostnad 2.9 miljarder kr. Startade 1988 och fick göra ett omtag 1999 efter att miljöbalken införts.



Figur 4. Trafikverkets projekt Varbergstunneln i Varberg

Citybanan Stockholm

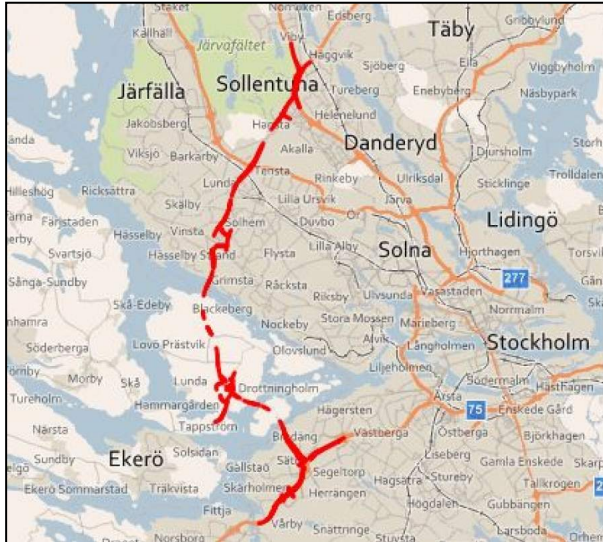
En 6 km lång järnväg under centrala Stockholm och två nya stationer under mark, Odenplan och Station City, kostnad 16,8 miljarder kr. Projektet påbörjades 1999 och järnvägen planeras att invigas 2017.



Figur 5. Trafikverkets projekt Citybanan i Stockholm

Förbifart Stockholm

Ett 21 km lång vägprojekt varav 18 km under mark, kostnad 28 miljarder kr. Projektet sträcker sig över fem kommuner, Huddinge, Stockholm, Ekerö, Järfälla och Sollentuna. Arbetsplan- och tillståndprocess är klar, detaljplaner blev klara 2015, byggstart 2016 och planeras att invigas 2026.



Figur 6. Trafikverkets projekt Förbifart Stockholm i Stockholm

Västlänken Göteborg

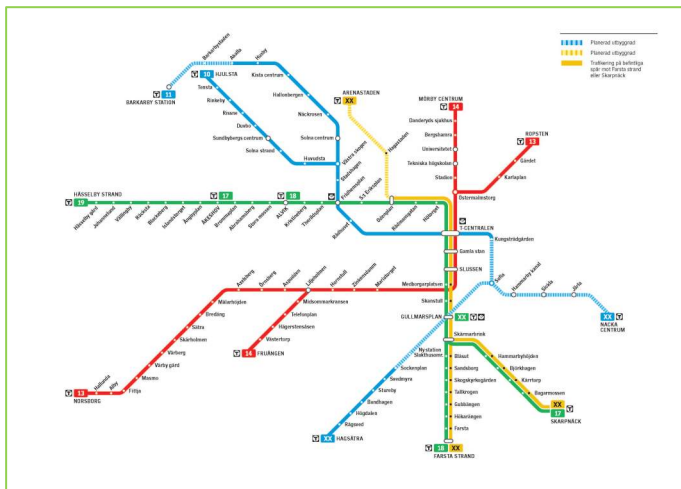
En 8 km lång järnväg varav huvuddelen under mark, kostnad 20 miljarder kr. Tre nya stationer tillskapas under mark, stationerna Centralen, Haga och Korsvägen. Projektet startade 2001 och byggstart beräknas kunna ske 2017/18. Beräknad trafikstart 2026.



Figur 7. Trafikverkets projekt Västlänken i Göteborg.

Utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm

I fallstudien ingår en utbyggnad från Akalla till Barkarby vilket är ett av fyra projekt som pågår enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse. Det är en 3,4 km lång tunnelbana under mark från Akalla till Barkarby, kostnad 2,9 miljarder kr. Två nya stationer under mark, station Barkarbystaden och Barkarby Station. Projektet påbörjades 2014, byggstart planeras till 2018 med en byggtid på ca sex år. Planerad trafikstart ca 2024.



Figur 8. Stockholms läns landstings projekt Utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm.

Metodik

Intervjuerna har genomförts ute på respektive projekt samt hos myndigheter, länsstyrelse och kommuner. Fallstudien har genomförts med frisvar på de frågor vi ställt och är inte en statistisk undersökning. Efter genomförda intervjuer har vi sammanställt och tolkat svaren och skickat ut våra minnesanteckningar till intervjuade personer för kommentarer. Kommentarer och förtydliganden har arbetats in. En sammanfattning av intervjuerna redovisas i bilaga 9.

HUVUDFRÅGOR VID INTERVJUERNA

Vid intervjuerna har använts nedanstående huvudfrågor som kompletterats med en rad följdfrågor. Bl.a. har vi frågat vilka förändringar man tycker sig kunna se ett behov av.

- Vilka har framgångsfaktorerna varit?
- Vilka hinder och svårigheter har ni stött på?
- Vad hade underlättat med facit i hand?
- Vilka är era viktigaste erfarenheter?

ANALYS AV INTERVJUERNA

Intervjuerna har varit givande med öppna och bra dialoger. Uppdraget har varit att fokusera på att fånga framgångar, hinder och andra erfarenheter så sakligt som möjligt. Projekten är i olika skeden och detta speglar sig i de framgångar, svårigheter och andra erfarenheter man upplever och har förmedlat vid intervjuerna. Det är tydligt att det som ligger i närtid i respektive projekt är det som fått största tyngden i respektive svar. För de projekt som startat för många år sedan har det inte funnits möjligheter att också intervjua nyckelpersoner från den tiden.

Sammantaget bedöms intervjuerna täcka in alla skeden från ett projekts påbörjande (enligt här given definition) till dess i det närmaste färdigställande.

Ibland har svaren varit motsägelsefulla, olika personer inom projekten har tyckt olika om saker och uppfattat saker olika. Detta är fullt naturligt och vi som rapportförfattare har valt att ibland använda detta när det varit möjligt att t ex visa på att en faktor kan stå både för en framgång och vara ett hinder eller att bortse får svaren helt om det så att säga blir "ord mot ord".

De intervjuade har fått ett grovmanus efter intervjun för genomläsning. Ofta har man då velat tona ner saker man sagt, särskilt värdeomdömen om hinder, problem och samarbetssvårigheter inom projektet och med externa parter. Det ska åter betonas att intervjuerna inte är någon form av revision av projekten och ska inte heller tolkas så. Med detta sagt har analysen fokuserat på hur de redovisade erfarenheterna ska kunna användas för ett förändringsarbete.

Analysen går i två riktningar, dels de erfarenheter som pekar mot förändringar inom ramen för dagens regelverk och organisationer och dels de som pekar mot en förändrad lagstiftning.

Alla projekten tog upp svårigheter med att driva parallella processer och att projektera parallellt. Alla är också överens om att processerna måste drivas parallellt för hålla rimliga tidsplaner men att det finns risker och nackdelar med detta, t ex vilken dokumentversion som är den som gäller i varje situation och hur man kan säkerställa kvalitén och styra samordningen av konsulter. En svårighet att hantera är att lagstiftning är mer uppbyggd för linjeprocesser. I de nu förda Sverigeförhandlingen och Stockholmsförhandlingen ställs tydliga mål som förutsätter att processerna kan föras parallellt utan problem och utan utrymme för tid till en överklagandeprocess. De nya ECI*-upphandlingarna kan ge större svårigheter att driva parallella processer och ökar behovet av kunskap hos både beställare, projektör och entreprenör. Det är viktigt att ECI-upphandlingar noga följs upp i de projekt som nu pågår.

Flera framför att man upplever att detaljplan och järnvägsplan/vägplan omfattar i stort sett samma saker. Detta togs bl.a. upp av både Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) och Västlänken och var föremål för diskussion i Varberg, både inom Trafikverket och hos kommunen. Flera projekt framför att allmänheten har svårt att skilja på detaljplan och väg-/järnvägsplan.

*) Early Contractor Involvement

För både Citybanan och Förbifart Stockholm (FBS) har regeringsskiften skett som lett till att politiken mitt under pågående process velat göra omtag. Även för Varberg har ett omtag fått betydande konsekvenser. När politiken kommer in i efterhand och vill ändra i projekten kan det bli det både tidsförörlningar och kostnadsökningar.

En tydlig och transparent dialog och samarbete med myndigheter (länsstyrelsen och kommuner) redan från projektets start är en viktig framgångsfaktor som alla har varit inne på. FUT har tydligt jobbat med detta och övriga har också påpekat vinsterna med ett bra samarbetsklimat. När myndigheter inklusive kommuner haft en speglade projektorganisation så har detta underlättat samarbetet. Tydliga kommunala projektorganisationer skapades i Varberg och Göteborg. För stora projekt har även länsstyrelser börjat organisera sig i projektform. För länsstyrelser och kommuner är detta ett relativt nytt arbetssätt och det finns tydliga problem, exempelvis låg projektmognad och brist på mandat.

Ett väl organiserat upplägg av samråden med berörda sakägare och allmänheten t.ex. genom öppet hus eller i dialogformat har varit bra och påtalats av både, Varberg, FUT och FBS. Samordning av samråden för flera processer har framgångsrikt genomförts av Citybanan, FBS, Västlänken och Varberg.

Att rigga organisationen tidigt så att arbetet med tillståndsprocessen finns med i uppbyggnaden av projektorganisationen, nämndes som något man skulle gjort med facit i hand av bl.a. Västlänken och FBS.

Det råder osäkerhet kring nyttan med tillåtighetsbeslutet. Det finns både hinder och möjlighet och alla tog upp detta, men med lite olika perspektiv med både för och nackdelar. Ett tillåtighetsbeslut har tjänat rollen att ge projektet legitimitet och öka acceptansen hos allmänheten, främst gäller det Västlänken men även Citybanan, FBS och Varbergstunneln tog upp detta. FUT ser däremot inga stora vinster med ett tillåtighetsbeslut.

Skillnader mellan olika domstolar har tagits upp som en svårighet. Bland annat har mark- och miljödomstolen (MMD) och mark- och miljööverdomstolen (MÖD) tyckt olika i samma frågor. Det hanteras också olika i olika tingsrätter i landet. Bygger man ovan mark behövs ingen prövning vilket är något som både Citybanan, FUT och Västlänken noterat med anledning av att mer än vad som är tillståndspliktigt prövas när man bygger under mark.

Länsstyrelsens och kommuners perspektiv skiljer sig från projektens perspektiv vilket har tagits upp av både FBS, Västlänken, Varberg och FUT. Bland annat har det tagit tid att få fram genomförandeavtalen. Här har projekten en tydligare tidsplan och budget medan kommunerna inte har bråttom utan vill ha viss kvalitet. Citybanan fick tidigt ett påtecknat genomförandeavtal, vilket underlättade för projektet. För FBS och Västlänken tog det mycket tid och energi innan genomförandeavtalen med kommunerna var klara.

Bristande kunskap om miljöprövningsprocessen både internt, hos konsulter, regeringen m.fl. har noterats av flera av projekten. En tendens att ribban ständigt höjs ger problem med att få

underlaget på en lagom och rimlig nivå. Citybanan, FUT och Länsstyrelsen i Stockholm, upplever detta tydligt i sitt arbete.

Miljölagstiftningen (Natura 2000) kan skapa "loopar/moment-22 situationer" för alla processerna vilka är svårt att bryta. Både FBS, Varberg och Västlänken har haft problem med detta. Alla projekten där Natura 2000-berörs önskar en tydligare styrning från lagstiftarna.

Hur projektet organiseras inom Trafikverket, inom "Stora Projekt" eller "Investering", påverkar samverkan med andra aktörer på olika sätt, vilket Varbergs kommun sett brister med.



Hållplats Haga Kyrka vid blivande station Haga, Västlänken

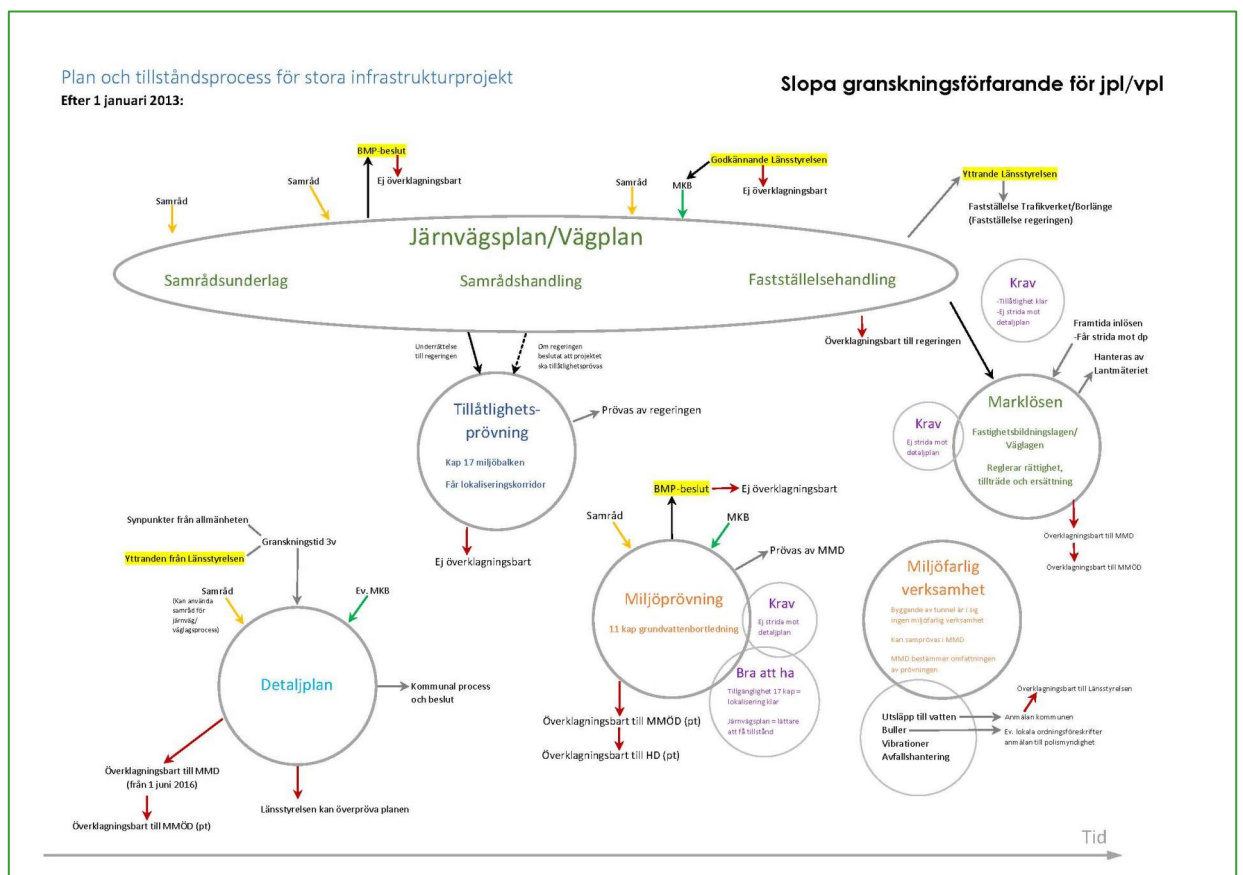
RESULTAT – 23 FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR

Slopa granskningsförfarandet för jpl/vpl.

Eftersom man har ett omfattande och löpande samråd och sedan en fastställesprövning blir granskningsförfarandet och fastställelseprövningen i princip en upprepning med samma handlingar och innehåll. Det är svårt att göra förändringar i handlingarna efter granskningsförfarandet och därför skulle granskningen och fastställelseprövningen slås ihop till endast ett moment som mynnar i en fastställd järnvägs-/vägplan.

Förslaget kräver lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en kortare och effektivare process för upprättande av järnvägs-/vägplaner. Förändringar som förslaget kan beskrivas grafiskt i processkartan enligt figur 9.



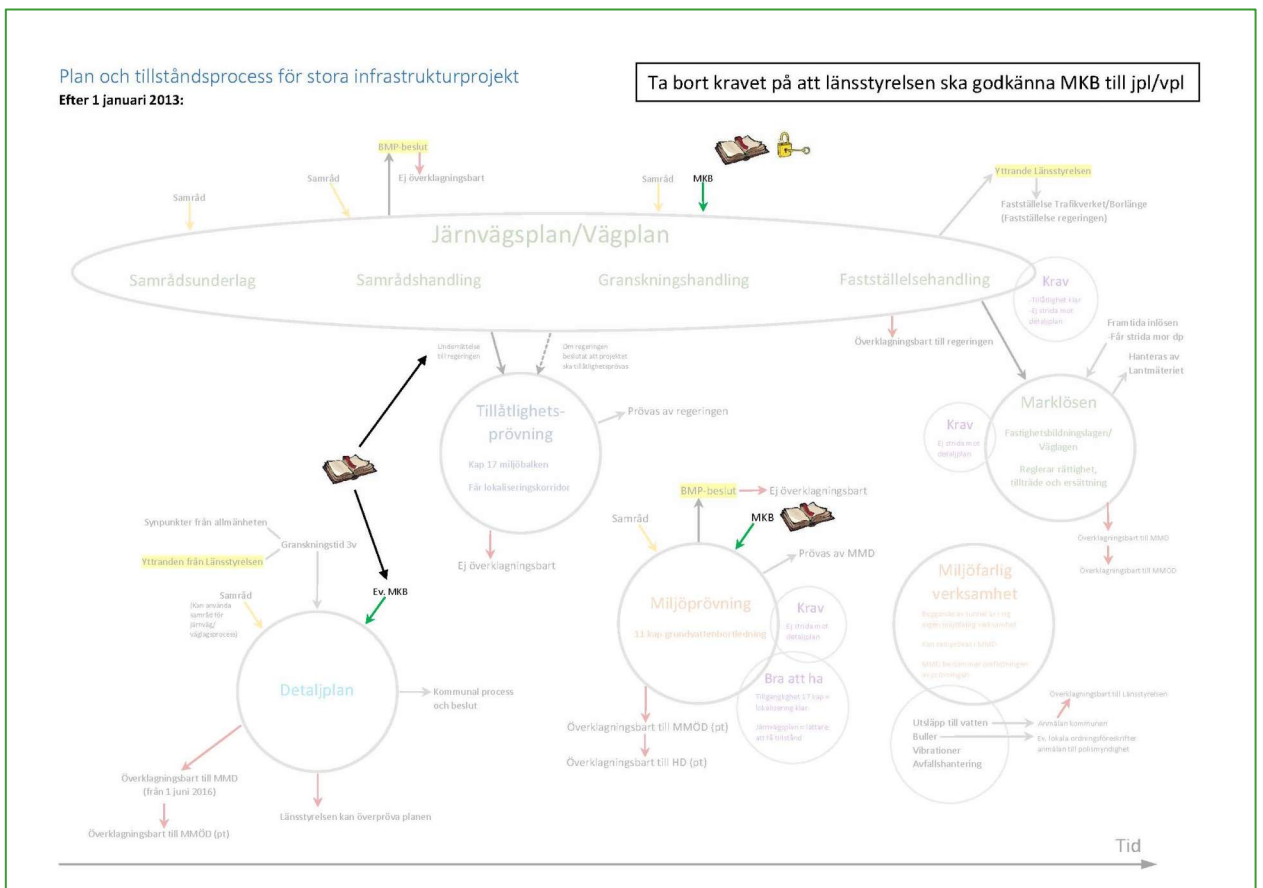
Figur 9. Illustration över förslaget.

Ta bort kravet på att länsstyrelsen ska godkänna MKB till jpl/vpl.

Nuvarande ordning ger problem i det samordnade planförfarandet eftersom tanken är att man ska använda samma MKB i jpl-processen som i dpl-processen. I den senare finns inte kravet på godkännande. Det hela blir ologiskt och det är svårt att göra ändringar i en redan godkänd MKB när detaljplan tas fram. Erfarenhet säger att det är svårt att ha samma MKB, särskilt när den "låses" med ett godkännande i en process vilket gör att den inte kan utvecklas vidare inför fastställandet av detaljplan. Man vill för de olika processerna lägga tyngdpunkten vid olika saker och det råder delade meningar om t ex byggstörningar ska ingå i MKB för järnvägsplan, MKB för detaljplan eller i MKB för miljöprövning. Godkännandet av MKB:n kan istället tas vid fastställande av planen vilket gör det möjligt att förändra och anpassa MKB:n under en längre tid för de olika processerna.

Förslaget kräver lagändring för att kunna genomföras. Eventuellt kan krav i EU-direktiv om MKB för projekt försvåra möjligheten att ta bort kravet om godkännande av länsstyrelsen.

Förändringen skulle kunna leda till en effektivare process för upprättande av järnvägs-/vägplaner respektive detaljplan eftersom låsningen av ett viktigt dokument försvinner och därmed möjliggörs att hanteringen av en gemensam MKB för båda processerna blir lättare. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 10.



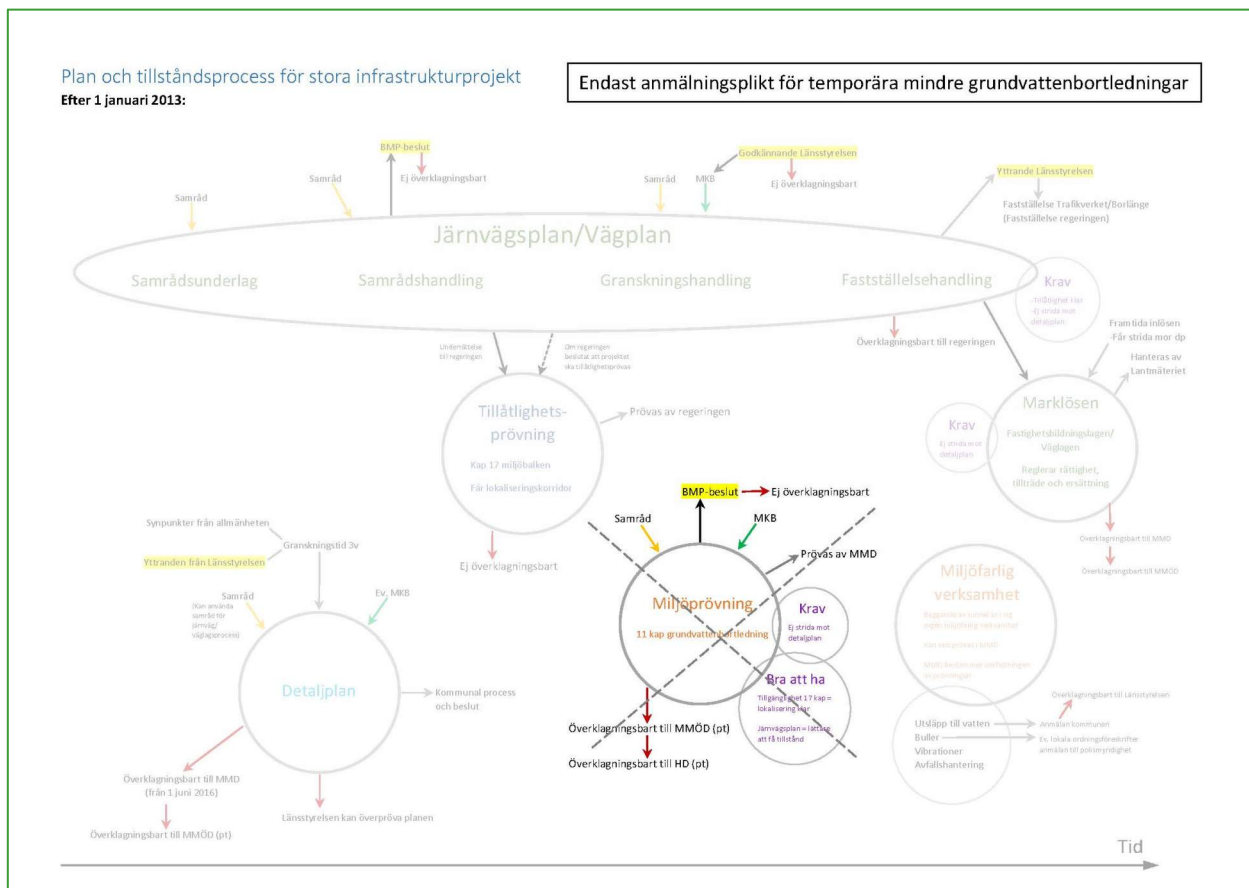
Figur 10. Illustration över förslaget.

Endast anmälningsplikt för temporära mindre grundvattenbortledningar

Idag görs det inte någon skillnad om en grundvattenbortledning är permanent eller temporär. Är det inte uppenbart att grundvattenbortledningen inte skadar allmänna eller enskilda intressen är den tillståndspliktig oavsett tidsutdräkt. Tillstånd söks hos Mark- och miljödomstolen. Ett flertal andra vattenverksamheter är möjliga att anmäla till Länsstyrelsen istället för att tillståndsprövas. Att även kunna anmäla temporära mindre grundvattenbortledningar skulle innebära en förenklad prövning hos länsstyrelsen för t ex provpumpningar eller kortare anläggningsarbeten såsom t ex en gång- och cykeltunnel. Dessa åtgärder är tillståndspliktiga idag. Detta blir ett moment 22 när t ex en provpumpning krävs för att få ett underlag för en tillståndsansökan.

Förslaget kräver en förändring i Förordning (1998:1388) om vattenverksamheter för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en effektivare process för miljöprövning och i vissa fall kan denna prövning helt utgå och ersättas med en anmälan till Länsstyrelsen. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 11.



Figur 11. Illustration över förslaget.

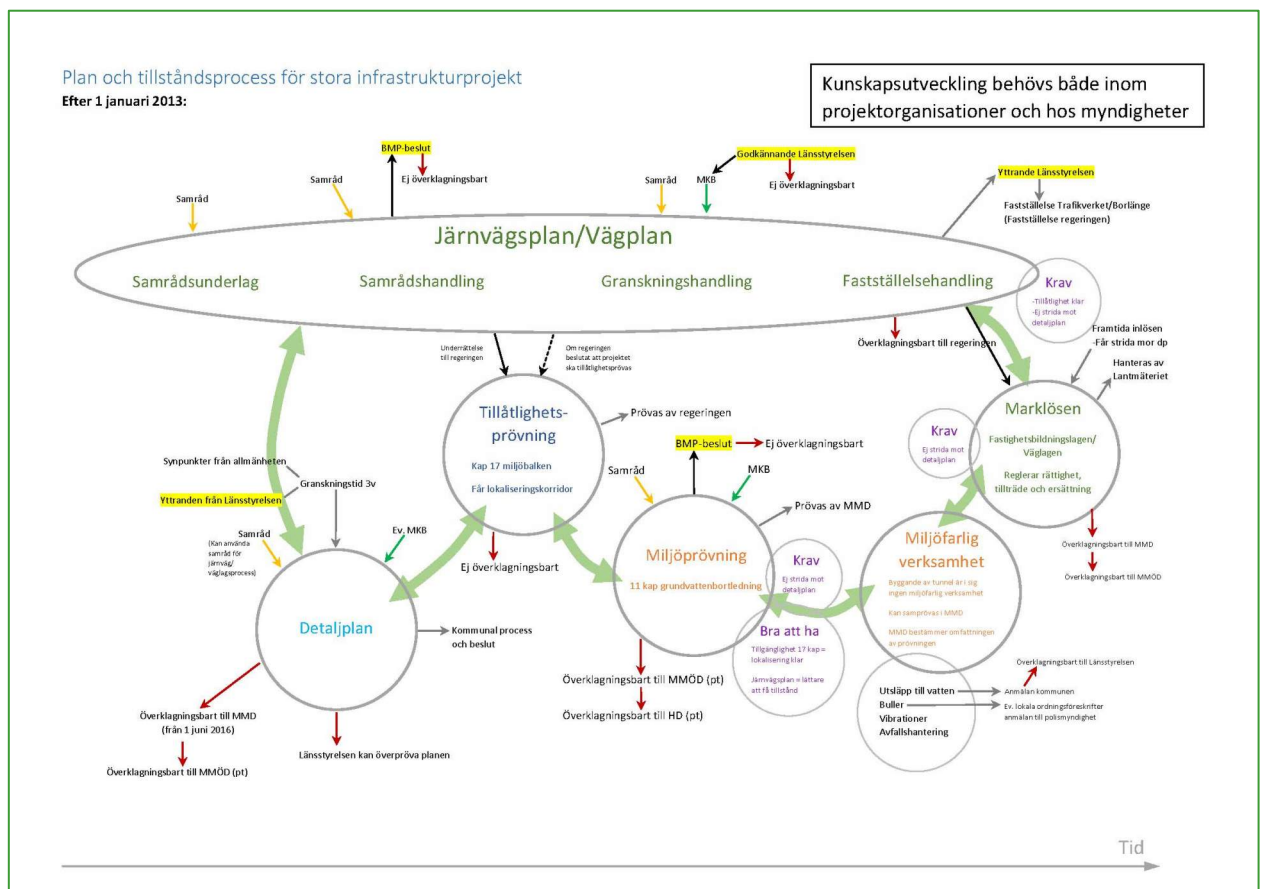
Kunskapsutveckling behövs både inom projektorganisationer och hos myndigheter.

Plan- och tillståndprocesserna är komplicerade med många involverade och då måste man förstå och ha insikt i andras roller och syftet med respektive process. Detta är centralt för hur effektivt ett projekt kan drivas och närmast en förutsättning för att kunna driva parallella processer.

Ett exempel på detta kan vara oklarheter om var och hur störningar i byggskedet hanteras och regleras. Ska byggstörningar beskrivas i MKB - Jpl, dpl och/eller tillståndsprövningen? Andra exempel är bl.a. marklösenprocessen som ser olika ut för jpl, vpl och dpl, hantering av Natura 2000-frågor där det också finns oklarheter liksom hantering av ECI-projekt.

Förslaget kräver ingen lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en kortare och effektivare processer genom större förståelse för vad som regleras i varje process, förståelse för beroenden mellan processerna och respektive parts inbördes roller. Förändringar som förslaget kan beskrivas grafiskt i processkartan enligt figur 12.



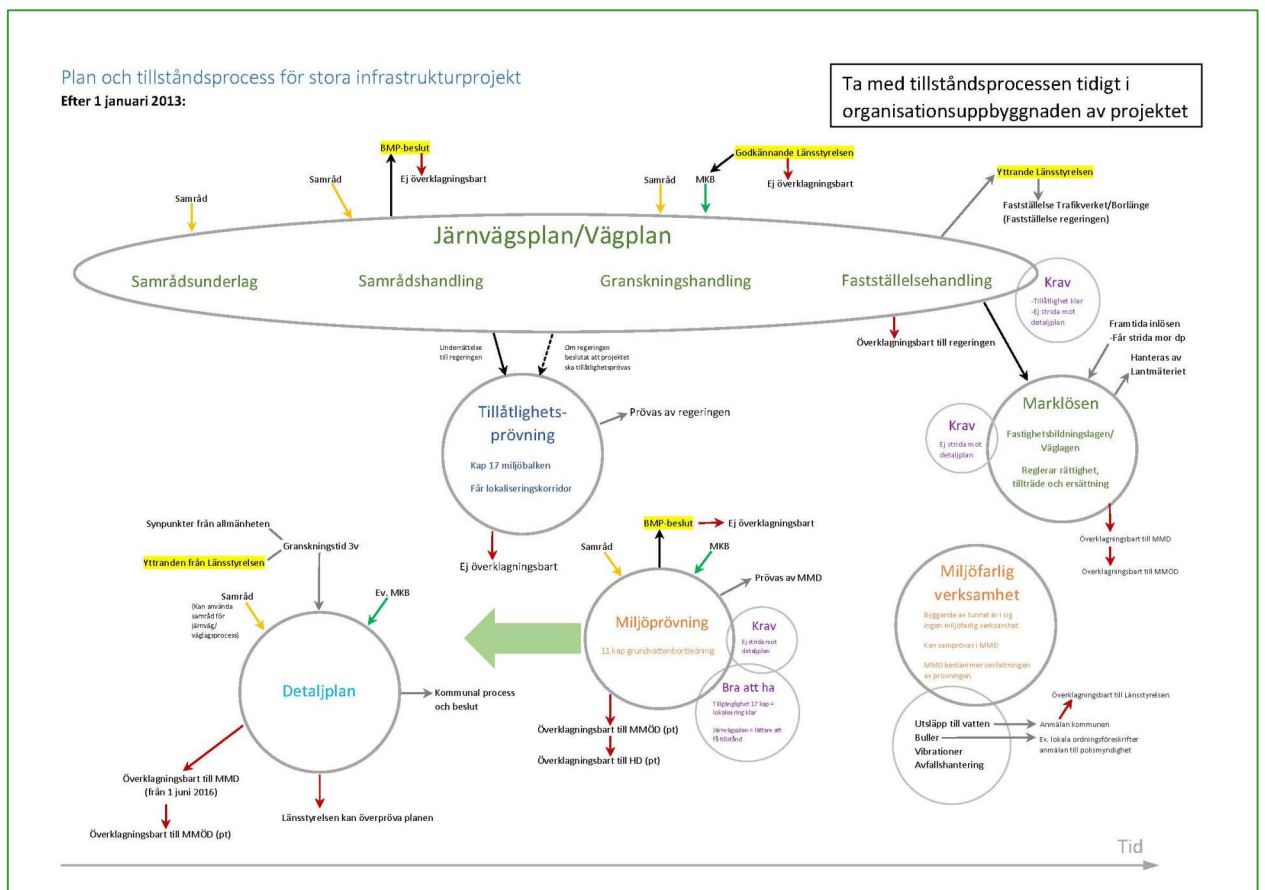
Figur 12. Illustration över förslaget.

Ta med tillståndsprocessen tidigt i organisationsuppbyggnaden av projektet.

Är detta inte med från första början kan man lätt få problem i ett senare skede och tvingas till kostsamma och tidskrävande omtag liksom tidsnöd som skapar stress.

Förslaget kräver ingen lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en tidigare och effektivare process för miljöplaner genom att upplägg och behov av tillståndsfrågor hanteras redan i ett tidigt skede. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 13.



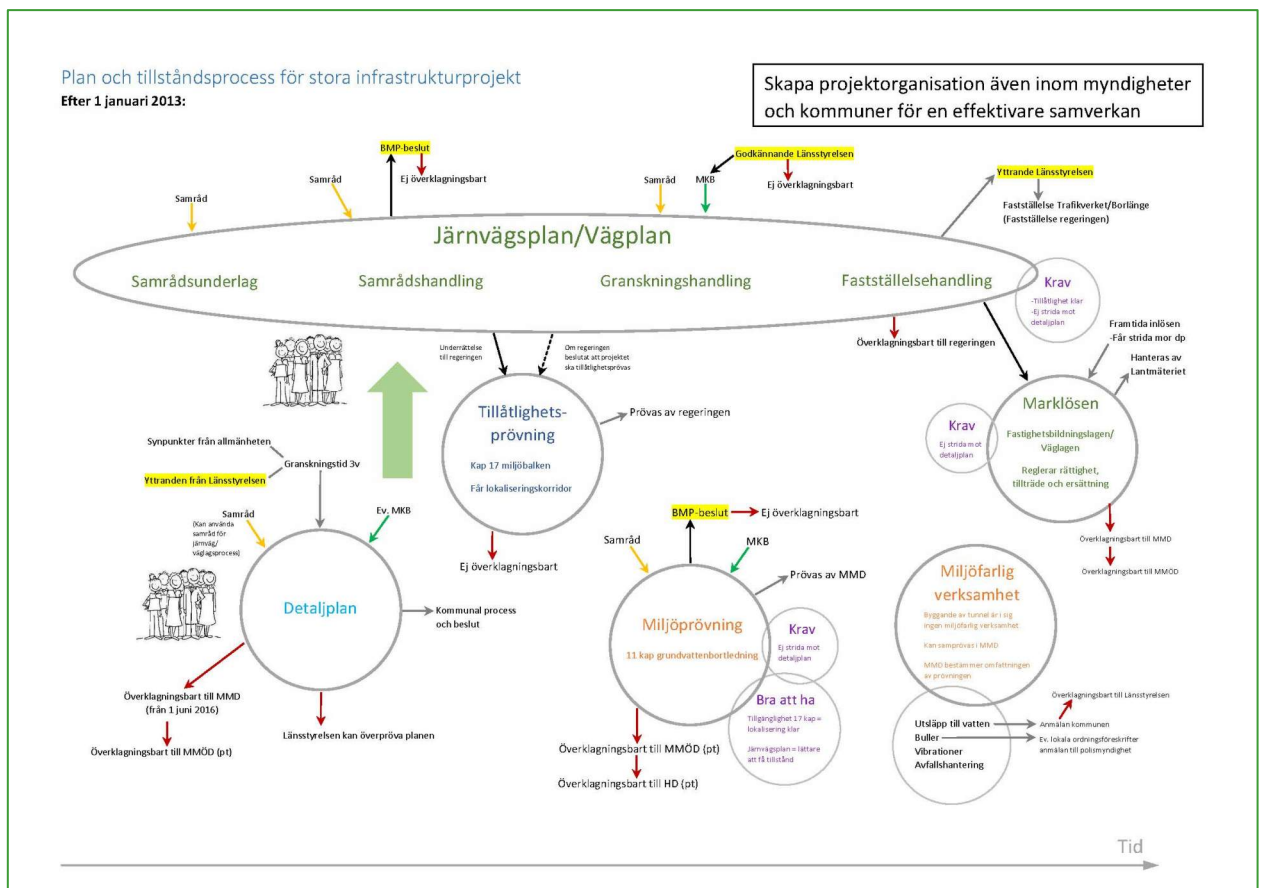
Figur 13. Illustration över förslaget.

Skapa projektorganisation även inom myndigheter och kommuner för en effektivare samverkan.

Detta arbetssätt underlättar samarbetet med verksamhetsutövaren och att få fram snabbare svar/synpunkter och beslut än om det hanteras i den vanliga linjeorganisationen. Detta förutsätter att projektorganisationen har ett tydligt mandat och tillräckliga resurser avsatta.

Förslaget kräver ingen lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en bättre samordning och effektivare processer, särskilt gällande järnväg-/vägplanprocessen och detaljplanprocessen. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 14.



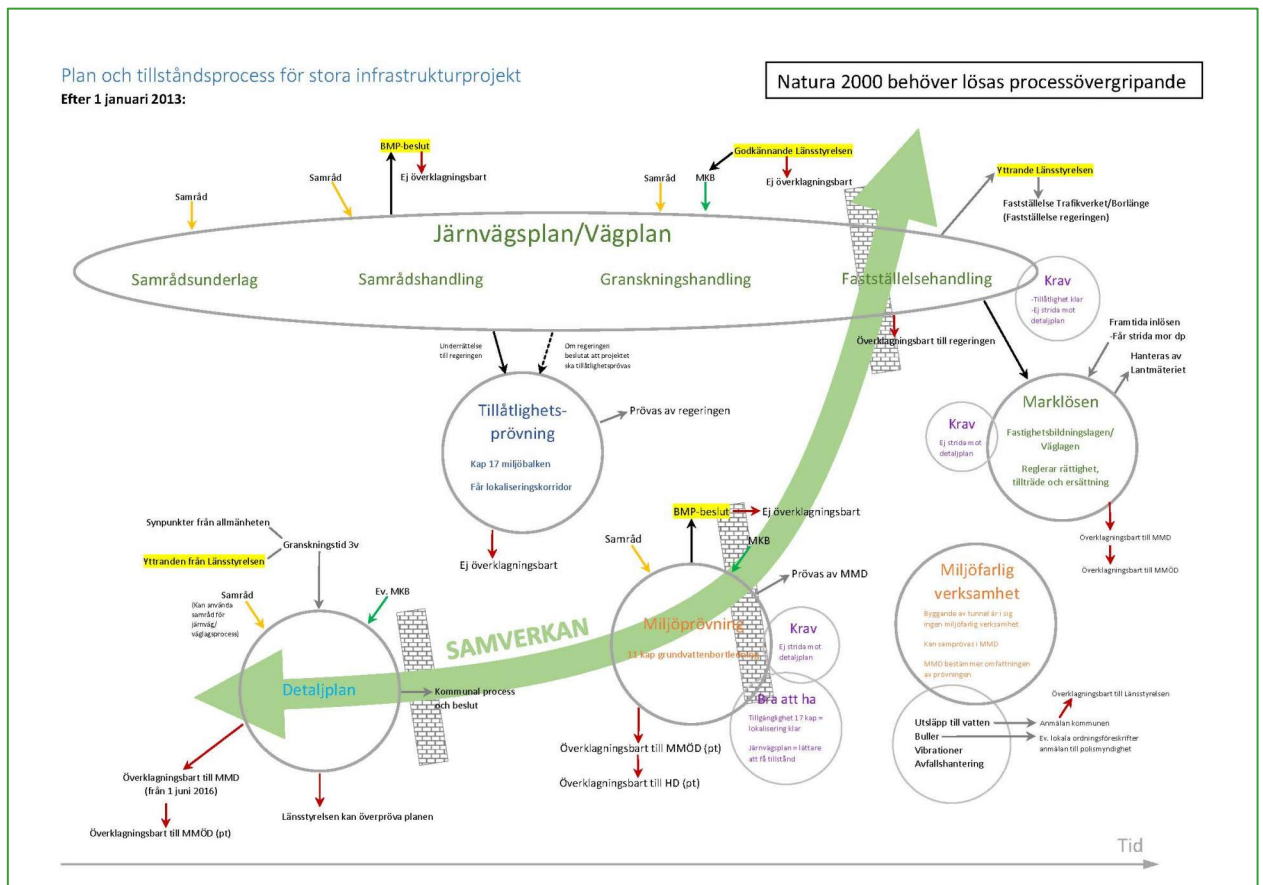
Figur 14. Illustration över förslaget.

Natura 2000 – behöver lösas processövergripande.

Denna frågeställning och prövning kan idag låsa alla plan- och tillståndprocesserna. För att undvika detta bör den hanteras redan i ett tidigt skede (under samrådskedet) och gemensamt av deltagarna (länsstyrelsen, kommun och projekt). En fråga att hantera i anslutning till detta är krav på kompensationsåtgärder. En annan följdfråga blir när olika intresseavvägningar ska göras? Jämför med kulturmiljölagen som också behöver hanteras tidigt i ett projekt.

Förslaget kräver ingen lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en bättre samordning och effektivare hantering i alla processerna. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 15.



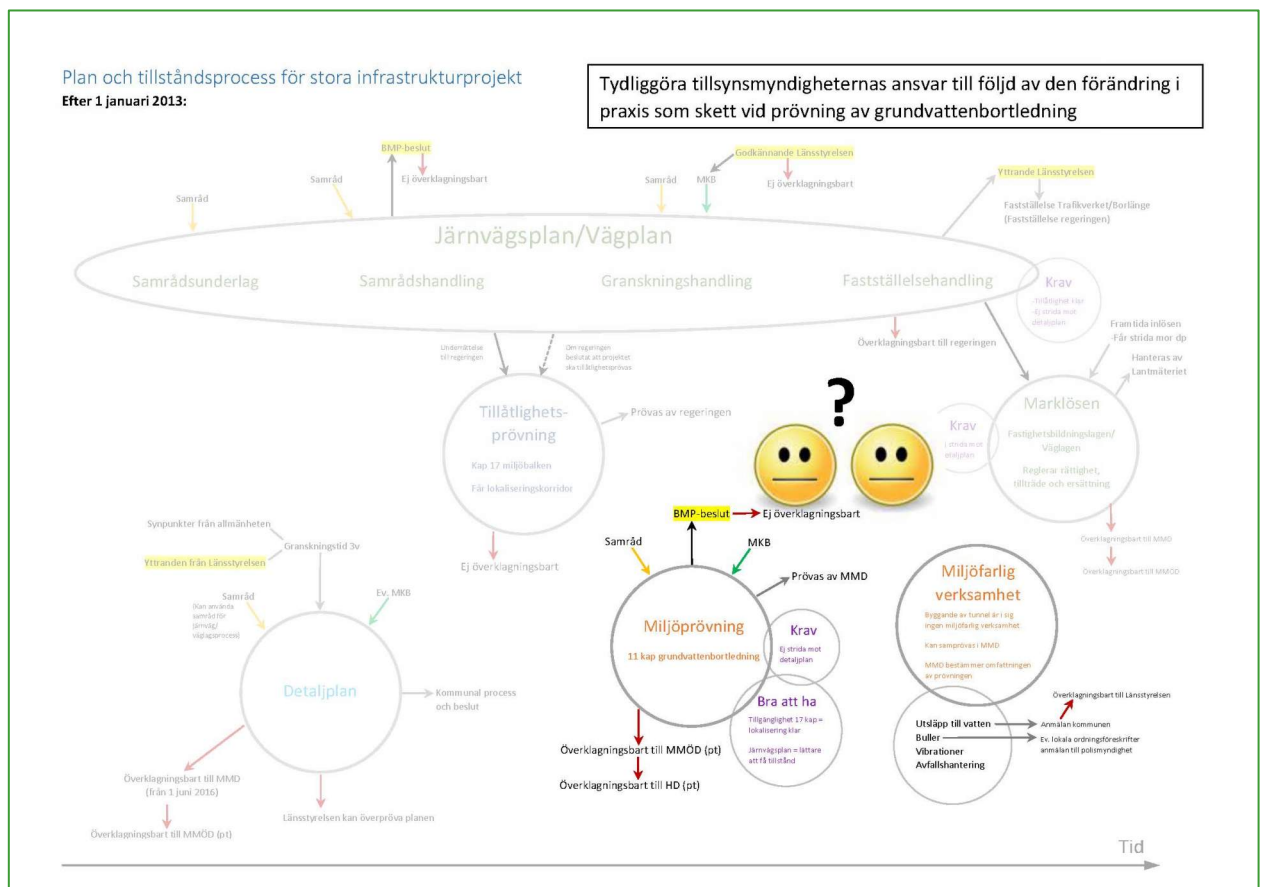
Figur 15. Illustration över förslaget.

Tydliggör tillsynsmyndigheternas ansvar till följd av den förändring i praxis som skett vid prövning av grundvattenbortledning.

Den praxis (med vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet i samma dom) som nu utvecklats har medför oklarheter angående vem som är tillsynsmyndighet över tillstånd som meddelats i domstol. Är det länsstyrelse, kommun eller båda?

Förslaget kan kräva förtydliganden i lagen eller i tillståndsdomar.

Förändringen skulle kunna leda till en tydlighet i miljöprövningsprocessen och i ett senare anläggningsskede. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 16.



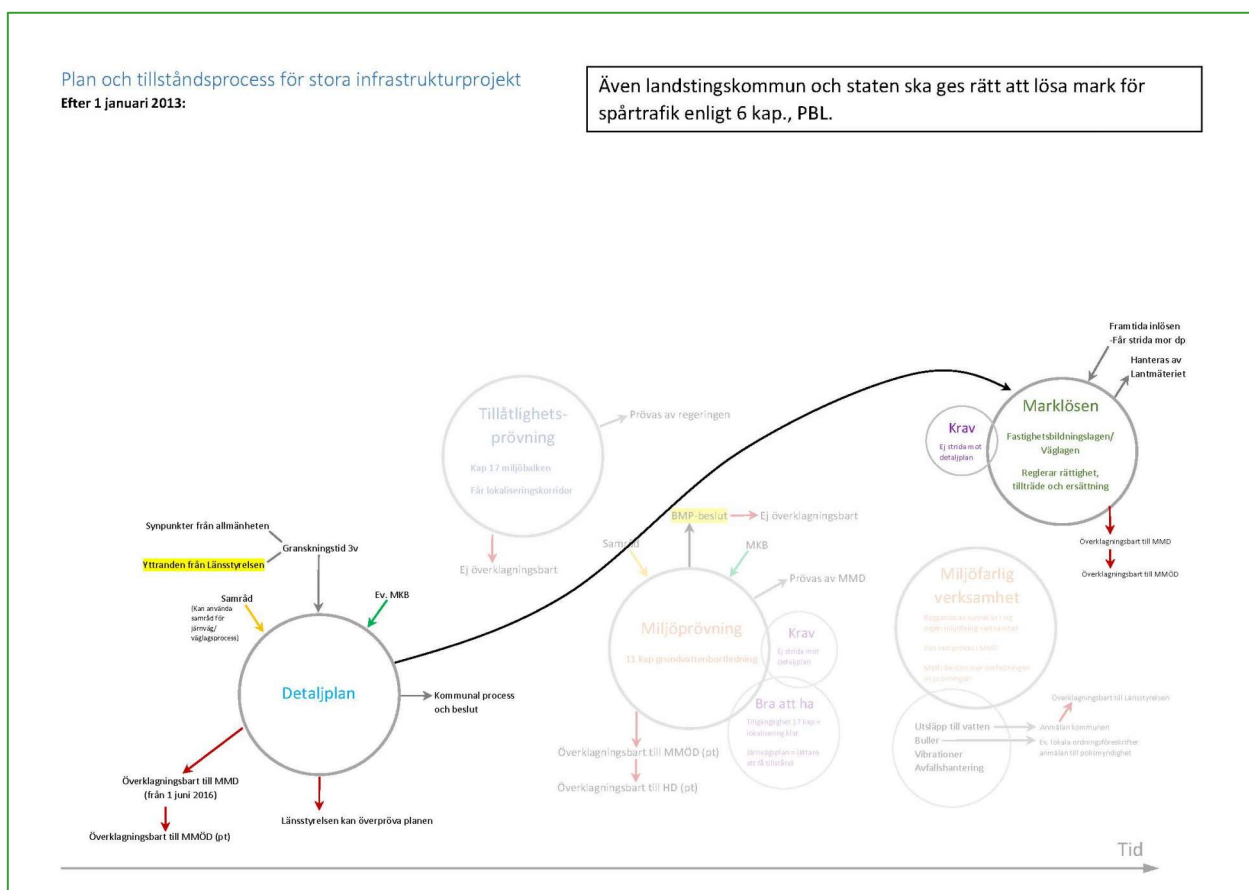
Figur 16. Illustration över förslaget.

Även landstingskommun ska ges rätt att lösa mark för spårtrafik enligt 6 kap PBL.

Förslaget underlättar markåtkomst inom kvartersmark. Eftersom järnvägsplan är frivilligt för spårvagn och tunnelbana så behövs ett instrument för markåtkomst när kommunen inte är huvudman.

Förslaget kräver lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle leda till att marklösen kan genomföras av huvudmannen enbart med stöd av detaljplan när järnvägsplan inte behöver upprättas. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 17.



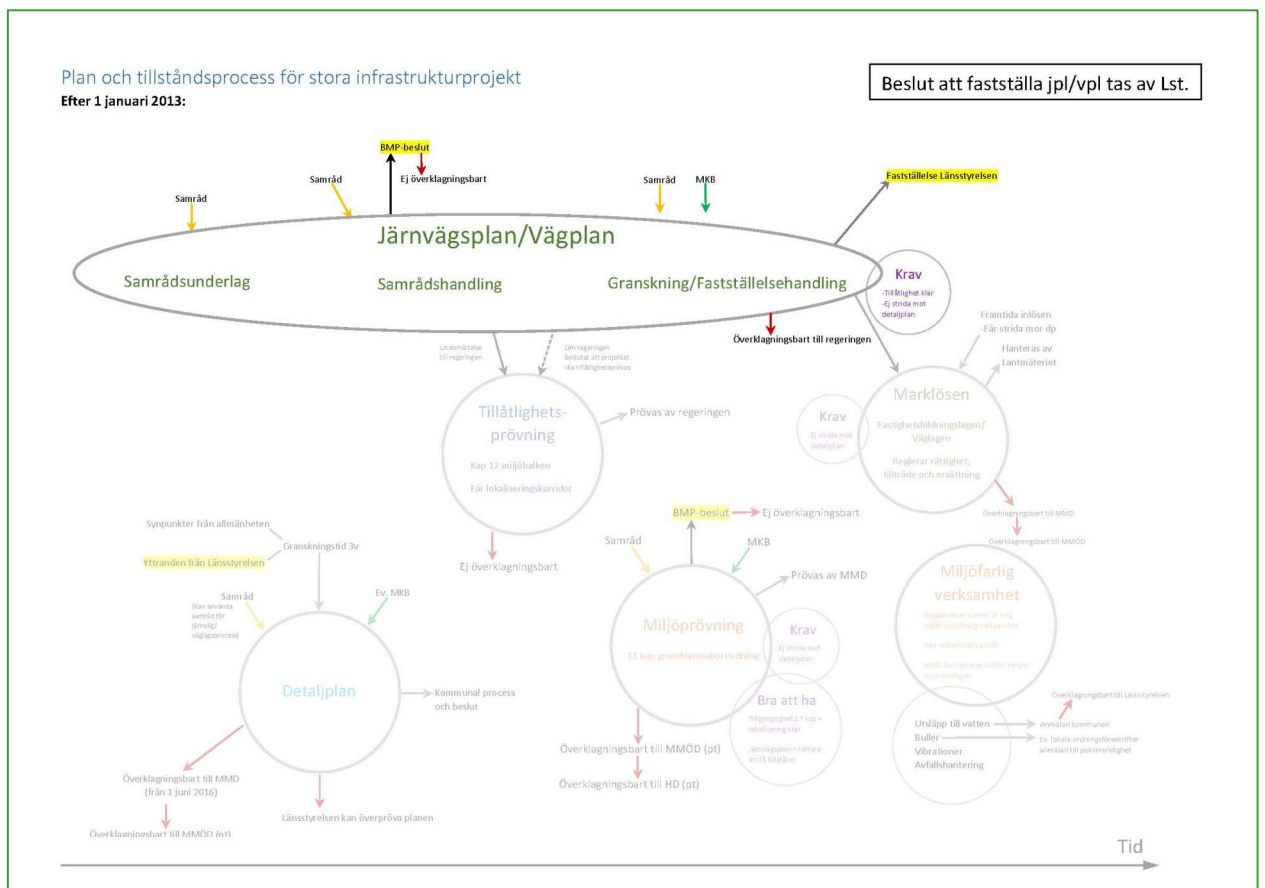
Figur 17. Illustration över förslaget.

Beslut att fastställa jpl/vpl tas av länsstyrelsen.

Länsstyrelsen genomför en omfattande granskning, håller löpande samråd och godkänner MKB samt lämnar yttrande om fastställande till Trafikverket. Härefter upprepar planprovningen på Trafikverket delar av denna process. De prövar härutöver sina egna intressen vilket skulle kunna inhämtas som ett yttrande av länsstyrelsen inför en fastställelse. Trafikverket kan behålla det övergripande ansvaret för att skapa ett sammanhängande riksnät för infrastrukturen och upprätta jpl och vpl.

Förslaget kräver lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en kortare och effektivare järnväg-/vägplanprocessen. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 18.



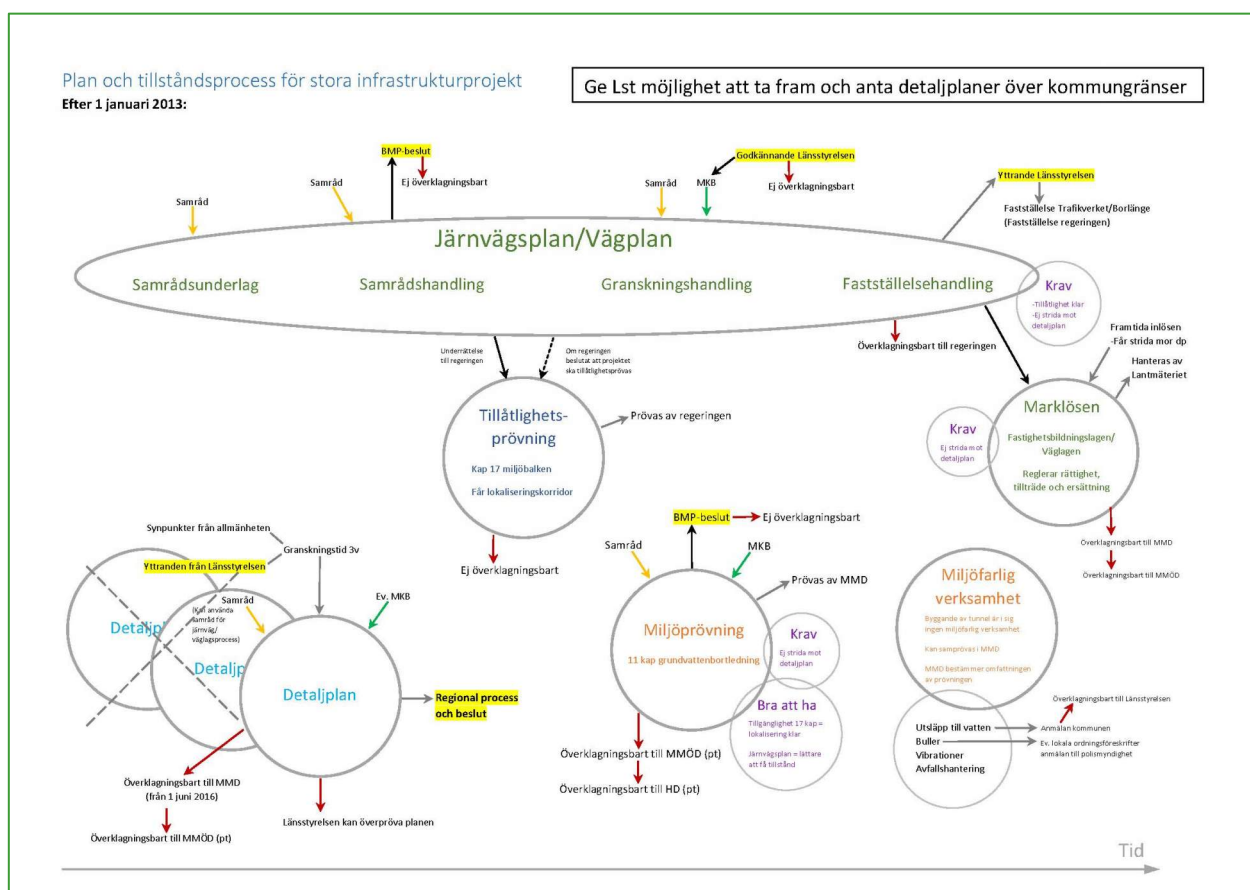
Figur 18. Illustration över förslaget.

Ge länsstyrelsen möjlighet att ta fram och anta/fastställa dpl över kommungränser.

Länsstyrelsen blir en part som även hanterar ett regionalt perspektiv. En kommun måste redan idag anpassa sig till den start och slutpunkt som angränsande kommuner accepterat. Det blir bara en (1) detaljplan som kan överklagas. Jämför tunnelbanan och Förbifart Stockholm som går genom fyra respektive fem kommuner.

Förslaget kräver lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till att endast en detaljplan behöver tas fram trots att vägen eller järnvägen sträcker sig över ett flertal kommuner. Genom detta minskar antalet processer även antalet planer som kan överklagas. Förändringar som förslaget kan beskrivas grafiskt i processkartan enligt figur 19.



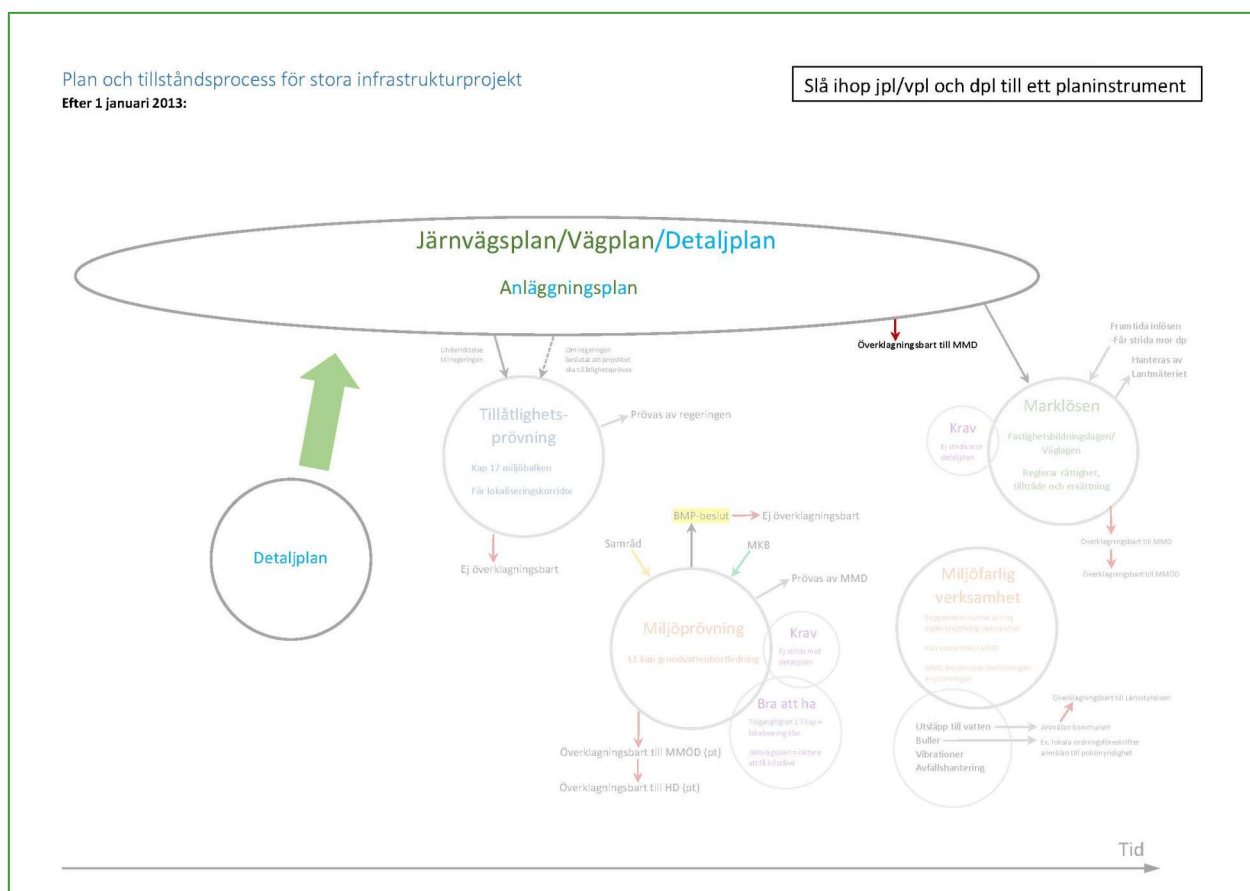
Figur 19. Illustration över förslaget.

Slå ihop jpl/vpl och dpl till ett planinstrument.

Ett planinstrument, istället för två, skulle ge en tydlighet och förenkla för allmänhet och berörda sakägare. Detaljplanen reglerar markanvändningen medan jpl/vpl reglerar anläggningens utformning och skyldigheten att bygga anläggningen – det senare borde inte behöva en plan. Jpl/vpl är ett verktyg för verksamhetsutövaren att styra över vad som ska byggas, det blir en detaljplanering av markanvändningen ungefär som ett "bygglov". Det är svårt för många att se och förstå skillnaden mellan dessa två planinstrument. Här kommer även miljöprövningen in som reglerar hur det får byggas. Jpl/vpl har ingen funktion över tiden – det som har betydelse är att man följer detaljplanen. Avvikelser från jpl/vpl följs inte upp och får inga konsekvenser. Behov av skyddsåtgärder utanför jpl/vpl-området kan regleras i annat sammanhang (PBL eller miljöbalken). Föreskrifter om en skyldighet att bygga en infrastrukturanläggning kan föras in i PBL om jpl/vpl slopas. Vem (kommun eller Trafikverket) som upprättar och antar/fastställer planen blir en avgörande fråga att studera vidare.

Förslaget kräver lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en gemensam planprocess vilket minskar antalet processer som behöver genomföras och bidrar till en tydlighet för tredje man. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 20.



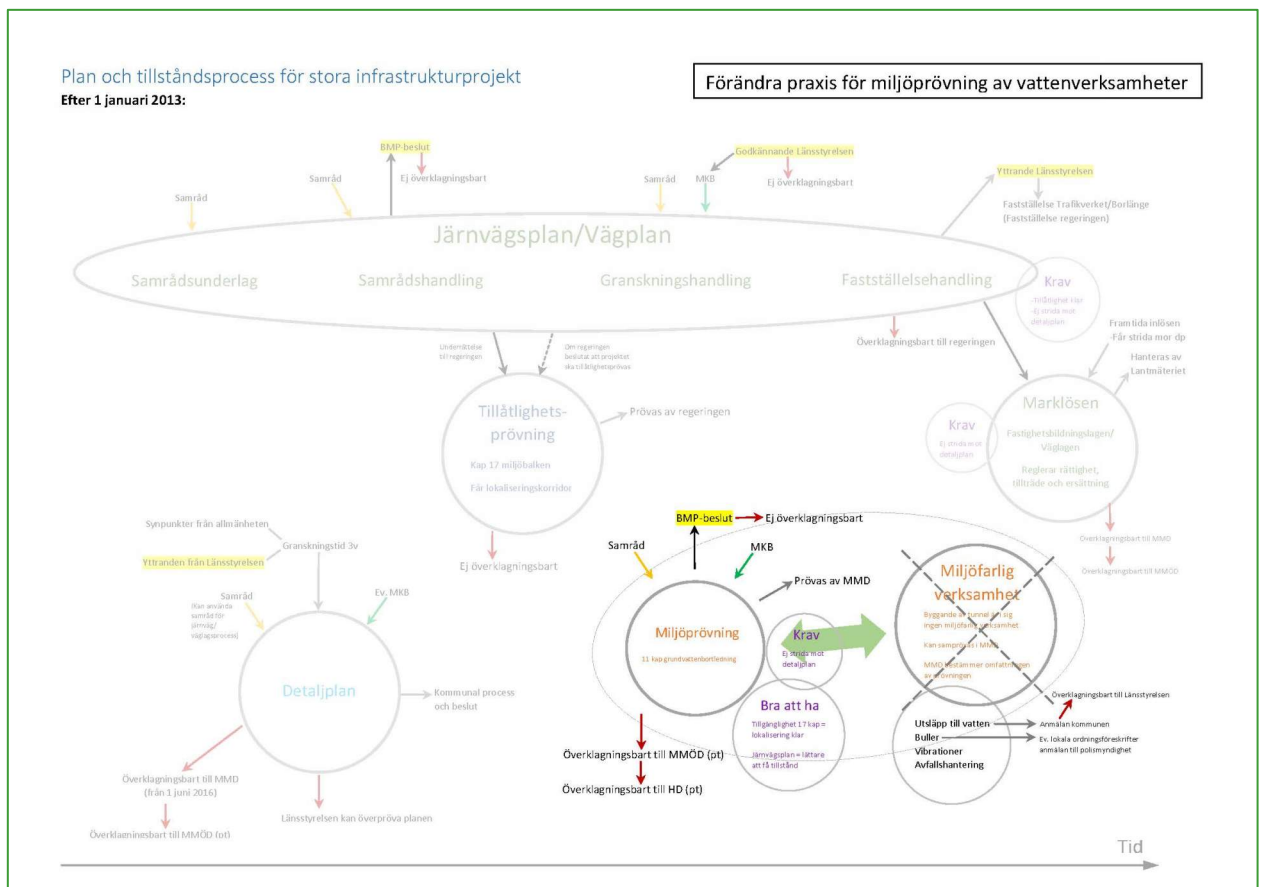
Figur 20. Illustration över förslaget.

Förändra praxis för miljöprövning av vattenverksamhet.

Idag har praxis blivit att alla störningar (både vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet) prövas när man bygger under mark. Däremot prövas inga störningar när man bygger ovan mark. Detta eftersom det inte betraktas som miljöfarlig verksamhet att anlägga infrastruktur eller uppföra byggnader ovan mark. Genom att återgå till att pröva det som enligt miljöbalken är prövningspliktigt och hantera övriga frågor med tillsynsmyndigheten i enlighet med miljöbalken skulle det bli en lättare och troligen även snabbare prövning i domstolen.

Förslaget kräver ingen lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en effektivare och troligen snabbare process för miljöprövning. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 21.



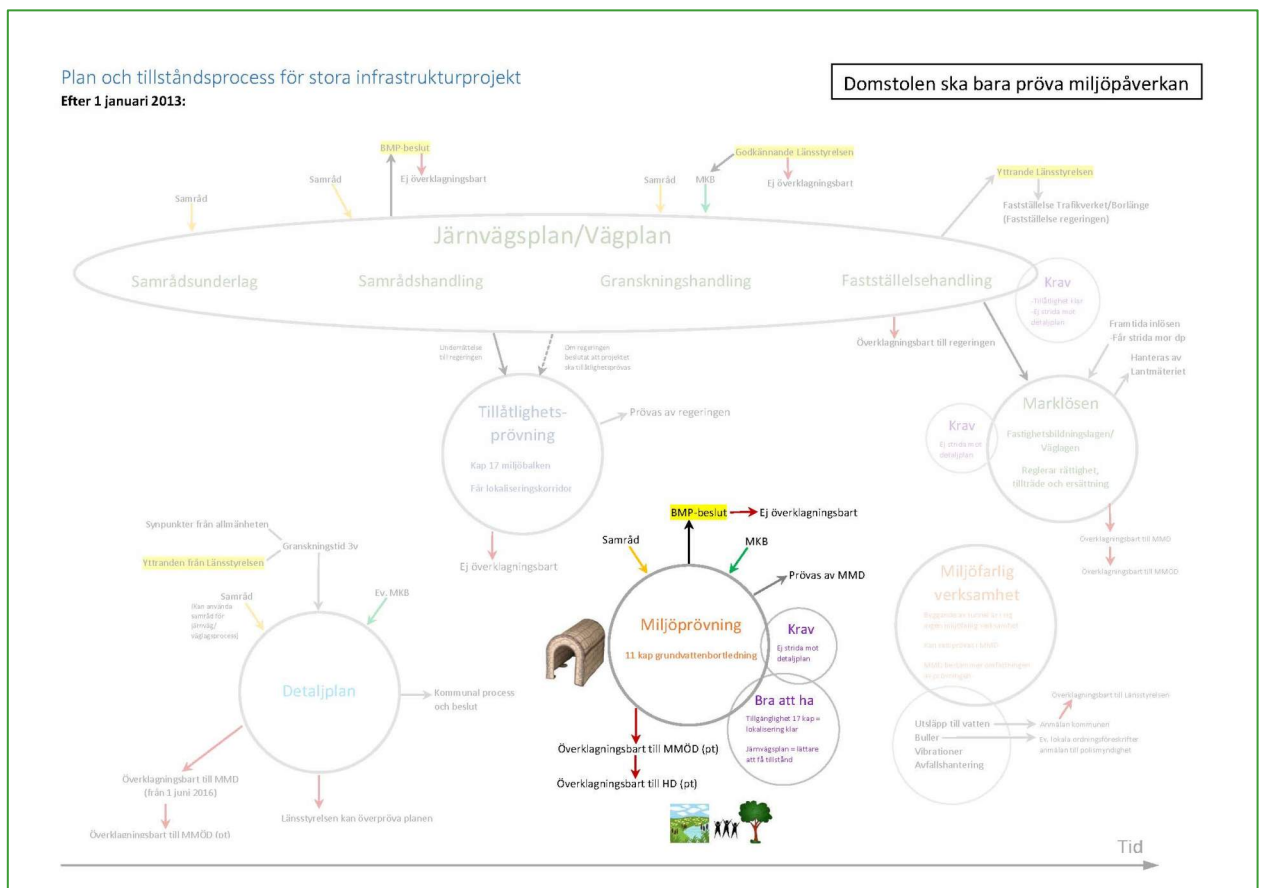
Figur 21. Illustration över förslaget.

Domstolen ska bara pröva miljöpåverkan.

Idag ska man redovisa hur något ska genomföras (lösningen/skyddsåtgärden/byggmetoden) och hur miljöpåverkan av detta kan reduceras. De tekniska lösningar som avses användas bör inte vara domstolens sak att bedöma utan det skulle var mer effektivt om prövningen istället fokuserade på vad miljön tål. För att få fram de tekniska lösningarna krävs en omfattande förprojektering för att få underlag till den detaljeringsgrad som behövs för en miljöprövning.

Förslaget kräver lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en effektivare process för miljöprövning. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 22.



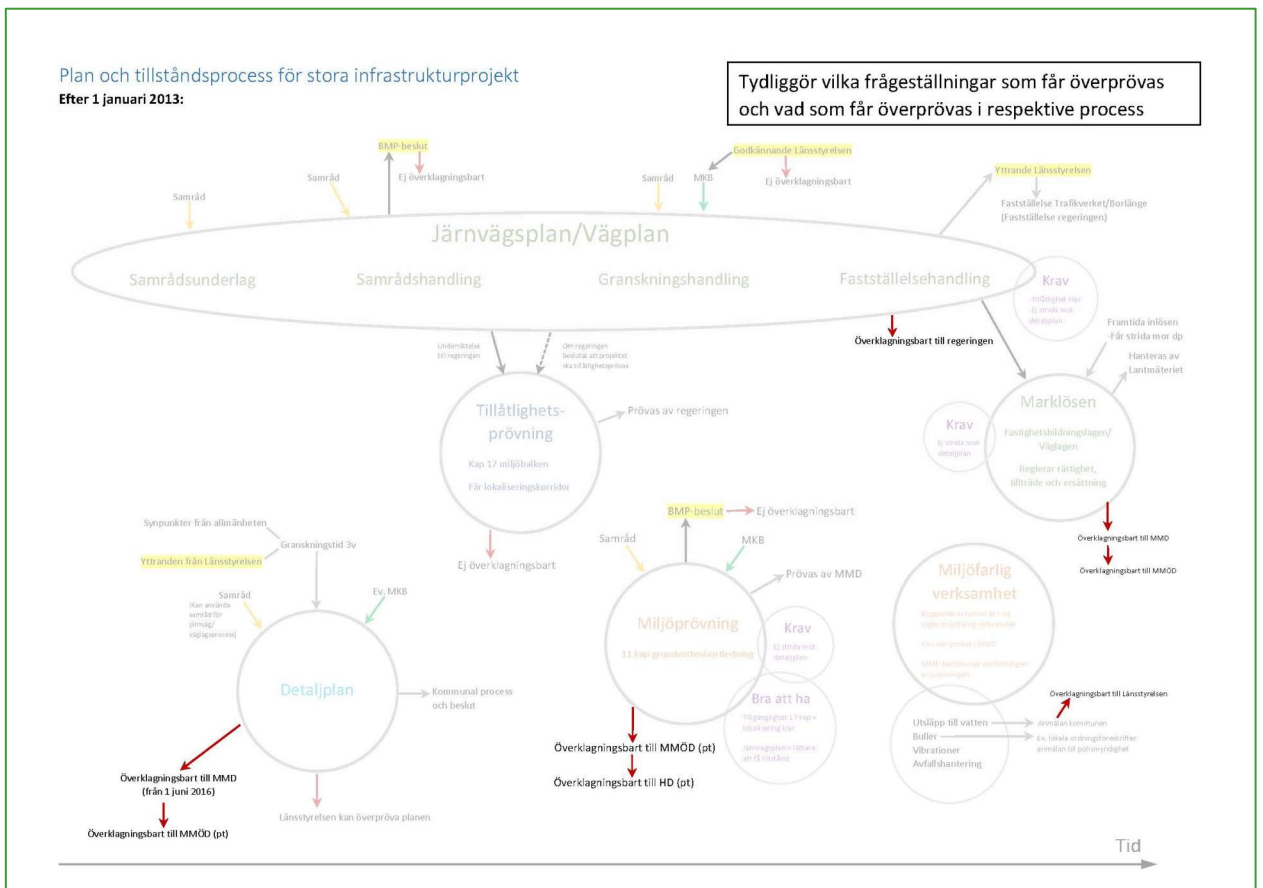
Figur 22. Illustration över förslaget.

Tydliggör vilka frågeställningar som får överprövas och vad som får överprövas i respektive process.

Idag är det vanligt att det inom ett projekt åberopas samma invändning i varje överklagan oavsett vilken plan- eller tillståndsprocess som avses. Det är olika överprövningsinstanser vilket riskerar leda till att samma fråga prövas flera gånger. Genom att klargöra vad som kan överprövas inom respektive process minskas risken att samma fråga prövas fler gånger och därmed bör mindre dubbelprövningar ske och färre överklaganden behandlas.

Förslaget kräver en lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till effektivare hantering av alla processerna. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 23.



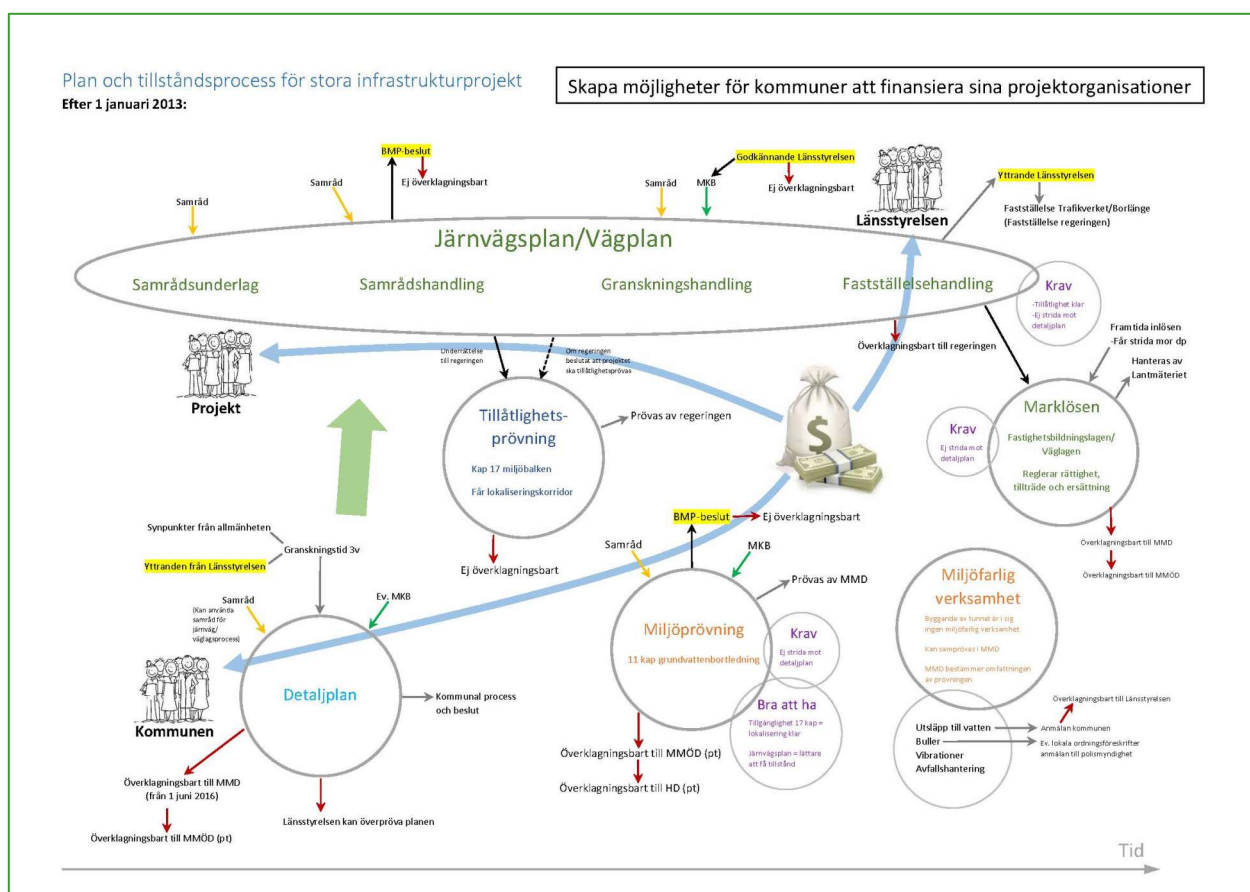
Figur 23. Illustration över förslaget.

Skapa möjligheter för myndigheter och kommuner att finansiera sina projektorganisationer.

Statens avgiftsförordning och 12 kap plan- och bygglagen medger inte finansiering av en eventuell projektorganisation hos kommun eller länsstyrelse. När departementet beslutar om pengar bör det finnas med en budget för processamverkan för att underlätta möjligheterna till effektiva plan- och tillståndprocesser där många olika aktörer är inblandade.

Förslaget kräver ingen lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en bättre samordning och effektivare hantering i alla processerna. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 24.



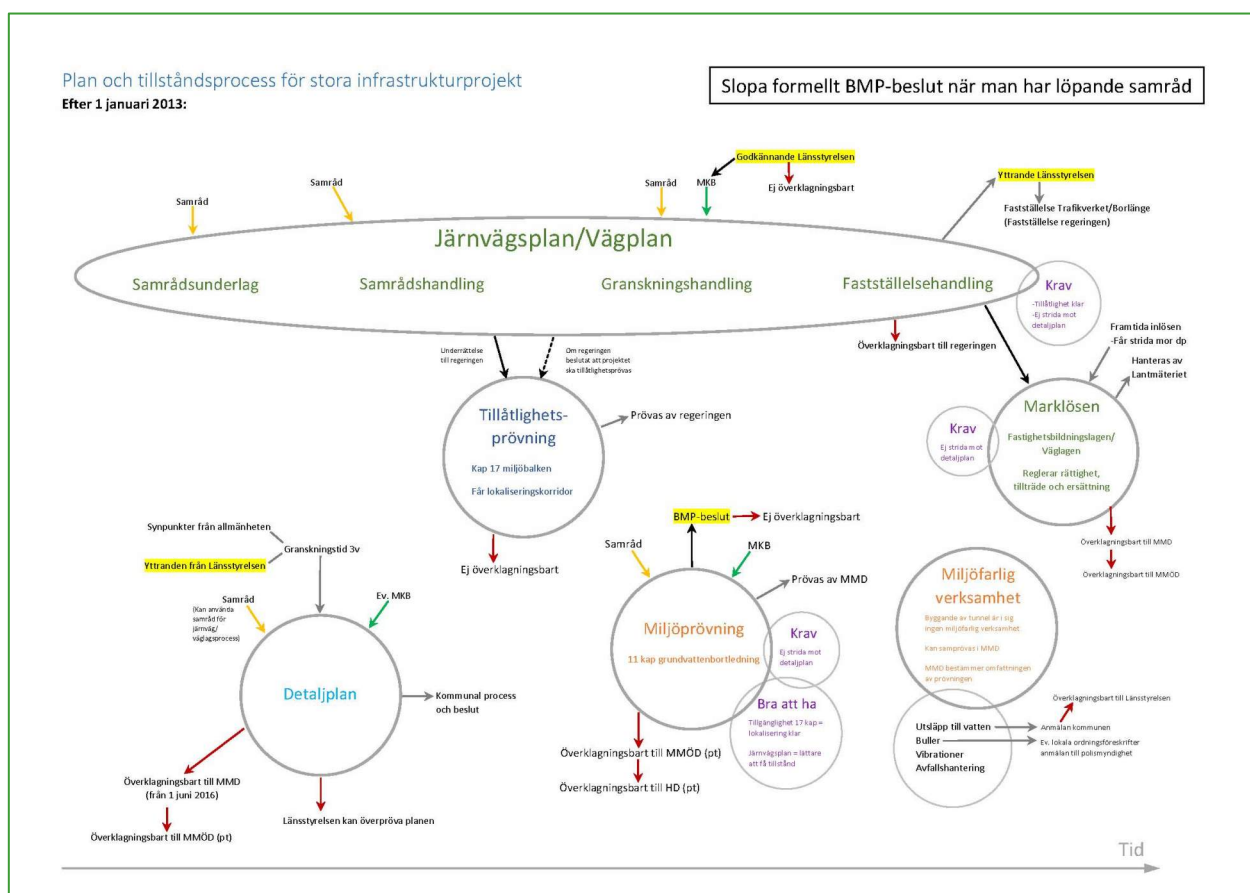
Figur 24. Illustration över förslaget.

Slopa formellt BMP-beslut när man har löpande samråd.

Den samordnade planprocessen som infördes 2013 förutsätter ett löpande samråd där synpunkter lämnas kontinuerligt varför ett formellt BMP-beslut blir onödigt. I samrådet kommer det att framgå om behov av MKB föreligger i processen för järnväg- eller vägplan.

Förslaget kräver lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en effektivare hantering av processen för järnväg- och vägplan. Förändringar som förslaget kan beskrivas grafiskt i processkartan enligt figur 25.



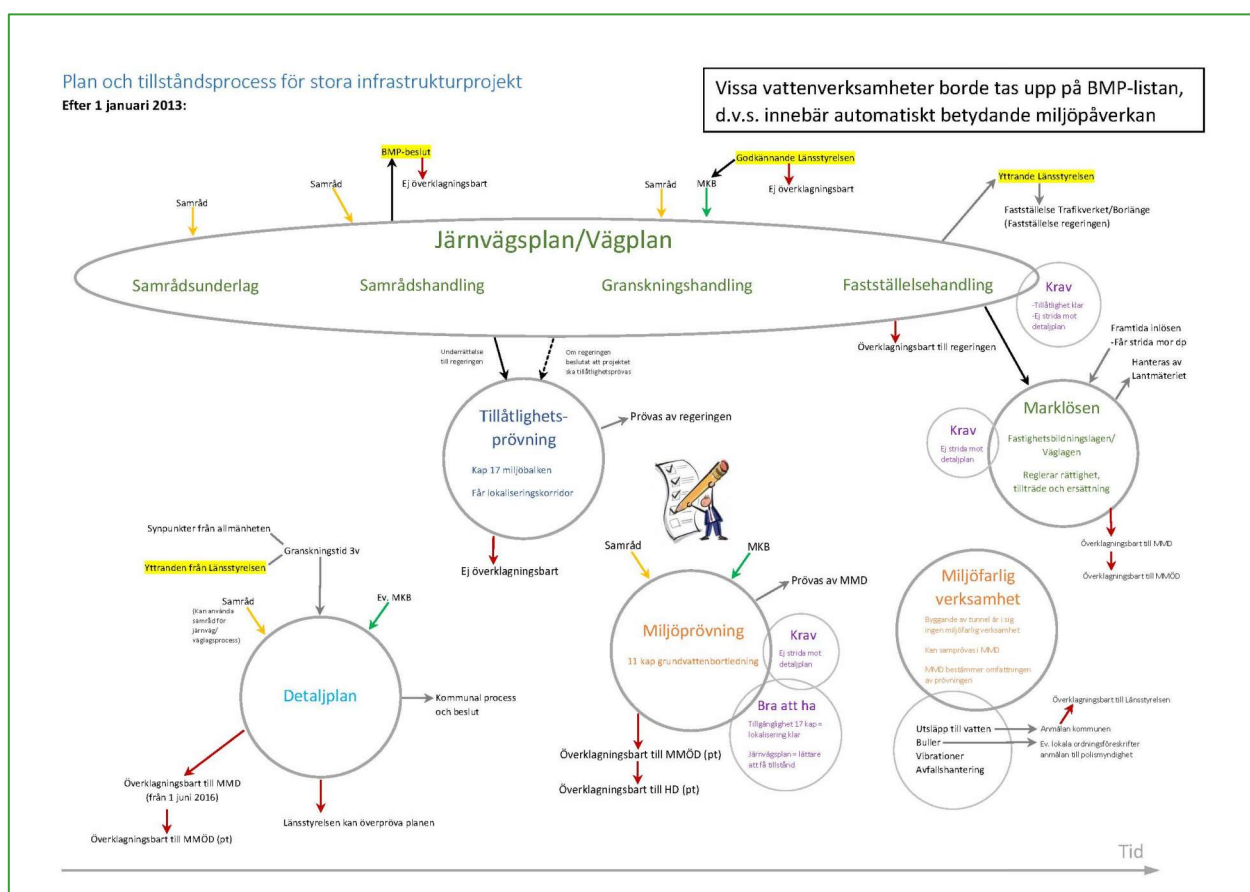
Figur 25. Illustration över förslaget.

Vissa vattenverksamheter borde tas upp på BMP-listan, d v s automatiskt innebära betydande miljöpåverkan.

De verksamheter som listas behöver inte någon särskild bedömning eller beslut från länsstyrelsen. En sådan lista finns redan för miljöfarlig verksamhet, så det är en fråga om att bygga på denna lista. Många stora infrastrukturprojekt har genomförts och det bör finnas en gedigen erfarenhetsbank som kan bidra till denna bedömning för att förenkla processen.

Förslaget kräver lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en effektivare hantering av processen för miljöprövning. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 26.



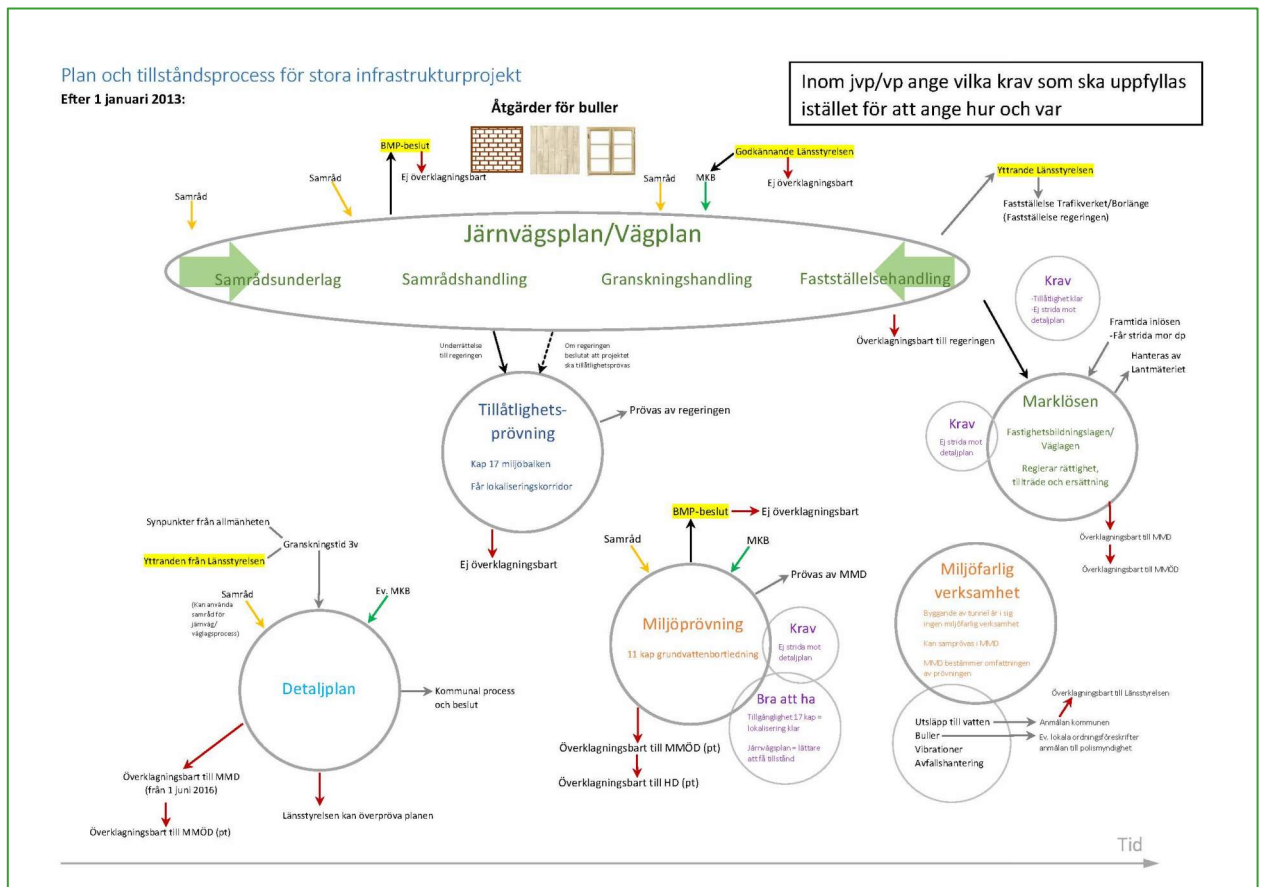
Figur 26. Illustration över förslaget.

Ange inom jpl/vpl vilka krav som ska uppfyllas istället för att ange hur och var.

Idag ska man specificera vilken skyddsåtgärd som ska anläggas, exempelvis om det ska vara en bullervall eller ett bullerplank inom processen för järnväg-/vägplan. Om planen istället skulle kunna reglera vad som ska uppnås istället för hur så kan man besluta om själva åtgärden i ett senare skede och behöver då inte detaljbeskriva dessa skyddsåtgärder i ett tidigt skede. För att uppnå bullerdämpningar kan man tänka sig flera åtgärder exempelvis fönsterbyten, bullervall eller bullerplank. Vilken specifik åtgärd som är bäst lämpad i det enskilda fallet kan beslutas senare och hanteras genom bygglov, marklov och/eller detaljplan.

Förslaget kräver lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en effektivare och snabbare process för järnväg- och vägplan. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 27.



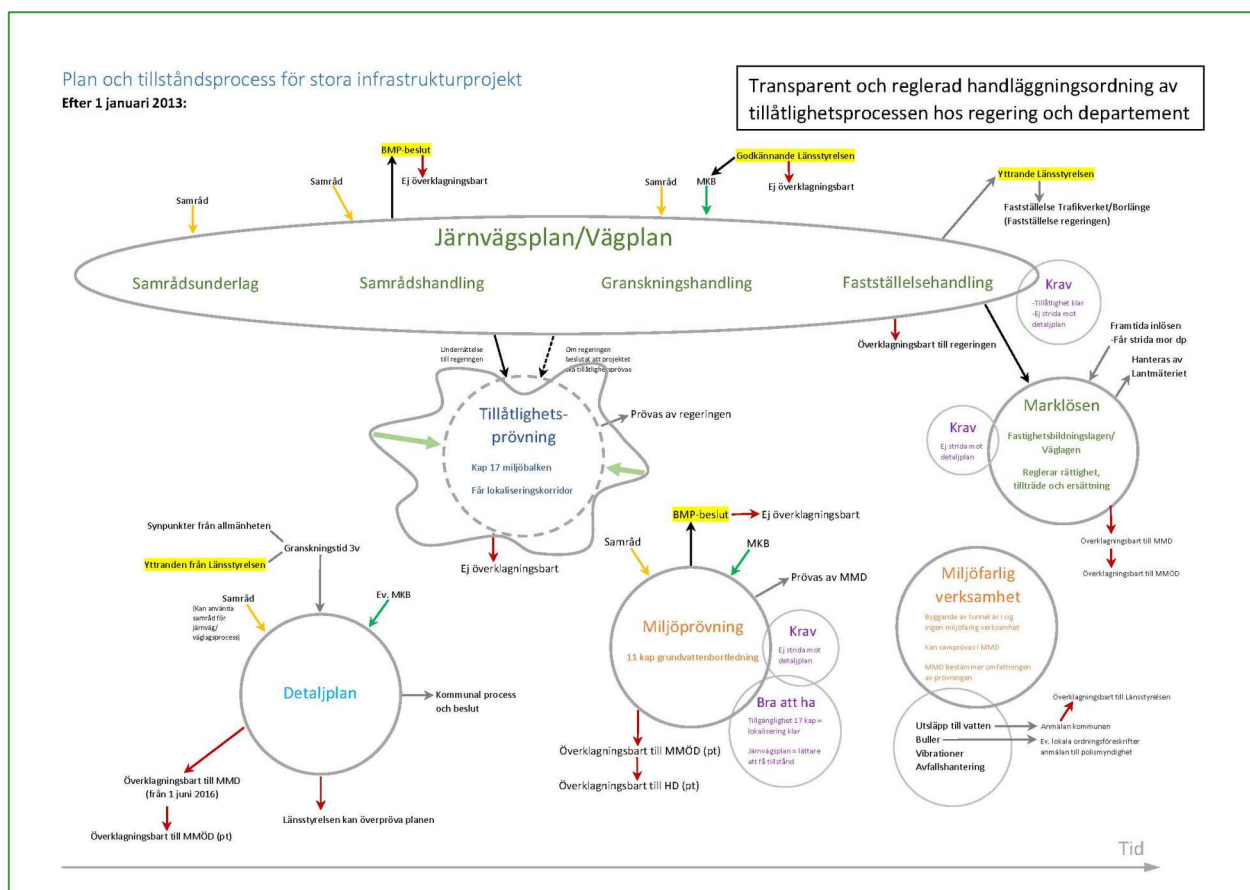
Figur 27. Illustration över förslaget.

Genomför en transparent och reglerad handläggningsordning av tillåtlighetsprocessen hos regering och departement.

Denna process är idag utan insyn. Prövningen sker enligt miljöbalken men är inte strukturerad på det sätt som annan prövning enligt miljöbalken. Andra prövningar har krav på handläggningsordning och handläggningstider att följa. Tillåtlighetsprövningen saknar dock detta och kan ta lång tid. De olika departementen verkar jobba med olika agendor och tidsplaner.

Förslaget kräver lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till en effektivare och snabbare hantering av tillåtlighetsprövningen. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 28.



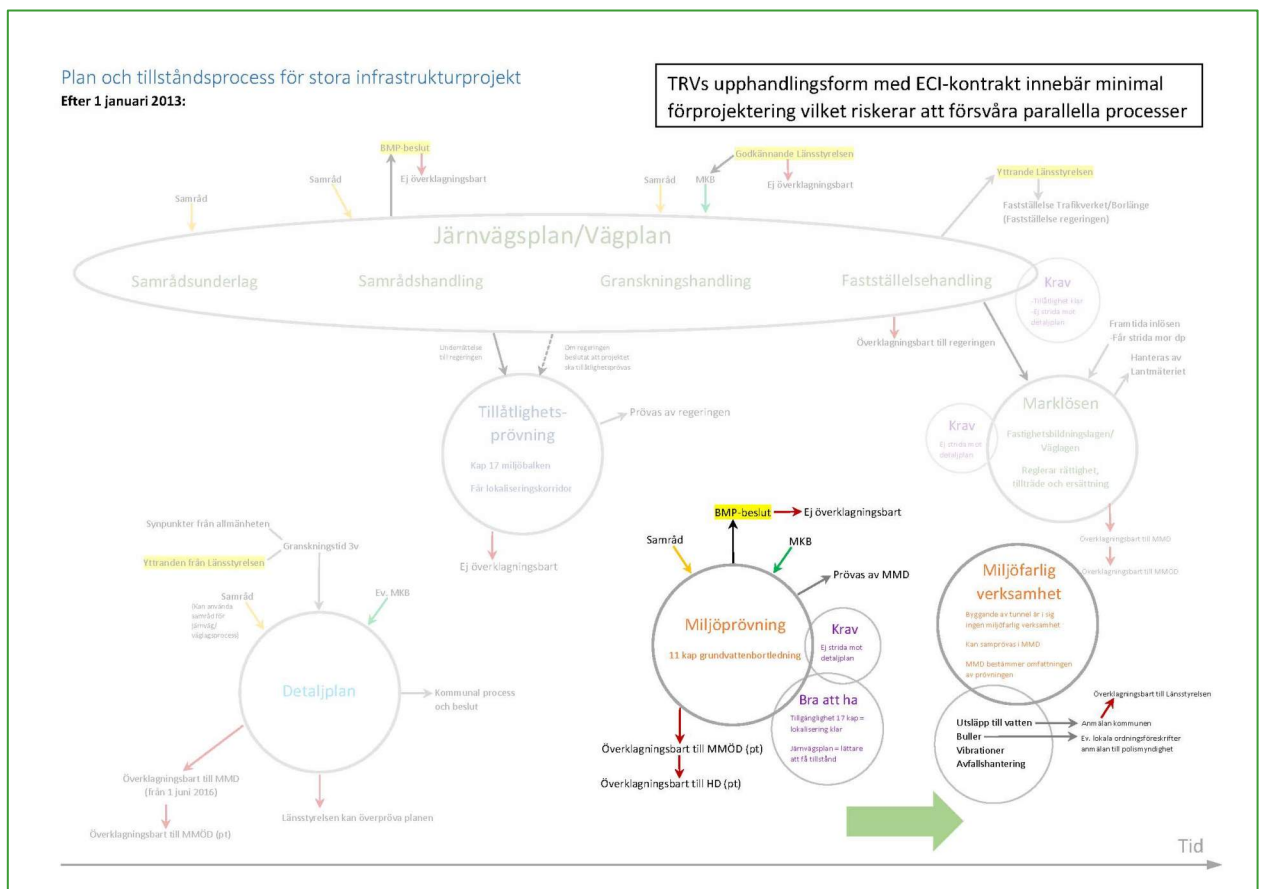
Figur 28. Illustration över förslaget.

Trafikverkets upphandlingsform med ECI-kontrakt* innebär minimal förprojektering vilket riskerar att försvåra parallella processer.

Vid upphandling av ECI-kontrakt ställs funktionskrav med en minimal förprojektering som underlag. Risken är att man inte har den projektering som behövs för upprättandet av planer och miljöprövningen. Det kan således leda till ett försvårande av att driva parallella processer och därmed riskerar man att förlora mycket tid. Framförallt är det svårt att få till det relativt detaljerade underlaget som behövs för att visa aktuella tekniska lösningar inom miljöprövningen och för att träffa genomförandeavtal med kommuner och andra externa aktörer.

ECI-kontrakt är inte ett förändringsförslag. Det är viktigt att ECI-upphandlingar noga följs upp i de projekt som nu pågår. Erfarenheterna från de intervjuade projekten visar att beställarens behöver ha en egen och kompetent organisation för att kunna ta sitt ansvar som verksamhetsutövare.

Upphandlingsformen ECI-kontrakt kräver större kunskap, mer styrning och erfarenheter av plan- och tillståndprocesserna både hos beställare, projektör och entreprenör för att kunna hantera dem effektivt. Mindre förprojektering genom tillämpning av ECI-kontrakt kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 29.



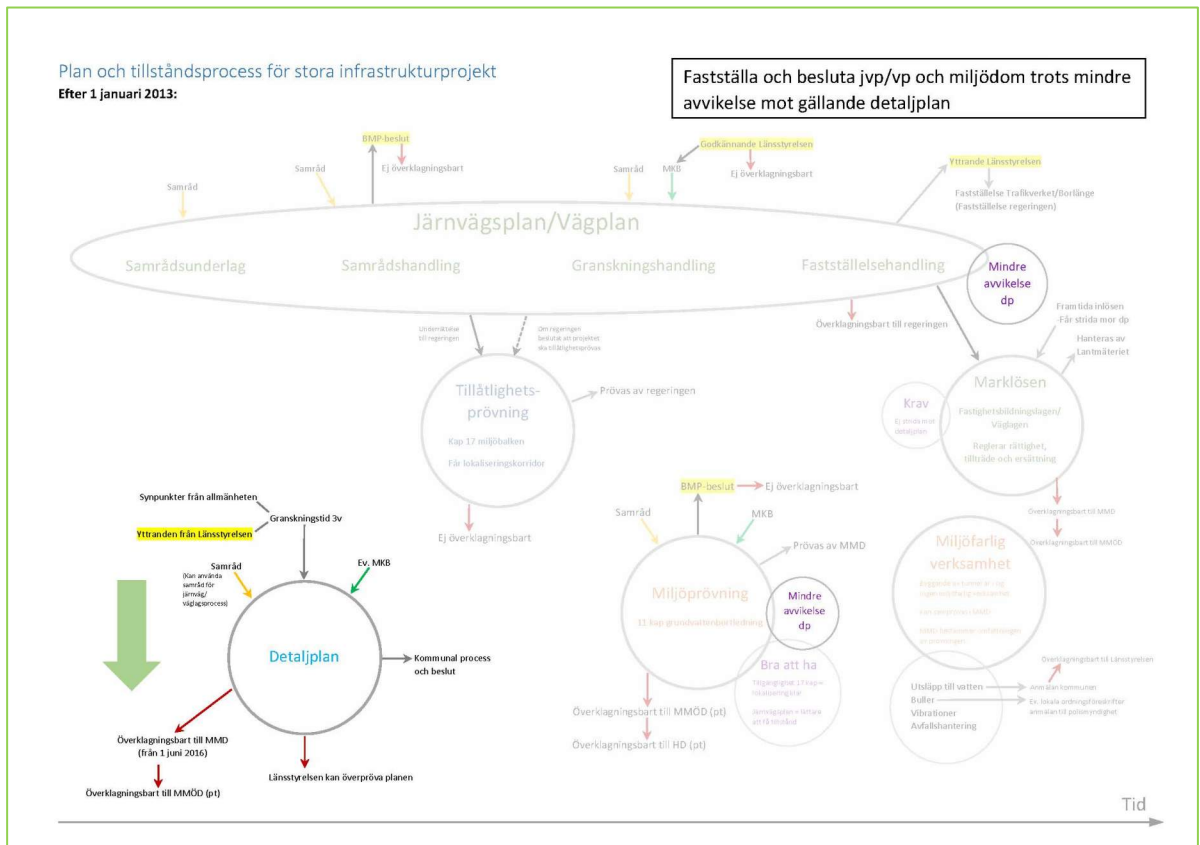
Figur 29. Illustration över förslaget. * ECI-early contractor involvement (Totalentreprenad fast ännu tidigare)

Fastställa jpl/vpl och besluta om miljödöm även vid mindre avvikelser mot detaljplan

Idag får inga järnvägsplaner eller vägplaner fastställas om de strider mot gällande detaljplan samt att miljötillstånd inte kan lämnas för projektet om det strider mot gällande detaljplan. Detta innebär att man i många fall även behöver göra om detaljplaner för att projekten ska kunna genomföras och dessa processer tar tid. Kravet om att inget får antas eller beslutas om det strider mot gällande detaljplan skulle även kunna hanteras med att gällande detaljplaner upphävs i de områden där de strider mot järnvägs- eller vägplanen eller miljöprövningen av verksamheten utan att ersättas med nya detaljplaner. Erfarenheterna visar dock att detta sällan görs utan att kommunerna istället vill upprätta nya planer. Genom att kunna fastställa en plan eller lämna tillstånd även vid en mindre avvikelse mot detaljplan skulle vissa nya detaljplaner inte behöva upprättas. Man kan tänka sig två alternativ för bedömning av mindre avvikelser, antingen att prövande myndighet får rätt att göra bedömningen eller att kommunen gör bedömningen.

Förslaget kräver lagändring för att kunna genomföras.

Förändringen skulle kunna leda till enklare processer och innebära att man i vissa fall inte behöver upprätta detaljplaner. Förändringar som förslaget kan resultera i beskrivs grafiskt i processkartan enligt figur 31.



Figur 31. Illustration över förslaget.

WORKSHOP I AUGUSTI 2016

Syftet med workshopen

Workshopen var en uppföljning och fördjupning av genomförda intervjuer där deltagarna fick ta del av slutsatser och 23 förbättringsförslag ur den nuläges- och erfarenhetsanalys som fallstudien utmynnat i. Förutom intervjudeltagarna inbjöds nyckelperson inom myndigheter och infrastrukturbranschen för att ge synpunkter på förbättringsförslagen och inspel till det fortsatta arbetet. Deltagarlistan framgår av bilaga 10.

Tanken var att om möjligt skapa en samsyn kring nuläget och de utmaningar som finns för att skapa en effektivare och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt och att få synpunkter och inspel från branschen för att därefter kunna gå vidare med de åtgärder som är lättast och effektivast att genomföra.

Metodik

Under workshopen redovisades kort fallstudien och det 23 förslagen presenterades. Inför workshopen hade förändringsförslagen placerats in i en matris beroende på hur de värderats med avseende på;

- Genomförbarhet – troligen lätt eller troligen svårt
- Effekt – troligen hög eller troligen låg

Denna matris hade deltagarna fått ta del av innan workshopen. Ursprungsmatrisen finns redovisad i bilaga 11.

Efter diskussion på workshopen gjordes justeringar i matrisen där förändringsförslagen flyttades om utifrån deltagarnas erfarenheter och åsikter. Den justerade matrisen redovisas i bilaga 12.

Deltagarna fick därefter bedöma vilket enskilt förändringsförslag som skulle få störst effekt samt vilka som var de tre viktigaste förändringsförslagen inom kategorin troligen lätt genomförbart och troligen hög effekt. Dessa förslag bearbetades sedan vidare i en s.k. "cafésittning" i form av en förenklad swotanalys (styrkor, möjligheter, svagheter och hot) genom att ange plus och minusfaktorer.

Förändringsförslag som kan ge störst effekt

Det var framförallt två förslag som deltagarna bedömde kunde ge störst effekt för att få till en effektiv och kalkylerbar plan- och tillståndprocess. Dessa var att jobba med kunskapsutveckling inom både projektorganisationer och hos myndigheter samt förslaget att slå ihop järnvägs/vägplan och detaljplan till ett planinstrument.

Resultatet av deltagarnas bedömning av vilket av förändringsförslagen som ger störst effekt redovisas i tabell 1 nedan.

Förändringsförslag	Antal personer	%
Kunskapsutveckling behövs både inom projektorganisationer och hos myndigheter	8	25 %
Slå ihop jvp/vpl och dpl till ett planinstrument	7	22 %
Skapa projektorganisation även inom myndigheter och kommuner för en effektivare samverkan	4	13 %
Ta bort kravet på att länsstyrelsen ska godkänna MKB till jpl/vpl	3	9 %
Natura 2000 – behöver lösas processövergripande	2	6 %
Ta med tillståndprocessen/markåtkomst tidigt i organisationsuppbyggnaden av projektet	1	3 %
Gemensamma samråd jvp/vp/dp/miljöprövning	1	3 %
Även landstingskommun och staten ska ges rätt att lösa mark för spårtrafik enligt 6 kap PBL	1	3 %
Förändra praxis för miljöprövning av vattenverksamhet	1	3 %
Domstolen ska bara pröva miljöpåverkan	1	3 %
Tydliggör vilka frågeställningar som får överprövas och vad som får överprövas i respektive process	1	3 %
Fastställa JPL/VP och besluta om miljödom även vid mindre avvikelser mot DP	1	3 %
Transparens och reglerad handlägningsordning av tillåtighetsprocessen hos regering och departement	1	3 %
<i>Totalt antal personer</i>	32	100 %

Tabell 1. Resultat av deltagarnas bedömning av vilket förslag som kan ge störst effekt för plan- och tillståndprocessen.

Resultat av förenklad swot-analys för fem utvalda förslag

Utifrån diskussioner om vilket förslag som kan ge högst effekt samt vilka förändringsförslag som var viktigast inom kategorin troligen lätt att genomföra samt ger troligen hög effekt, valdes följande fem förslag att behandlas vidare:

- Ta med tillståndsprocessen och markåtkomst tidigt i organisationsuppbyggnaden av projektet
- Skapa projektorganisation även inom myndigheter och kommuner för en effektivare samverkan
- Ta bort kravet på att länsstyrelsen ska godkänna MKB till jpl/vpl
- Natura 2000 – behöver lösas processövergripande
- Slå ihop jvp/vpl och dpl till ett planinstrument

Ta med tillståndsprocessen och markåtkomst tidigt i organisationsuppbyggnaden av projektet

Sammanfattningsvis bedömer deltagarna att om detta lyckas så finns inga minus. Förslaget kan spara tid och olika intressen hamnar i balans i projektet. Det blir även lättare att kommunicera med t.ex. beslutsfattare. Det gäller däremot att ta in rätt kompetens i rätt skede. I starten behöver man t.ex. en person som arbetar med marklösen men inte en hel organisation. Det kan bli lättare att rätt saker görs i rätt ordning och man får en förståelse för hur allt hänger ihop i projektet. Det kan även uppstå svårigheter med förslaget. Man vet ofta för lite om projektet i ett tidigt skede och budget och projektorganisationen saknas. Det finns heller ingen tydlig väg för hur det ska gå till och varje projekt får bestämma hur detta utförs.

Organisationsuppbyggnaden avgörs därmed av kulturen och kunskapen i det specifika projektet. Deltagarna bedömer att förändringen kan komma tillstånd genom generös erfarenhetsåterföring.

Resultatet av den förenklade swot-analysen för förändringsförslag ”Ta med tillståndsprocessen och markåtkomst tidigt i organisationsuppbyggnaden av projektet” redovisas i tabell 3.

Ta med tillståndsprocessen inklusive markåtkomst tidigt i organisationsuppbyggnaden av projektet	
Plus +	Minus -
Göra saker i rätt ordning och hur allt hänger ihop	Finns ingen tydlig väg hur det ska göras/lagstiftning. Det är kultur- och kunskapsbrist i projekten
Spar tid	Om det görs rätt så finns inga minus
Informationsutbyte mellan olika aktörer	Risk att man drar iväg och utreder mer än nödvändigt. Vad är "good enough"?
Tidig inventering av intressen (GIS system) (Länsstyrelsen överblick)	I de tidigaste skedena vet man inte riktigt hur anläggningen kommer att se ut och därmed inte riktigt vad som kommer att påverkas
Titta på uppföljning av miljö och konstruktion redan i tidigt skede. Hur ska miljöuppföljningen ske?	I tidiga skeden finns egentligen ingen organisation. Det behövs ett projektbeslut och en budget
Skapar balans mellan teknik och tillståndsprocesserna	Risk att projekten inte orkar med mer än en process i taget
Tar man med processerna tidigt så blir det lättare att kommunicera projektet	
Lättare att få beslutsfattare att förstå	
Ta med individer och kompetens beroende på skede	
Samtidigt som beslut tas om vägplan eller järnvägsplan behövs, tas kunskap och kompetens in om vilken marklösen som behövs	

Tabell 3. Plus- och minusposter för förändringsförslaget. Den viktigaste styrkan samt svagheten är markerad med fetstil.

Skapa projektorganisation även inom myndigheter och kommuner för en effektivare samverkan

Sammanfattningsvis bedömde deltagarna att detta kan göra det lättare att hantera intressekonflikter effektivare. Det avgörande blir att projektorganisationen får rätt mandat och resurser. Man måste få mandat från linjeorganisationen att ta beslut i ett specifikt projekt. Förslaget påminner om upplägget i Norge där det finns den s.k. Fylkesmannen som jobbar i

projektform men förankrar besluten internt. Genom att få till en fungerande dialog kan en gemensam målbild uppnås där verksamhetsutövaren och projektorganisationen samverkar. Saknar myndigheten/kommunen resurser finns det däremot en risk att felprioritering sker. Några deltagare framförde att det finns en risk att det är lättare för myndighet/kommun att prioritera ett projekt än arbetet i linjen. Andra framförde att projektorganisationen kan sakna trovärdighet internt och att små kommuner kan få svårt att arbeta på detta sätt. Man måste också fundera på myndighetsrollen och avgränsningen mot projektorganisationen.

Resultatet av den förenklade swot-analysen för förändringsförslag "Skapa projektorganisation även inom myndigheter och kommuner för en effektivare samverkan" redovisas i tabell 4.

Skapa projektorganisation även inom myndigheter och kommuner för en effektivare samverkan	
Plus +	Minus -
Får projektorganisationen rätt mandat, kan hantera intressekonflikter effektivare	Kanske inte fungerar i alla kommuner, låg projektmognad
Spar tid	Fundera på hur myndighetsrollen ska hanteras
Ger tydlighet	Organisation saknar trovärdighet internt
"Fylkesman" (exempel från Norge)	Kräver fungerande dialog
Gemensam målbild	Utan resurser kan felprioritering ske
"Projektet, projektet"	Risk för dubbelarbete (projektorganisationen/linjeorganisationen)
Lättare att prioritera	
Lättare att få resurser	

Tabell 4. Plus- och minusposter för förändringsförslaget. Den viktigaste styrkan samt svagheten är markerad med fetstil.

Ta bort kravet på att länsstyrelsen ska godkänna MKB till jpl/vpl

Nyttan och möjligheten med detta förändringsförslag bedömdes vara olika mellan deltagarna. Projekten var överens om att de tycker det är ett problem med låsningen av MKB:n. Länsstyrelsen ser inte samma problem. Deltagarna var därför inte överens om godkännandet bör tas bort eller ej och diskuterade om det finns andra alternativ. Ett eventuellt sådant skulle kunna vara att flytta tidpunkten för godkännande till plantillstyrkandet. Det kan öka flexibiliteten istället för att ta bort hela kravet. Kvalitetssäkringen kan tappas om man plockar bort godkännandet och det kan vara en trygghet att få ett godkännande av MKB. Deltagarna

upplever att det görs som det alltid har gjorts inom infrastrukturprojekt och att man inte tillämpar dagens lagstiftning fullt ut.

Resultatet av den förenklade swot-analysen för förändringsförslag "Ta bort kravet på att länsstyrelsen ska godkänna MKB till jpl/vpl" redovisas i tabell 5.

Ta bort kravet på att länsstyrelsen ska godkänna MKB till jpl/vpl	
Plus +	Minus -
Enklare att lägga till anpassade delar till MKB:n	Godkännandet är en kvalitetssäkring som man tappar
Mer logiskt i förhållande till övriga processer	Kräver lagändring
Leder ej till lägre kvalitet	(Två olika MKB:er)
Kan vi nå ökad flexibilitet utan att ta bort krav på godkännande?	
Hur tillämpas intentionen med godkännandet? Vad godkänns?	

Tabell 5. Plus- och minusposter för förändringsförslaget. Den viktigaste styrkan samt svagheten är markerad med fetstil.

Natura 2000 - behöver lösas processövergripande

Sammanfattningsvis var alla deltagare positiva till förslaget och påtalade vikten av att ha med frågeställningen i alla processer samtidigt så att rätt underlag kan tas fram. Här är länsstyrelsens roll central. Länsstyrelsen ska informera om vad som krävs. Behövs beslut eller inte? Vilka frågeställningar berörs? Detta för att inte onödiga utredningar ska göras. Ett liknande samråd görs enligt kulturmiljölagen, vilket kan vara ett sätt att arbeta på. Dock ska verksamhetsutövaren ha ett tydligt ansvar i frågan.

Resultatet av den förenklade swot-analysen för förändringsförslag "Natura 2000 - behöver lösas processövergripande" redovisas i tabell 6.

Natura 2000 – behöver lösas processövergripande	
Plus +	Minus -
Tidigt skede i processen	Lagstiftningsändring
Förenkla, tydliggör processen	Kan försvåra, frågan kan få stor betydelse
Minskar risk för överklagande	Alla infrastrukturprojekt behöver ej miljöbalksprövning
Tydligt ansvar på verksamhetsutövare att hantera	Tillåtlighetsprövningens förutsättningar låses
Länsstyrelsen ska informera tidigt	
Behov av beslut tydliggörs tidigt	
Minskade kostnader	
Frågeställningen tydliggörs tidigt, "förhandsbesked" innan kostnaderna ökat	
Levande fråga som följer processerna	

Tabell 6. Plus- och minusposter för förändringsförslaget. Den viktigaste styrkan samt svagheten är markerad med fetstil.

Slå ihop jvp/vpl och dp till ett planinstrument

Sammanfattningsvis hade deltagarna lättare att hitta svårigheter med detta förändringsförslag än att se möjligheter med förslaget. Det som bedömdes som mest positivt är dock att det blir en mycket tydligare process mot allmänheten och att överklagan blir mindre snårig. Det leder också till ett minskat dubbelarbete. Man var överens om att det krävs en ansvarig part men att övriga också måste in i arbetet. Flera deltagare framförde att förändringsförslaget är mycket svårt att genomföra politiskt och kräver omfattande lagstiftningsändringar. Vem ska ha rollen att ta fram planen? Stat/region har ett stråktänk medan kommuner har ett mer lokalt perspektiv med bl.a. stadsplanering och bostäder.

Resultatet av den förenklade swot-analysen för förändringsförslag "Slå ihop jvp/vpl och dp till ett planinstrument" redovisas i tabell 7.

Slå ihop jvp/vpl och dpl till ett planinstrument	
Plus +	Minus -
Vid ansvar hos regional part/staten: En ansvarig part som driver processen men berörda aktörer ingår i organisationen	Politiskt svårt
Vid ansvar hos regional part/staten: Vid kommunöverskridande projekt stråkperspektivet blir styrande	Vid ansvar hos regional part/staten: Den kommunala planeringen med helhetsperspektiv på fysisk planering undermineras
Tydlighet mot allmänheten, endast en plan	Vid kommunalt ansvar: Svårt för en kommun att driva ett nationellt eller regionalt intresse
Bättre avvägning mellan olika intressen ovan och under mark	Kommuner styrs olika: kan bli en splittrad och ineffektiv process
Minska dubbelarbete - en process	Vid kommunövergripande projekt: De berörda kommunerna tycker olika om projektet -> tidsåtgång
En process ger bättre flyt i processen. Man behöver inte invänta andra processer	Otydligt ansvar om inte infrastrukturbyggaren har ansvar för planläggningen, t.ex. gällande skyddsåtgärder
	Kan ta längre tid med omfattande samråd
	Vid kommunalt ansvar: Blandning av politiska nivåer nationellt och lokalt

Tabell 7. Plus- och minusposter för förändringsförslaget. Den viktigaste styrkan samt svagheten är markerad med fetstil.

ANALYS FRÅN WORKSHOP

I workshopen deltog både folk från projekten, länsstyrelse, kommuner, forskare och andra nyckelpersoner. Även i den kompetenta församling som workshopen utgjorde är det svårt att få samsyn både över problemställningar och möjliga lösningar. Det visar på att det är komplexa frågor och att det saknas snabba och enkla lösningar, men det visar även på att många är intresserade och vill få till en effektiv och kalkylerbar plan- och tillståndsprocess och att dela med sig av sina erfarenheter.

Det är tydligt och kanske naturligt att man har olika problembilder och ser olika möjligheter med förändringsförslagen utifrån den roll man har och vem man företräder i processerna. Behovet och intresset av att kunna tydliggöra och förstå processerna och hur de samverkar är dock gemensamma för alla inblandade.

De förändringsförslag som tagits fram är i två kategorier, de som kräver lagändringar för att kunna genomföras och de som kan genomföras utan någon lagändring. Workshopen visar att det finns förändringsförslag som bedöms kunna vara lika effektiva och som kan genomföras inom den egna organisationen av projekten och myndigheterna utan att de kräver lagändringar. Ett tydligt sådant är behovet av kunskapsutveckling, och utvecklande av arbetsmetoder. Befintlig lagstiftning erbjuder även verktyg som inte utnyttjas fullt ut idag. Ett sådant är lagändringen från år 2013 om samordnat planförfarande som inte har fått fullt genomslag ännu och här kan mer göras inom befintligt regelverk. En av utmaningarna är då att ändra gamla arbetssätt vilket kräver insikter i bakgrund till ändringarna, som t.ex. lagens förarbeten.

Vår bedömning av workshopen är att det är lättare att utifrån sina erfarenheter se svårigheter med förändringsförslagen än att se vilka möjligheter dessa kan ge. Detta kan bero på att man jobbar utifrån dagens lagstiftning och försöker tillämpa den så effektivt det går och att man då arbetat in sig i en rutin som man har fått att fungera.

Behovet av att jobba i parallella processer för att kunna innehålla rimliga tidsplaner är stort. Det kräver mycket av deltagarna och ställer krav på kunskap om hur processerna fungerar och samverkar. Parallella processer ställer även höga krav på kvalitetssäkring och säkerställande av att man verkligen arbetar med gällande dokument. Uppnås detta kan förändringar i den ena processen snabbt få genomslag även i de andra så att projekten därmed kan drivas mer effektivt.

SLUTSATSER OCH FÖRSLAG TILL FORTSÄTTNING

Det tar lång tid från det att ett infrastrukturprojekt är påtänkt tills dess att det står färdigt. Många gånger är byggtiden av projektet avsevärt kortare än tiden det tar med att genomföra plan- och tillståndprocesserna för att få till alla tillstånd, planer och beslut som måste till innan byggnationen kan starta.

Redan under den tidigare genomförda litteraturstudien, fas 1 i projektet, framkom att det finns ett stort intresse i frågan. Mycket hade gjorts inom ämnet men väldigt lite handlade om erfarenhetsåterföring från faktiska projekt och det fanns ingen som hade tittat på helheten av alla processer som behöver hanteras inom ett infrastrukturprojekt.

Denna fallstudie fokuserar på erfarenhetsåterföring och frågan om det utifrån detta går att hitta förändringsförslag som skulle kunna möjliggöra en ökad effektivitet och eventuellt enklare processer. Intervjuerna av de fem infrastrukturprojekten samt länsstyrelse och kommuner visar att det finns mycket erfarenheter att sprida och utveckla för att få till en mer effektiv och kalkylerbar plan- och tillståndprocess.

Fallstudien har mynnat ut i 23 olika förändringsförslag som alla skulle kunna medföra förenklingar, förkortningar eller öka kalkylerbarheten i större eller mindre omfattning. Vissa kräver en hel del för att kunna genomföras, som exempelvis lagändringar, medan andra kan hanteras inom befintlig lagstiftning och inom den egna projektorganisationen eller hos myndigheten.

Det är tydligt att plan- och tillståndprocessen är invecklad och kopplingarna mellan processerna är komplicerade. Det är få som har en tydlig bild över alla processerna och önskan att förstå hur de hänger ihop och vad som hanteras inom respektive process är stor och även avgörande för hur väl man kan få processerna att fungera. Här är alla som vi intervjuat och som deltagit i workshopen eniga. Det finns stora samhällsresurser och pengar att tjäna om plan- och tillståndprocesserna kan bli effektivare.

För att komma dit behöver alla som är inblandade i processerna medverka och här behövs en kunskapsutveckling inom hur processerna fungerar och samverkar samt en förståelse för varandras roller.

En del större och mindre lagändringar skulle även kunna ge effekter på hela processkartan, det vill säga förändra antalet processer som behöver genomföras för ett infrastrukturprojekt. Andra lagändringar skulle kunna förenkla och effektivisera inom respektive process. Här behöver man titta vidare på hur lagändringarna kan formuleras och framförallt behöver man fördjupa analysen kring vilka risker och möjligheter förändringarna kan resultera i.

Vårt förslag är att projektet först och främst går vidare i ett kommunikationsprojekt där man jobbar med att sprida kunskapen om processerna, erfarenheterna från den genomförda intervjustudien i syfte att väcka debatt om hur lång tid processerna tar och de möjliga

förändringar som skulle kunna göras för att, med bibehållen rättssäkerhet och medborgarinflytande, kunna förkorta tiden det tar att få till ny infrastruktur i Sverige.

Förslagslista

Möjlig vidare hantering kan sammanfattas enligt nedan:

- 1. Att sprida kunskapen om hur plan- och tillståndsprocesserna fungerar och samverkar samt skapa debatt om detta*

Ett kommunikationsprojekt där man jobbar med att sprida kunskapen om processerna, erfarenheterna från den genomförda intervjustudien i syfte att väcka debatt om hur lång tid processerna tar och de möjliga förändringar som skulle kunna göras för att, med bibehållen rättssäkerhet och medborgarinflytande, kunna förkorta tiden det tar att få till ny infrastruktur i Sverige.
- 2. Utveckla projektorganisationerna*

Titta på hur man kan utveckla projektorganisationer inom både verksamhetsutövaren och hos myndigheter för att lättare kunna jobba med parallella processer. Detta bör göras som ett erfarenhetsprojekt med deltagande av individer och projekt som lyckats med organisationsuppbyggnaden och fått till ett bra samarbete med de olika deltagarna i processerna.
- 3. Bättre utnyttja verktygen som befintlig lagstiftning ger*

Genom fördjupad erfarenhetsåterföring hitta lösningar och kunskaper för att bättre kunna utnyttja verktygen inom befintlig lagstiftning.
- 4. Lagändringar*

Titta på hur aktuell lagstiftning kan ändras, lagförändringar formuleras, för att få till en eller fler av de förändringsförslag som framkommit. Eventuellt undersöka om eller hur dessa skulle kunna genomföras. Innan man går vidare med lagförändringarna behöver det genomföras riskanalyser och i mer detalj kunna visa på vinsterna med ändringen.
- 5. Upplägg och arbetsrutin för hantering av Natura2000*

I en arbetsgrupp med deltagare från både projekt, kommun och länsstyrelse ta fram ett förslag på ett upplägg och en arbetsrutin för att kunna jobba processövergripande med hanteringen av Natura2000 frågor. Det är viktigt att det i arbetsgruppen finns deltagare från samtliga processer och inblandade organisationer.
- 6. Skapa ett planinstrument genom att slå ihop jvp/vpl och dp*

Titta vidare på möjligheter av detta förslag genom att studera Danmarks upplägg med en "anläggningslag". Hämta in erfarenheter från Danmark om hur detta har fungerat med styrkor och svagheter. Genom detta kan man få bra underlag för att bedöma nyttan av förslaget.

7. *Undersöka möjligheten att förskjuta godkännande av MKB för jvp/vpl till fastställande av planen*

Se över möjligheten att gå vidare med förslaget som kom upp på workshopen att senarelägga godkännandet av MKB jvp/vpl till fastställandet av järnvägs-/vägplanen, i likhet med vad som görs för MKB i miljöprövning. Eventuellt kan MKB-direktivet reglera hur och när fastställelsen ska göras vilket kan begränsa möjligheten att få till förändringen.

Stockholm som ovan

Therese Vestin och Torkel Öste