

PLANERINGSPROCESSEN – SAMHÄLLSNYTTIG, FÖRUTSÄGBAR OCH KALKYLERBAR PLANPROCESS FÖR INFRASTRUKTURPROJEKT

Förstudierapport – Fas 1 litteraturstudie



Therese Vestin och Torkel Öste

2015-04-08

FÖRORD

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

Denna studie får ses som en första strävan mot detta mål. En projektgrupp, styr- och referensgrupp utsågs att leda arbetet med ansökan om medel till först denna förstudie fast 1 och sedan en fördjupad studie – fas 2.

Styrgruppen består av

Robert Sturk, BK + Skanska (ordförande)

Lars Redtzer, Sveriges Byggindustrier

Per Tengborg, BeFo

Örjan Wolff, Bergab

Referensgrupp består av:

Anders Jonsson, Nordkalk

Åke Hansson, Trafikverket

Fredrik Kristiansson, Sveriges Byggindustrier

Pia Hansson, Tyréns

Stefan Persson, SLL

Lennart Dage, Trafikverket

Thomas Sträng, SLL

Johan Brantmark, Trafikverket

Nya i referensgruppen till Fas 2:

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.

Tack till Capser Haugaard Christensen och Sara Vikman som varit till stor hjälp i arbetet med litteraturstudien.

Stockholm i april 2015.

Författarna

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 är att utröna om processen kan bli mer förutsägbar, mer kalkylerbar samt om samhällets resurser kan utnyttjas mer effektivt.

Denna förstudie har inventerat den litteratur som finns med avseende på plan- och tillståndsprocesser samt stora projekt. Därefter har relevant litteratur gåtts igenom och sammanfattats.

Resultatet av studien visar att trots att det finns mycket producerat inom ämnet är det mesta fokuserat på enskilda frågor. Vi har inte återfunnit något projekt eller studie som fokuserat på helheten, d v s alla processer. Kunskapen om helheten är begränsad. Många rapporter och lagändringar är så skrivna att de är svåra att tillgodogöra sig. Lagändringarna har haft svårt att få genomslag då tillämpningen av dessa inte varit lätt att förstå.

Slutsatsen blir att det finns ett intresse och ett behov av en förtydligad och förenklad plan- och tillståndsprocess. Detta skulle gynna branschen och därmed SBUFs medlemsföretag. Förändringar och förtydliganden måste vara lättillgängliga för att få genomslag. Erfarenhetsåterföringen är begränsad idag och vi tror att en fallstudie i stora infrastrukturprojekt som t ex Citybanan, Förbifart Stockholm och tunnelbanans utbyggnad i Stockholm samt Västlänken i Göteborg kan ge kunskap till förändringsförslag för bättre processer.

INNEHÅLL

BAKGRUND TILL PROJEKTET	4
PLANERINGS- OCH TILLSTÅNDSPROCESSEN FÖR STORA INFRASTRUKTURPROJEKT	4
AVGRÄNSNINGAR	6
LITTERATURSTUDIEN	6
RESULTAT AV LITTERATURSTUDIEN	7
FRÅGESTÄLLNINGAR FÖR FORTSATT UTREDNINGSRARBETET	10
SLUTSATSER FRÅN FAS 1	11
FALLSTUDIE AV STORA INFRASTRUKTURPROJEKT	12
REDOVISNING AV RESULTAT FÖR FAS 2	14

BILAGOR:

1. Processkarta före 1 januari 2013
2. Processkarta efter 1 januari 2013
3. Litteraturlista
4. Litteraturlmall
5. Sammanställning av litteraturstudier

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 samlande 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 skickades till SBUF som den 3 oktober 2014 beslutade att stödja projektet.

Projektet "Planeringsprocessen- Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt" är uppdelad i två faser. Fas 1 som redovisas i denna rapport omfattar en bred litteraturstudie för att identifiera genomförda och närliggande studier i ämnet och en identifikation över områden som saknas. Fas 1 omfattar även en revidering av projektplanen för fas 2 med anledning av resultatet från fas 1, dvs. tidigare genomförda studier i ämnet.

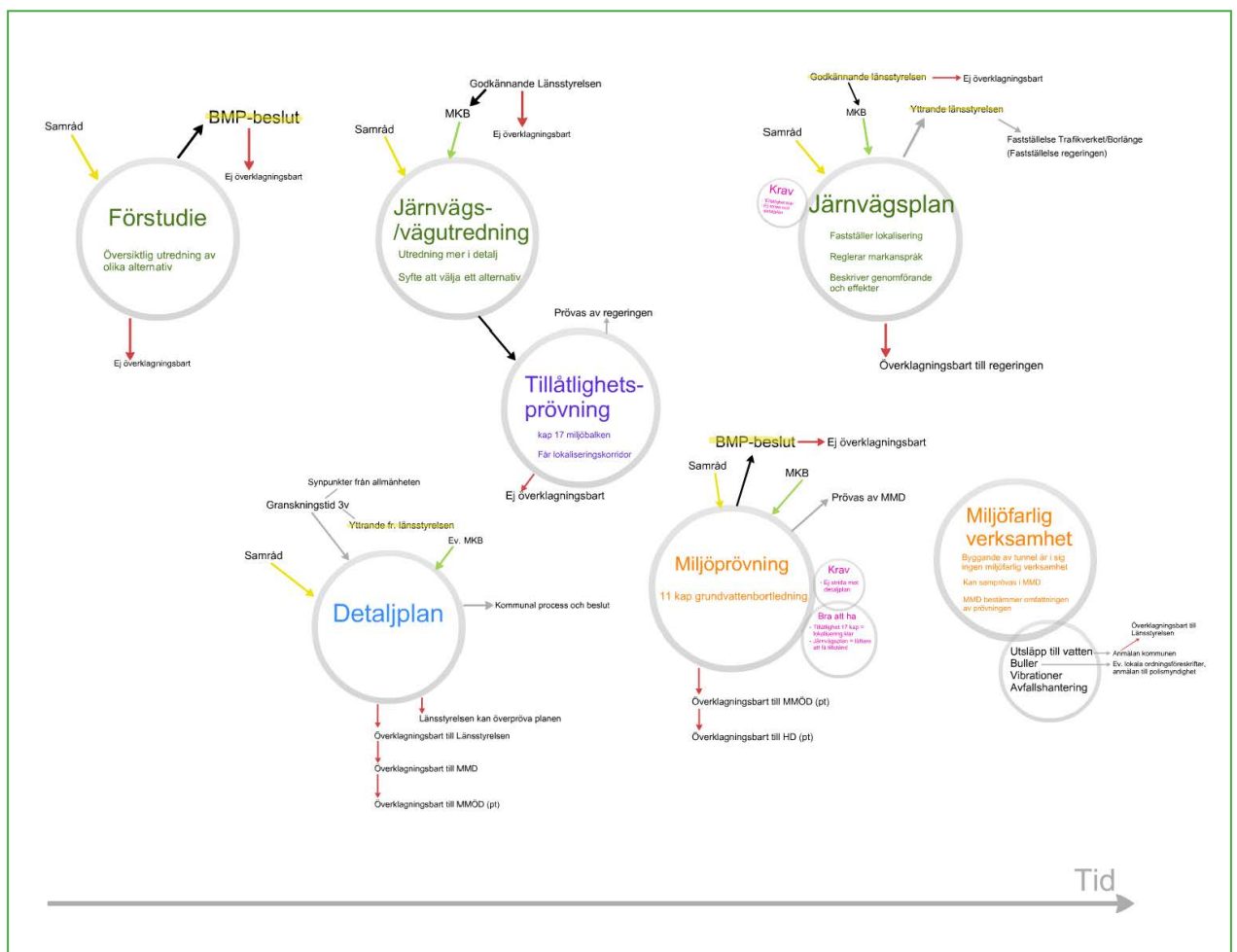
PLANERINGS- OCH TILLSTÅNDSPROCESSEN FÖR STORA INFRASTRUKTURPROJEKT

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).

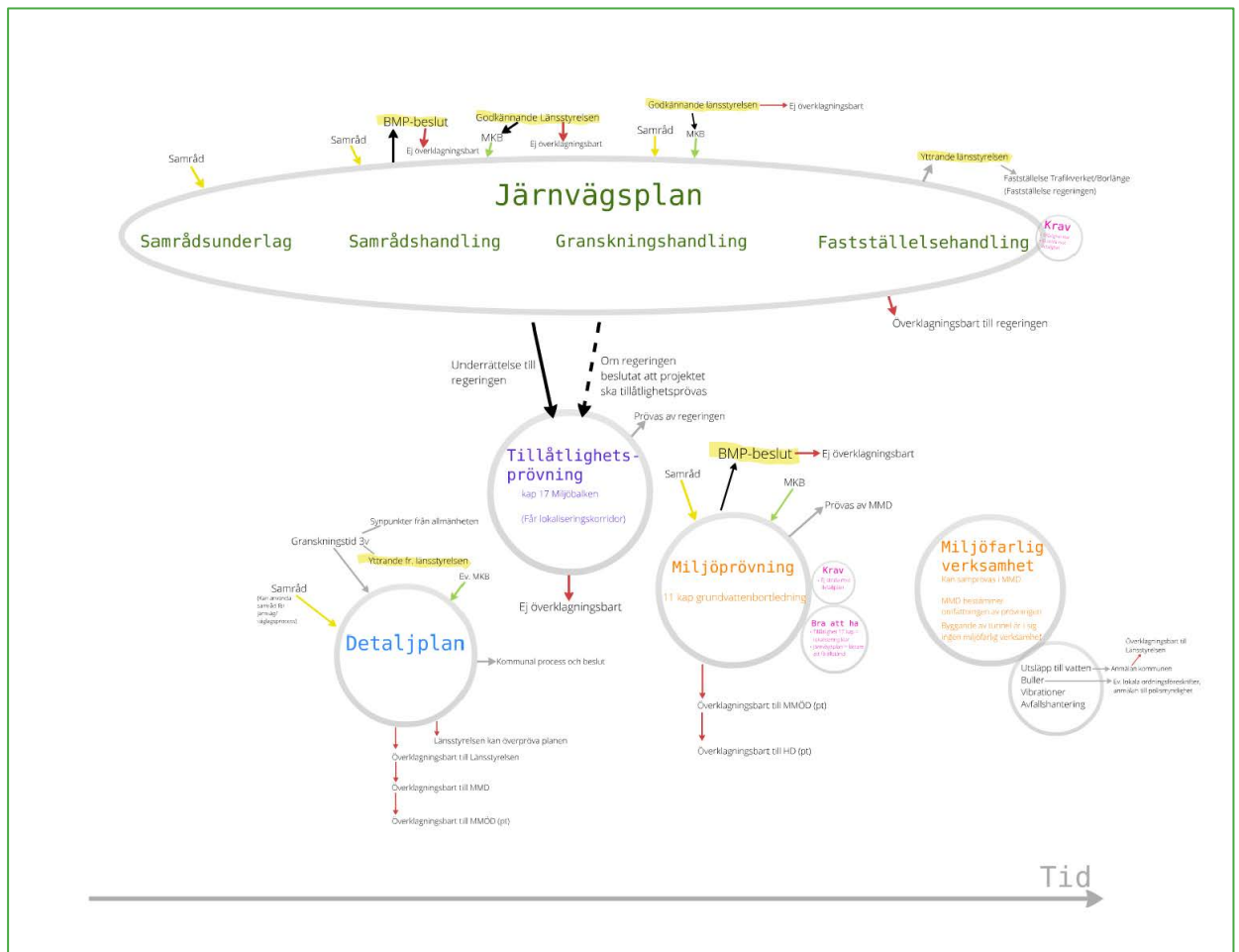
Processkartan fokuserar på vad som behöver gå in i varje process, vilka moment som kräver godkännande eller yttrande från myndigheter och som kan låsa processen tills detta är genomfört, vad som behöver vara uppfyllt för att processen ska kunna avslutas samt vilka olika

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 troligen väldigt 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. Se figur 1 och 2 samt bilagorna 1 och 2.



Figur 1: Planprocessen före 1 januari 2013



Figur 2: Planprocessen efter 1 januari 2013

AVGRÄNSNINGAR

Med infrastrukturprojekt menas i denna studie ett större väg- eller spårprojekt. Efter diskussion inom referensgruppen så har det bedömts rimligt att göra denna avgränsning bl a med beaktande av de resurser som kan avsättas för studien. Det finns andra typer av infrastrukturprojekt som också skulle vara intressanta att studera såsom kraftledningar, VA-försörjning m m. Även om dessa inte studeras kan de ha nytta av de resultat vi kommer fram till i denna studie.

De förenklingar som är möjliga enligt planprocessen för mindre väg- och järnvägsprojekt redovisas inte heller inom detta uppdrag.

LITTERATURSTUDIEN

Inledningsvis har en bred inventering av litteraturen genomförts som omfattar lagar, förordningar, offentliga utredningar (SOU), propositioner, rapporter från projekt och forskning, examensarbeten samt projektbeskrivningar och utvärderingar från pågående och genomförda projekt.

Vi har sedan valt ut och fördjupat studien för den litteratur som vi bedömt vara relevant för detta projekt. Denna litteratur är gulmarkerad i den bifogade litteraturlistan, se bilaga 3.

Till stöd för detta arbete har en särskild mall upprättats vars syfte har varit få fram vad som är av värde för detta projekt i den aktuella litteraturen, se bilaga 4.

RESULTAT AV LITTERATURSTUDIEN

Arbetet med litteraturstudien har resulterat i ett antal slutsatser som redovisas nedan i punktform. Mer detaljerad information och kommentarer kring den studerade litteraturen återfinns i bilaga 5.

- **Det går att få fram förändringar utifrån gjorda erfarenheter**

Detta visar att den erfarenhetsåterföring som ändå görs är viktigt och kan användas för att föreslå ändringar i lagen.

Se exjobb om "Tillfälliga markbehov vid byggande av järnväg" vid LTH 2010, SOU 2010:57 "Effektivare planering av vägar och järnväg" och den påföljande propositionen 2011/12:118 "Planeringssystem för transportinfrastruktur". Resultatet blev ett förenklat förfarande vid ianspråktagande av mark för tillfälligt ändamål samt att även väglagen getts möjlighet till tillfälligt marknyttjande.

- **Stort intresse från myndigheter och industri**

Det görs många utredningar och vi noterar ett stort intresse för infrastrukturfrågor från regeringen, kommuner ner till byggindustrin m fl.

- **Fokus på enskilda frågor**

Mycket har handlat specifikt om bostäder och processen i Plan- och Bygglagen (PBL) för att få till mer bebyggelse eller om förändringar i järnvägs/väglagen för förändring av infrastrukturprocessen. SOU och propositioner rör en fråga, vilket är naturligt. Men på utredningsnivå har vi hittat flera nyare utredningar som behandlar hur dessa processer – detaljplan och järnvägs/vägplan ska kunna samordnas men ingen som tar helhetsgreppet med miljödom, detaljplan och järnvägs/vägplan. Nedanstående rapporter hanterar frågeställningar som rör just infrastrukturfrågor kontra detaljplan.

*Boverket rapport (2013:33). Samordna planeringen för bebyggelse och transporter! – en kunskapsöversikt.

*Cars G., Kalbro T. och Lind H. (2013). Nya regler för ökat bostadsbyggande och bättre infrastruktur.

*SATSA (2011). Effektiva planeringsprocesser för transportinfrastruktur. Verktyg för samverkan – en idéskrift.

*Boverket (2009). Att samordna kommunal planering med utbyggnad av vägar och järnvägar – exempel och reflektioner.

*Patrik Tornberg (2009). Trafik- och stadsplanering som en integrerad process? Om perspektiv och kommunikativa processer i stadsutveckling.

- **Bristande fokus på helheten**

Få utredningar eller rapporter har således fokuserat på helheten, d v s hela paketet av processer och hur dessa förhåller sig till varandra. Boverket har i en fallstudie från 2009 pekat på hur samordning av planprocessen praktisk kan gå till men inte pekat ut något behov av förändringar eller samordning med andra processer. Det verkar dock som att det numera finns ett intresse av en helhetssyn. Lagstiftarna har en ambition att lagarna utformas så att samordning ska underlättas. Behandlas bl a i Boverket rapport (2013:33). Samordna planeringen för bebyggelse och transporter! – en kunskapsöversikt.

- **Tungt och akademiskt**

Det är krävande att ta sig igenom mycket av litteraturen. Det kräver ett stort engagemang och mycket tid av den som vill tränga in i och tillgodogöra sig kunskaperna för att kunna göra bra analyser.

- **Länsstyrelsen roll att avväga intressen**

Länsstyrelsen roll är att väga olika intressen – naturvård, mot infrastruktur m m – det har i samband med några utredningar framkommit att man kan inte/vill inte sätta en tid för när man kan göra sin avvägning. I länsstyrelsens perspektiv väger alla intressen lika innan bedömningen är gjort – ett intresse kan inte sätta agendan för ett annat intresse.

- **Mager erfarenhetsåterföring från praktiken**

Erfarenhetsåterföring från praktiken är mager – att verkligen få analysera erfarenheter från genomförda projekt kvarstår som en angelägen uppgift. Några goda försök finns som t ex Projektet Samverkan för effektivt transportsystem i Stockholmsregionen (SATSA) "Effektivare planeringsprocess för transportinfrastruktur" 2011 där man ville inspirera till effektivare arbetssätt inom planeringsprocessen för transportinfrastruktur i Stockholms län och resulterade i ett antal "arbetsverktyg" för ett projekt. Tillståndshanteringen enligt Miljöbalken lämnades dock utanför och det ingick inte heller i projektet att få fram förslag på lagändringar.

- **Lite forskning och underlag för genomförda lagändringar**

Det kan konstateras att det finns lite forskning och faktaunderlag inför de lagändringar som föreslagits genom åren. Det läggs som regel fram betydligt fler förslag i SOU än vad som senare föreslås genomföras i propositionerna och skälen till detta är bl a att förslagen är dåligt underbyggda. Likaså vad avser utvärdering av genomförda lagändringar från

högskolornas och universitetens sida. SNS 2013 (Studieförbundet Näringsliv och Samhälle) "Nya regler för ökat bostadsbyggande och bättre infrastruktur" är ett radikalt inlägg i debatten av professorer vid KTH med flera intressanta förslag. Denna bok har tydligt syfte att väcka debatt i frågan.

- **Bristfällig implementering av lagändringar**

När en lagändring väl kommer finns stor risk att implementeringen blir bristfällig. Detta eftersom lagändringarna ofta ökar komplexiteten och att tolkningen av hur ändringarna ska tillämpas inte är lättillgänglig. Riskerna är att lagändringen som var tänkt som en förenkling leder till en krångligare process för att man inte har förstått hur man praktiskt ska jobba med den nya lagen. Studien redovisar att man ute i kommunerna upplever denna svårighet.

- **Förståelse av roller och perspektiv viktigare än lagändringar**

I den litteratur som handlat om erfarenhetsåterföring har det framkommit att förståelsen av varandras roller och perspektiv är viktigare än lagändringar för att få ett effektivt genomförande av processen.

- **Inga länder har tidsfrister för myndigheter i de processer vi tittar på**

I litteraturen finns studier från Frankrike, Nederländerna, Tyskland, Storbritannien, Norge och Danmark. Där tidsfrister förekommer i andra länder är det i huvudsak för motsvarande vår bygglovshantering och här har vi i Sverige numer också en tidsfrist.

- **Andra länder har färre överklagningssteg**

Sverige har den längsta överklagandekedjan med upp till tre led för detaljplaner. I tex Danmark kan man dessutom bara överklaga processuella fel men inte innehållet.

- **Nederländerna kan godkänna verksamheter trots att de avviker mot rättsligt gällande plan**

I Nederländerna är det idag möjligt att godkänna ett projekt (te x ett infrastrukturprojekt) som avviker från en rättsligt bindande översikts/detaljplan. Denna möjlighet finns inte i Sverige där ett miljötillstånd eller fastställande av en järnvägs/vägplan inte får avvika mot gällande detaljplan. Skulle man studera detta vidare kan Nederländerna kanske vara en förebild hur sådant skulle kunna hanteras.

- **Väglagen och järnvägslagen ändrades 2012 så att det går att skriva in åtgärder som ska undantas från förbud och skyldigheter enligt annan lag (plan- och bygglagen och miljöbalken).**

Formuleringarna i lagen känns här röriga och otydliga. Detta är en möjlighet som vi inte har sett att den utnyttjats och vi kan heller inte bedöma om det är en värdefull förenkling eller tvärt om komplicerar järnvägsplaneprocessen (även för vägplan). Utanför

litteraturstudien är vår erfarenhet att man i vissa projekt diskuterat möjligheten att t ex slippa bygglov för vissa anläggningar men att det stannat där.

- **Problem att ingen tar första steget; Mark- och miljödomstolen avvaktar planprövningen i Borlänge som väntar på kommunen och vice versa**

Erfarenheten har visat att plan- och tillståndsprocesserna kan låsa varandra då den ena förutsätter beslut från den andra. Ingen har skyldighet att ta första steget och då blir det lätt att man väntar på varandra.

FRÅGESTÄLLNINGAR FÖR FORTSATT UTREDNINGSARBETET

Litteraturstudien har ringat in flera intressanta frågeställningar där sannolikt några av dessa är värda att gå vidare med till fas 2. Fas 2 föreslås genomföras som en fallstudie. Följande frågeställningar bör ingå i det fortsatta arbetet.

- **Utveckla erfarenhetsåterföringen**

Studien visar på behovet av ännu mer erfarenhetsåterföring och att denna bör fördjupas till att också ge mer konkreta förslag på förändringar. Ett sätt att gå vidare är med en fallstudie i verkliga projekt.

- **Mindre avvikelse från detaljplan**

Att utvidga möjligheten till att acceptera mindre avvikelse från detaljplan i processen för miljötillstånd, väg- och järnvägsplan. Detta skulle kunna innebära förenklingar i hela processen.

- **Danmark stiftar en anläggningslag**

Möjligheten till en radikal lagändring som i stort skulle motsvara den danska modellen är en intressant idé och vore värdefullt att undersöka genom t ex en workshop efter genomförda fallstudier. Ska man gå vidare med ett förslag till en anläggningslag innebär dock detta ett mycket stort förändringsarbete.

- **Studieförbundet Näringsliv och Samhälle (SNS) har i en studie redovisat 11 förslag**

Dessa är förslag på hur processen kan effektiviseras för ökat byggande av bostäder och infrastruktur. De handlar bl a om upphävande av det kommunala planmonopolet, slopa överklagandemöjligheter, renodla politiken och förvaltningens roller, "våga experimentera" De intressanta förslagen som förs fram som är mer tänkta som ett inspel i debatten. Att gå vidare med dessa fordrar ett omfattande arbete för att klargöra realismen i dem och det låter sig inte göras i en fallstudie.

- **Trafikverkets egen utvärdering – fyrstegsprincipen**

Trafikverket har tagit initiativ till att påbörja en egen utvärdering av den förändring i platssystemet för infrastruktur (lagen och byggande av järnväg och väglagen) som började gälla 2013. Detta är en pågående studie som är intressant att följa. Det är dock tveksamt om något resultat kommer att föreligga inom tiden för denna studie.

- **Inlösenrätt i PBL för landstingskommun**

Detta är en intressant fråga där landstingskommun skulle för just spårtrafik ges samma möjlighet som en kommun att lösa in mark med stöd av detaljplan. Här kan fallstudien ge idéer till detta.

- **Andra länder har färre överklagningssteg**

I fallstudien kan vi försöka få en bild av detta i Sverige och hur lång tid överklagandeprocessen kan tänkas ta eller tagit.

- **Enligt väglagen och järnvägslagen går det numer att skriva in åtgärder som ska undantas från förbud och skyldigheter enligt miljöbalken.**

I fallstudien kan fråga ställas om detta har utnyttjats och om det i så fall har underlättat eller försvårat processen.

- **Problem att ingen tar första steget; planprövningen i Borlänge väntar på kommunen och vice versa**

I fallstudien kan detta studeras om detta varit ett problem, vilka konsekvenser det har inneburit och hur man löste detta.

- **Har de förändringar som genomförts i planprocessen 2013 inneburit lättnader eller har det försvårat för projektet?**

Detta är en generell frågeställning för att fånga upp ett bredare intryck av hur man upplever genomförda förändringar.

SLUTSATSER FRÅN FAS 1

Slutsatserna från workshop, diskussioner vid arbets- och referensgruppsmöten samt litteraturstudien ger vid handen att det finns ett intresse och ett behov av en förtydligad och förenklad plan- och tillståndprocess för större infrastrukturprojekt. Detta skulle gynna branschen och därmed SBUFs medlemsföretag.

Trots att det finns en hel del material och studier inom området har ingen eller väldigt få studier fokuserat på helheten. Här finns ett uppenbart behov och utrymme att presentera nya slutsatser.

Det finns ett behov av en breddad och fördjupad debatt för att öka kunskapen om dessa frågor hos flera grupper av befolkningen – t ex politiker, byggindustrin, myndigheter och beslutsfattare.

Förändringar och förtydliganden måste vara lättillgängliga för att få genomslag. Erfarenhetsåterföringen är begränsad idag och vi tror att en fallstudie (se nedan) i stora infrastrukturprojekt kan ge kunskap och ett faktaunderlag till förändringsförslag för bättre processer.

FALLSTUDIE AV STORA INFRASTRUKTURPROJEKT

Inför litteraturstudien i fas 1 definierades ett antal förutsättningar för fas 2. Dessa har reviderats och kan beskrivas enligt följande.

- I. Beskrivning av beslutsprocessen i 4 skarpa infrastrukturprojekt och uppskattad tidsåtgång
 - a. Tydliggör processen- med syfte att öka kunskapen
 - b. Analysera hur processen gått till.
 - i. Jämför utfallet mot planerade förutsättningar ex vis avseende tids- och resursåtgång
 - ii. Sammanställning av identifierade problem och utvecklingsmöjligheter
 - c. Avge förslag till vilka moment som skulle kunna kortas och vilka lagar, förordningar etc som behöver förändras
- II. Beskrivning av samverkansprocessen/-modellen mellan inblandade aktörer såsom beställare/byggherre, myndigheter, kommuner etc
 - a. Analysera hur samverkan mellan aktörerna gått till i de 4 projekten.
 - i. Organisationsform
 - ii. Beskrivning av hur kvalitet och omfattning på handlingar har framkommit under samrådsprocessen
 - iii. Upplägg av samråd
 - iv. mm
 - b. Avge förslag på hur samverkan mellan inblandade aktörer skall ske på effektivast möjliga sätt- upprättande av modell ingår ej i uppdraget.
- III. Beskrivning av resurstillsättning i beslutande myndigheter
 - a. Analys av alternativa metoder för resursättning
 - b. Hur säkrar vi att resurserna hos beslutande myndigheter inte blir en trång sektor?- Föreslå åtgärd(er).
- IV. Bedömning av vilka samhällskostnader som kan uppstå avseende förseningar som orsakar uteblivna samhällsekonomiska vinster. Detta låter sig göras endast i den omfattning projektet anser sig ha en uppfattning om detta. Att göra en fristående bedömning av detta är inte möjligt inom ramen för denna fallstudie.
- V. Identifikation och upprättande av förslag till hur projektresultatet skall kommuniceras.

Följande punkt föreslås utgå ur fas 2:

- Beskrivning av vilka som är sakägare.

- a. Redogör vilka som kan utgöra sakägare för genomförande av infrastrukturprojekt.

Detta är i sig ett omfattande arbete och har heller inte bedömts rymmas inom ramen för denna studie.

Ett nytt infrastrukturprojekt föreslås ingå i fas 2 – Järnvägstunnel genom Varberg.

De fem projekt som föreslås studeras är:

- **Citybanan Stockholm** (snart färdigbyggd järnväg – ”äldre” lagstiftning)
- **Förbifart Stockholm** (vägplan- och tillståndsprocess klar, detaljplan ej klart, snart byggstart för vägprojekt)
- **Västlänken Göteborg** (mitt i alla processer, ”gamla” lagstiftningen, järnväg)
- **Utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm** (mitt i alla processer, ”ny” lagstiftning, spårprojekt)
- **Järnvägstunnel genom Varberg** (järnvägsplan som ska påbörjas).

Fallstudien kommer att genomföras som en intervjuundersökning och en uppföljande workshop. Det förutsätter en medverkan från projekten men också en möjlighet till egen erfarenhetsåterföring för respektive projekt. Samtliga föreslagna projekt finns representerade genom olika personer i referensgruppen vilket underlättar ingången i projekten samt borgar för bra informationsflöde och kontinuitet.

Exempel på frågor för projektens alla ingående processer:

- Hur väl fungerade processen?
- Vilka problem stöttes på?
- Vad blev tidskritiskt/tog längs tid?
- Vad hade underlättat processen?
- Vad hade gjorts annorlunda med facit i hand?
- Vilka mål har ställts upp och har man uppnått dessa?
- Specifika frågor per process samt övergripande övriga frågor.

Undersökning av detaljplanprocessen görs genom kontakter med projekten i fallstudien, ej med kommunen vilken äger processen.

REDOVISNING AV RESULTAT FÖR FAS 2

Projektets mål är att öka kunskapen kring planeringsprocessen, väcka debatt och engagera fler aktörer i diskussionerna kring processen och hur den fungerar samt att i slutändan kunna bidra till möjliga förändringar.

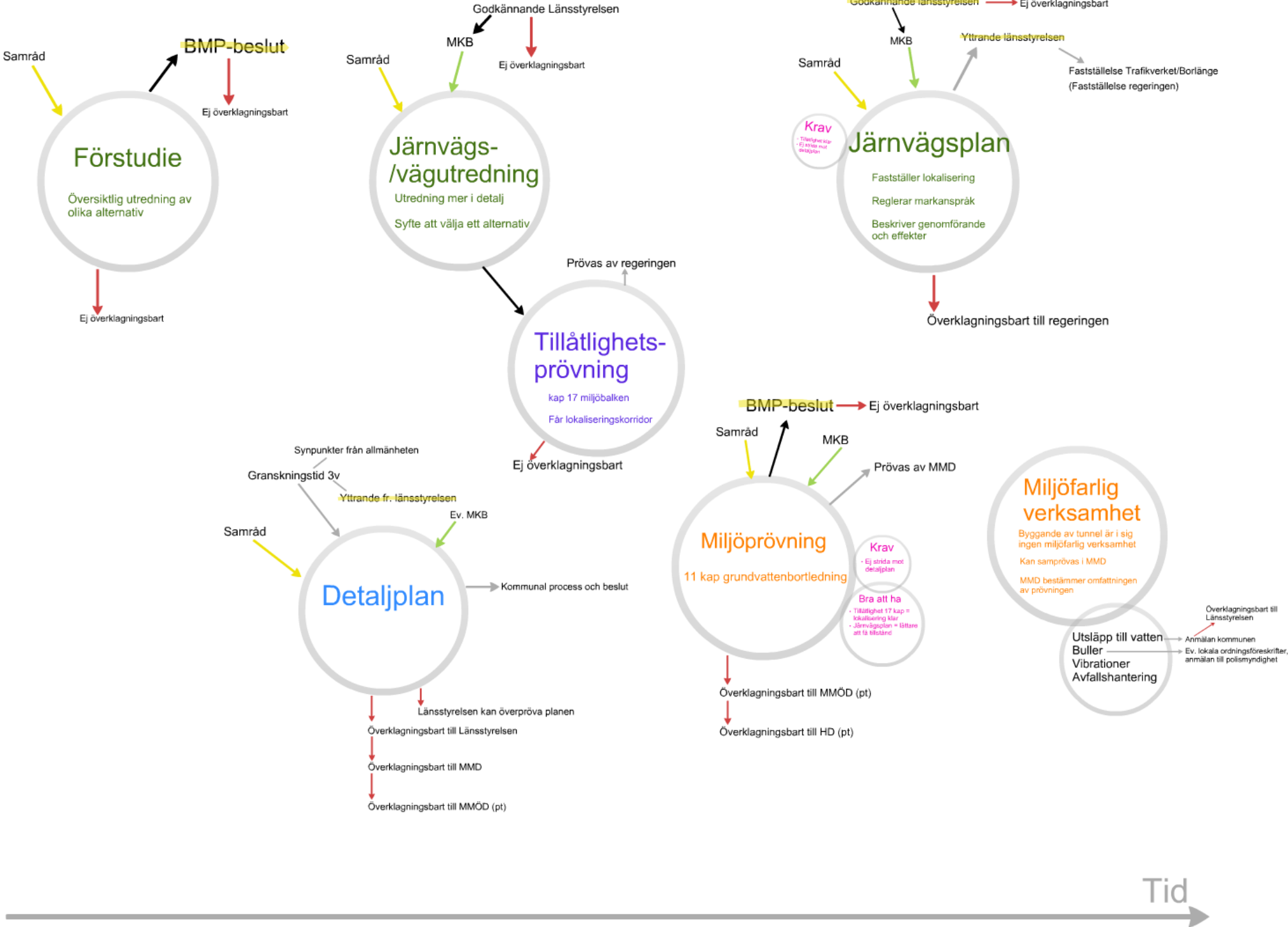
Projektorganisationen har som ambition att, förutom genom de slutrapporter som publiceras genom SBUF, att redovisa projektets resultat på följande sätt:

- Byggtjänst Podcast Snåret
- Inlägg på sociala medier (exempelvis LinkedIn)
- Workshops
- Artiklar BK-dagen och Anläggningsdagen
- Seminarium eller del av seminarium under Almedalsveckan

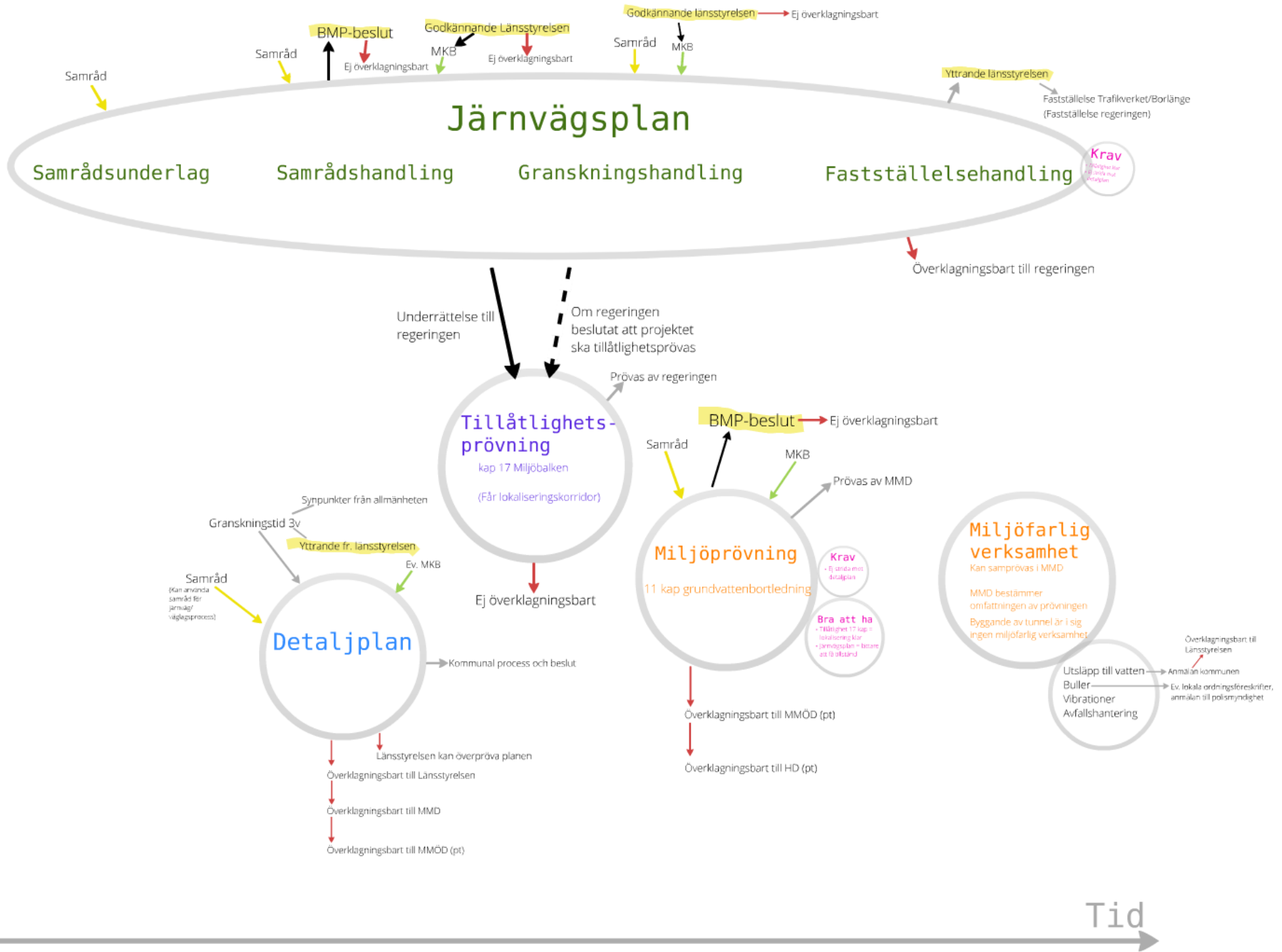
Stockholm som ovan

Therese Vestin och Torkel Öste

Bilaga 1: Processkarta före 1 januari 2013



Tid



Litteraturlista om infrastruktur planering

Bakgrundsmaterial - Offentligt tryck

Lagar

Anläggningslag (1973:1149)
Ellag (1997:857)
Lag (1995:1649) om byggande av järnväg
Ledningsrättslag (1973:1144)
Miljöbalk (1998:808)
Plan- och bygglag (2010:900)
Väglag (1971:948)

SFS

SFS 2012:436 Lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)
SFS 2012:439 Lag om ändring i väglagen (1971:948)
SFS 2012:440 Lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg
SFS 2012:442 Lag om ändring i lagen (2012:430) om ändring i miljöbalken
SFS 2012:444 Lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900)

SOU

SOU 2014:35. I vått och torrt- förslag till ändrade vattenrättsliga regler
SOU 2013:34. En effektivare plan- och bygglovsprocess
SOU 2012:61. Högre ersättning vid mastupplåtelse
SOU 2010:57. Effektivare planering av vägar och järnväg
SOU 2010:57. Effektivare planering av vägar och järnvägar
SOU 2008:99. Nya ersättningsbestämmelser i expropriationslagen, m.m.
SOU 2007:29. Hur tillämpas expropriationslagens ersättningsbestämmelser?
SOU 1996:45. Presumptionsregeln i expropriationslagen

Propositioner

Proposition 2013/14:128 *Samordnad prövning av buller enligt miljöbalken och plan- och bygglagen*
Proposition 2013/14:126 *En enklare planprocess*
Proposition 2013/14:214 *Strandskyddet vid små sjöar och vattendrag*
Proposition 2012/13:70 *Prövning av nätkoncession*
Proposition 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur*
Proposition 2010/11:64 *Två strandskyddsfrågor*
Proposition 2009/10:170 *En enklare plan- och bygglag*
Proposition 2004/05:129 *En effektivare miljöprövning*
Proposition 2003/04:116 *Miljöbedömningar av planer och program*
Proposition 2002/03:116 *Tredimensionell fastighetsindelning*
Proposition 2001/02:20 *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*
Proposition 1987/88:50 *Trafikpolitiken inför 1990-talet*

Proposition 1971:122 *Ändringar i expropriationslagstiftningen*

Publicerade källor

Cars, G., Malmsten B., Tornberg P.(2009). *Bana väg för infrastruktur*. Institutionen för samhällsplanering och miljö, Stockholm.

Jansson, Maria (2002). *Miljöbalkens inverkan på vägutredningar*. Examensarbete. LTU.

Digitala källor

Boverket (2014). *Processen för detaljplan från 1 januari 2015*, <http://www.boverket.se/contentassets/9c69fc62b63d43cbaf84b62dad001aba/processen-for-detaljplan-fran-1-januari--141028.pdf>

Kommittédirektiv (2014). *Utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna*, Dir. 2014:106 <http://www.regeringen.se/content/1/c6/24/34/47/16767f00.pdf>

Trafikförvaltningen, SLL (2014). *Tjänsteutlåtande - Information om SLL:s investeringsstrategi och koppling till den nationella planeringsprocessen* <http://www.sll.se/Global/Politik/Politiska%20organ/Trafiknamnden/2014/2014-05-13/punkt-18-tn-slls-investeringsstrategi-koppling-planeringsprocessen.pdf>

Bodin, Björn och Eckerman, Charlotte (2013). *Regeringsuppdrag – Bredband, Markåtkomst i samband med bredbandsutbyggnad. Delrapport - Hinder vid utbyggnad av bredband ur ett markåtkomstperspektiv*. Lantmäteriet. <https://www.lantmateriet.se/Global/Fastigheter/%C3%84ndra%20fastighet/Tillg%C3%A5ng%20till%20annans%20mark/Till%C3%A4mpningsomr%C3%A5den/Delrapport%20Regeringsuppdrag%20-%20Bredband.pdf>

Boverket rapport (2013:33). *Samordna planeringen för bebyggelse och transporter! – en kunskapsöversikt*. <http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2014/samordna-planeringen-for-bebyggelse-och-transporter.pdf>

Boverket (2013:16). *Plan- och bygglagen i praktiken 2012*. <http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2013/Plan-och%20bygglagen%20i%20praktiken%202012.pdf>

Boverket (2013:28). *Effektivare samhällsbyggnadsprocess, ”från ide till färdig byggnad”, med hjälp av digital teknik – fyra praktiska exempel avseende detaljplan och fastighetsbildning*. <http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2013/Effektivare-samhallsbyggnadsprocess.pdf>

Cars G., Kalbro T. och Lind H. (2013). *Nya regler för ökat bostadsbyggande och bättre infrastruktur*. SNS Förlag.

http://www.sns.se/sites/default/files/2013-11-12_nya_regler_for_okat...rapport.pdf

Nordberg, O (2013). *En internationell jämförelse av plan- och tillståndssystem - Har Sverige någonting att lära?* Rapport. Kungliga Tekniska Högskolan. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:721772/FULLTEXT01.pdf>

Odhage, John (2012). *Åtgärdsvalsstudie – en ny planeringsaktivitet för bättre lösningar på transportrelaterade problem. Erfarenheter från de första testfallen.* Institutionen för samhällsplanering och miljö. Kungliga Tekniska Högskolan. <http://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:513636/FULLTEXT01.pdf>

SATSA (2011). *Effektiva planeringsprocesser för transportinfrastruktur. Verktyg för samverkan – en idéskrift.* <http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2011/effektiva-planeringsprocesser-for-transportinfrastruktur-verktyg.pdf>

Banverket (2010). *Förslag till nytt planeringssystem för transportsystemet Slutrapport 2010–02-26.* <http://www.trafikverket.se/PageFiles/21524/Forslag-till-nytt-planeringssystem-slutlig.pdf>

Ekbäck Peter (2010). *Lagen om byggande av järnväg – en översikt.* <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:455700/FULLTEXT01.pdf>

Hedlund A. m fl. (2010). *Bättre planering av transportinfrastruktur? En studie med särskild hänsyn till miljökonsekvensbeskrivningars funktion.* MKB-centrum SLU. TRV 2010/97461/TRV2010/11052. <http://h24-files.s3.amazonaws.com/54525/147403-Rzn5c.pdf>

Boverket (2009). *Att samordna kommunal planering med utbyggnad av vägar och järnvägar – exempel och reflektioner.* http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2009/Samordning_kommunal_planering.pdf

Patrik Tornberg (2009). *Trafik- och stadsplanering som en integrerad process? Om perspektiv och kommunikativa processer i stadsutveckling.* Licentiatuppsats KTH. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:207494/FULLTEXT02>

Stockholms handelskammare (2007). *Bättre beslut om infrastruktur Med Danmark som förebild*

Kalbro, Thomas (2007). *Tidsfrister för myndighetsbeslut i plan- och byggprocessen Frankrike, Nederländerna, Norge, Storbritannien och Tyskland* http://www.sbuf.se/documents/11839_tidsfrister_2007_ver_2.pdf

Kalbro Thomas (2007). *Legitimitetsfrågor vid tvångsförvärv av mark och rättigheter*¹
<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:462337/FULLTEXT01.pdf>

Kalbro Thomas (2007). *När bör fastighetsägare kompenseras för samhällliga åtgärder och beslut? Michelman's teori*¹
<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:469078/FULLTEXT01.pdf>

Norell, Leif (2007). Markåtkomst och ersättning för vägar, järnvägar och kraftledningar i Norden. En översikt över processerna i Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige. LMV-rapport 2007:13. Lantmäteriverket, Gävle.
<http://gst.dk/media/gst/65009/Nordisk%20j%C3%A4rn%C3%B6relseslutrapport.pdf>

Kalbro, T & Lind, H. (2001). *Plan- och byggprocessen. Tidsåtgång och kostnader*. Bilaga 1, rapport 2001/02:RR8 Riksdagens Revisorer.
http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Redogorelser-och-framställningar/RR8_GP04RR8/?text=true

Ekbäck, Peter (2000). *FÖRFARANDE VID PLANERING OCH MARKÅTKOMST; EN RÄTTSEKONOMISK ANALYS*
<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:8809/FULLTEXT01.pdf>

Examensarbeten

Lindberg, Ida (2010). *Tillfälliga markbehov vid byggande av järnväg – Förutsättningar för ett mer enhetligt markåtkomstförfarande vid genomförande av järnvägsplan*. Examensarbete. Luleå tekniska universitet.
<http://epubl.ltu.se/1402-1617/2010/068/LTU-EX-10068-SE.pdf>

Wallin, Anders (2009). *Miljökonsekvensbeskrivningen och tillståndsprövningens omfattning*. Examensarbete. Uppsala universitet. Juridiska fakulteten
http://www.jandarpa.se/upload/Anders%20Wallin_MKB.pdf

Samuelsson, A (2006). *Tillståndprocessen för koncessionspliktiga kraftledningar – en jämförelse mellan Finland, Sverige och Norge*. Examensarbete. Kungliga Tekniska Högskolan. http://www.svk.se/Global/05_Jobb/Pdf/Student-Examensarbete/Exjobb2006_Tillstandsprocess_for_ledning.pdf

Johansson, A., Pihlgren, M. (2005). *Tillståndprocessen för koncessionspliktiga ledningar – en jämförelse mellan Sverige och Norge*. Examensarbete. Kungliga Tekniska Högskolan. https://www.kth.se/polopoly_fs/1.158681!/Menu/general/column-content/attachment/05-147.pdf

Freiholtz A. m.fl (2002). *Markåtkomst för vägar i Sverige och Norge – En jämförelse*. Examensarbete. Högskolan Trollhättan/Uddevalla institutionen för teknik <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:215258/FULLTEXT01.pdf>

Projekt

Pågående

Vinnovaprojekt - Hållbart samhällsbyggande

Projektledare Björn Hellström, 010-452 23 86 (kontakt Pia Hansson, Tyrens, 010-452 29 69)

Hemsida: <http://app.konstfack.se/decode/>

Trafikverket – Effektutvärdering av planläggningsprocessen

Resurser: senior forskare Göran Cars 25 procent av heltid samt forskarstuderande (licentiat) 100 procent av heltid.

Tidplan: Start oktober/november 2014. Slut november 2016.

Genomförda

Utvärdering av Projekt Uppsala Resecentrum - (Uppsala RC)

Tidplan: Genomfört, presenterat i en rapport 2013-05-29

Avsikten var att göra en oberoende utvärdering och analys av projektet Uppsala Resecentrum med avseende på vilken produkt som levererades, hur processen för genomförandet hade gått till samt det ekonomiska utfallet.

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2014-xx-xx

Projekt:

Status:

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, proppen eller lagändringen?

Vad blev genomfört lagmässigt?

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Vem tog initiativet?

Vem/vilka var deltagande?

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Kommentarer:

Projekt:

SOU 2014:35. I vått och torrt- förslag till ändrade vattenrättsliga regler, slutbetänkande från vattenverksamhetsutredningen

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Ta bort omotiverade skillnader i regleringen av mfv samt vattenverksamhet. De bestämmelser i lag med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet som behövs ska flyttas till balken eller förordning till balken. Grundläggande principer för miljöretten, som förorenaren betalar och att bästa möjliga teknik ska användas, ska få genom slag även för vattenverksamhet.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Någon lagändring har inte skett än.
Betänkandet har varit ute på remiss till och med 31 oktober 2014.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Delar av utredningens förslag:

1. Det ska i en föreskrift framgå vilka verksamheter som omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt. Tillståndspliktig verksamhet ska definieras som A-verksamhet och anmälningspliktig som C-verksamhet. (HaV och NV ska utforma listan.) Verksamheter som inte räknas upp behöver vare sig tillstånd eller anmälan. (Däremot verkar undantagsregeln 11:12 därmed försvinna.)
2. Handläggning av civilrättsliga frågor ska skiljas från tillståndsprövningen och en eventuell talan om ersättning får istället väckas genom ansökan om stämning.
3. Kravet att en verksamhet är samhällsekonomiskt tillåtlig enligt 11 kap 6§ MB utgår.
4. Rådighet som en processförutsättning ska utgå.
5. Möjligheten att lagligförklara äldre anläggningar ska upphöra.
6. Införa en upplysningskyldighet för den som övertar en tillstånds- eller anmälningspliktig verksamhet eller anläggning.
7. Införa en årlig tillsynsavgift.
8. Nyprövning krävs för de befintliga tillståndspliktiga vattenregleringar, vattenbortledningar och vattenöverledningar som t för sådana verksamheter utförda vattenanläggningar som inte i sin helhet prövats och fått tillstånd enligt MB. Tillsynsmyndigheten ska förelägga dessa att söka.
9. Verksamhetsutövaren svarar för att få fram den information som krävs för omprövning eller nyprövning.
10. Tillståndshavarens rätt till ersättning vid omprövning tas bort (finns kvar inom en övergångstid på 5 år).
11. Markavvattning ska omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt enligt lista med A-

och C-verksamheter.

12. Prövningen av nya markavvattningsföretag ska förvaltning hanteras enligt anläggningslagen (kopplat till fastighetsregistret).
13. Rådighet i LSV för vattenverksamhet som krävs för allmän väg eller järnväg tas bort eftersom rådighets som processförutsättning föreslås tas bort.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Inget har genomförts ännu.

Vem tog initiativet?

Regeringen. Uppdragets lämnade den 4 april 2012.

Vem/vilka var deltagande?

Särskild utredare Henrik Löv. Sekreterare: Li Brismo, Kristina Dreijer, Christina Ericson

Experter: Helena André (Mdep), Karolina Ardensjö Lundén (Kammarkollegiet), Christer Borg (Älvrättarnas samorganisation), Tina Buckland (Lst Västerbotten), Anna Carlsson (Ndep), Joanna Cornelius (Naturskyddsföreningen), Keijo Ekelund (Fdep), Anna Forslund (Världsnaturfonden), Katarina Jacobson (Energimyndigheten), Tomas Johansson (Jordbruksverket), Walter Johansson (Svensk vattenkraftförening), Bengt Jonsson (MMÖD), Anna Josefsson (Mdep), Joakim Kruse (Vattenmyndigheten Bottenhavet), Kristin Land (Lantmäteriet), Anna Marcusson (SKL), Roland Norlén (Sveriges fiskaren riksförbund), Stefan Nyström (Sveriges sportfiske- och fiskevårdsförbund), Erika Palmheden (NV), Lennart Sorby (HaV), Ingrid Svedinger (Landsbygdsdepartementet), Göran Stenman (MMD Vänersborg), Harald Troive (TRV), Kristian Wenberg (Lst Skåne), Ulf Wickström (LRF), Gun Åhrling-Rundström (Svensk Energi), Björn Åsgård (Ldep)

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Inget är genomfört ännu.

Kommentarer:

1. Det är väldigt viktigt att listan utformas bra. Försvinner undantagsregeln så kommer alla provpumpningar och andra mindre vattenverksamheter riskera att bli tillståndspliktiga. Stor nackdel för infrastrukturprojekten.

2. Innebär att man inte kan driva en fråga på vattenverksamhetsutövarens bekostnad. Bör göra det avsevärt billigare när man inte behöver stå för motpartens kostnader. Troligen inte lika många motparter som anlitar juridisk och teknisk egen expertis, kan göra det lättare att få bra förhandlingar. Stor fördel för infrastrukturprojekt.
3. Fördel för infrastrukturprojekt, särskilt om man inte har lagakraftvunnen järnvägsplan eller tillåtlighet 17 kap MB.
4. Ingen skillnad för infrastrukturprojekt eftersom man hade "automatisk" rådighet.
5. Kan bli en nackdel om nyprövning behöver ske för alla grundvattenbortledande anläggningar (dvs alla tunnlar). Med lagligförklaring gjordes prövningen mot de regler som gällde vid uppförandet av anläggningen och inte mot MB.
6. Inget som påverkar infrastrukturprojekt.
7. Gäller infrastrukturprojekt men troligen inga större tillsynssummor. Frågan är vad man gör av de som inte har tillstånd?
8. Stor nackdel för infrastrukturprojekt på så sätt att alla gamla anläggningar som tidigare levt på undantagsregeln nu behöver prövas. (Ger dock ingen skillnad för nya infrastrukturprojekt.)
9. Påverkar inte nya projekt. Nackdel för befintlig infrastruktur.
10. Påverkar inte nya projekt.
11. Kan påverka nya projekt men går redan idag att ta med i prövningen hos domstolen. Ingen större skillnad, bara annat förfarande.
12. Påverkar inte infrastrukturprojekt.
13. Gör ingen skillnad för infrastrukturprojekt om rådighets som processförutsättning försvinner samtidigt. Försvinner inte det senare samtidigt får detta stora negativa konsekvenser för infrastrukturprojekt.

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2014-12-05

Projekt:

SOU 2013:34. En effektivare plan- och bygglovsprocess, Slutbetänkande av Plangenomförandeutredningen

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Uppdraget var att se över bestämmelserna om genomförande av detaljplaner i syfte att åstadkomma en tydlig, effektiv och transparent genomförandelagstiftning. Utredningen utvidgades genom ett tilläggsdirektiv till att också omfatta att utreda förutsättningarna för att förenkla och förkorta plan- och byggprocessen genom att se över kravet på detaljplan, kravet på bygglov, möjligheterna att använda enkelt planförfarande samt möjligheterna för kommunfullmäktige att delegera åt kommunal nämnd att anta en detaljplan.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Efterföljande proposition 2013/14:126 – En enklare planprocess.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Vem tog initiativet?

Regeringen.

Uppdraget lämnades den 24 november 2011 med ett tilläggsdirektiv den 15 november 2011.

Vem/vilka var deltagande?

Ordförande: Lars Magnusson Sekreterare: Bengt Nyman, Susanna Grege, Johan Hjalmarsson, Lars Svensson, Viveka Zetterberg

Experter: Klara Cederlung, Ivar Frostenson, Patrik Lidin, Elisabet Bodin, Gunilla Anander, Anna Eklund, Roger Ekman, Anders Gerde, Jonas Hammarlund, Thomas Kalbro, Rikard Silverfur, Lars Svensson, Lena Södersten, Björn Wellhagen, Mikael Jarbrink, Nancy Mattson, Bengt Nyman och Michaela Schulman

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Kommentarer:

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2014-01-19

Projekt:

SOU 2010:57. Effektivare planering av vägar och järnväg

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

I SOU:n presenterades förslag med avsikt att effektivisera planeringsprocessen för transportinfrastruktur, väglagen (1971:948) och lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. I utredningsarbetet ingick även att se över hur planeringsprocessen kan samordnas med övrig fysisk planering enligt plan och bygglagen (1987:10) samt hur åtgärder som kräver tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken ska hanteras.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Efterföljande prop. 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur*

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Planeringsarbetet bör initialt starta med en förberedande planering som bör innehålla en analys enligt den s.k. fyrstegsprincipen. Därtill ska ett inledande samråd hållas. Vid det inledande samrådet bör inte några alternativa korridorer presenteras, utan istället ska allmänhetens, myndigheters och organisationer ges möjlighet att bidra med sin kunskap om förhållanden som bör beaktas i planeringen.

När den fysiska planeringen av transportinfrastruktur sedan tar vid bör den hanteras som en sammanhållen process, istället för de tre skedena. Fördelar som bl.a. lyfts fram med en sammanhållen planeringsprocess är att planeringsdelen kan kortas och på ett enklare sätt anpassas efter det aktuella projektets förutsättningar, kopplingen till kommunernas översiktsplanering och dess fysiska planering underlättas samt att samråd kan hållas under hela planeringsprocessen där detaljerna sätts efter resans gång. Planeringsarbetet ska resultera i en vägplan eller järnvägsplan.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Utredningen startade 19 mars 2009 och resultatet presenterades september 2010.

Vem tog initiativet?

Regeringen

Vem/vilka var deltagande?

En parlamentariskt utsedd kommitté.

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

"Kommittén har enligt direktiven ett särskilt uppdrag när det gäller överklagande. Uppdraget är dock begränsat till reglerna för överklaganderätt och överklagandemöjligheter i väglagen och banlagen. Även när det gäller samråd är uppdraget i viss mån begränsat eftersom kommittén främst arbetar med planeringen enligt väglagen och banlagen. Detta innebär inte på något sätt att kommitténs förslag saknar betydelse i här aktuella avseenden. Kommittén anser att det är viktigt att berörda enskilda har en reell möjlighet till inflytande och insyn. Det har varit en viktig utgångspunkt i arbetet. Kommittén lämnar ett antal förslag som syftar till att göra processerna enklare att överblicka." (SOU 2010:57 s.122)

"När det gäller rätten att överklaga beslut enligt väglagen och banlagen föreslår kommittén i kapitel 9 att bestämmelserna i två avseenden ska anpassas till vad som gäller för beslut att anta, ändra eller upphäva detaljplan och områdesbestämmelser enligt nya PBL. Det gäller kravet på aktivitet för att få överklaga och möjligheten att verkställa del av en överklagad plan. Avslutningsvis ska nämnas att kommittén i förtydligande syfte föreslår att den begränsning som gäller enligt praxis vid överklagande av en väg- eller järnvägsplan som föregåtts av tillåtlighetsprövning ska lagregleras. I sådana fall ska regeringen inte på nytt pröva frågor som avgjorts vid tillåtlighetsprövningen. Det är enligt kommittén viktigt att det är tydligt vad som gäller. I detta sammanhang betonar kommittén också vikten av att berörda enskilda kan få tillåtlighetsbeslutet domstolsprövat." (SOU 2010:57 s.123)

Kommentar: Kan ytterligare arbeta vidare med reglerna för överklagan

Kommentarer:

"Denna nya planeringsprocess underlättar för en kommun, som aktivt använder sig av översiktsplaneinstrumentet, att åstadkomma en planering och utbyggnad av vägar och järnvägar som är väl samordnad med kommunens fysiska planering." (SOU 2010:57 s.15)

Kommentar: Krävs det inte samtidigt att kopplingen till den regionala planeringen blir starkare, för att ha en mer långsiktig hållning, undvika meningsskiljaktigheter mellan olika kommuner m m.

"För tunnelbana och spårväg ska planering enligt PBL vara tillräcklig (avsnitt 8.5.2). Det innebär att enskilda endast behöver följa den kommunala planeringen." (SOU 2010:57 s.123)

Kommentar: Problem kan uppstå vid markåtkomst, vem ska ha rätt att lösa in marken

"Samrådets olika aktiviteter kommer att pågå under hela planeringsprocessen, vilken successivt leder fram till att detaljerna avseende väg- eller järnvägsanläggningen utformas och regleras. Detta ska göras i den vägplan eller järnvägsplan som avslutar processen." (SOU 2010:57 s.15)

Kommentar: Blir två olika processer, nämligen tunnelbana och spårväg samt den nya planeringsprocessen.

”När en vägplan har fått laga kraft ska berörda fastighetsägare, på motsvarande sätt som gäller enligt banlagen, ha rätt att kräva inlösen av mark som inte endast tillfälligt ska användas för vägändamål. Om det finns synnerliga skäl, ska Trafikverket lösa in en fastighet eller del av fastighet även innan det finns en gällande väg- eller järnvägsplan.”
(SOU 2010:57 s.115)

Kommentar: Rätt till inlösen för synnerliga skäl i PBL saknas i motsvarande skede?

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2014-12-19

Projekt:

Proposition 2013/14:126. *En enklare planprocess*

Status: Överlämnad till Riksdagen den 13 mars 2014

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Syftet var att göra plan- och bygglovsprocessen enklare och effektivare framförallt för att underlätta för bostadsbyggande.

Föreslår även en ny lag om kommunala markanvisningar som innebär att en kommun ska anta riktlinjer för s.k. markanvisning om kommunen genomför sådana.

(Ändringarna sker i Plan och bygglagen samt tillskapar ny lag "Lag om riktlinjer för kommunala markanvisningar".)

Vad blev genomfört lagmässigt?

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2015 med undantag för bestämmelser om detaljplanekravet och tre följdändringar som föreslås träda i kraft den 1 juli 2015. Det senare p.g.a. att det krävs följdändringar i andra lagstiftningar, bl.a. väglagen, men exakt vilka är inte utrett.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Detaljplanekravet ska begränsas till att omfatta endast sådana åtgärder som kräver bygglov och som kan innebära betydande miljöpåverkan eller som avser och berör en Seweso-anläggning. Utöver det ska kommunen få bedöma om detaljplan krävs.

Även åtgärder som medför betydande miljöpåverkan behöver inte detaljplan om åtgärden har stöd i översiktsplanen. Kravet är att planen är aktuell (aktualitetsförklarad en gång per mandatperiod), åtgärden har tydligt stöd i öp inte ok med att den inte strider mot den, länsstyrelsen inte har motsatt sig öp i berörda delar i sitt planyttrande.

Enkelt planförfarande blir standardförfarande. Det som tidigare kallades normalt planförfarande blir nu utökat förfarande. Utökat planförfarande ska gälla för:

- 1. Dp som inte är förenligt med öp eller Ist granskningsyttrande**
- 2. Är av betydande intresse för allmänhet eller i övrigt av stor betydelse eller**
- 3. Kan antas medföra betydande miljöpåverkan**

Regeringen anser att de gällande bestämmelserna om planförfarandet bör i sak behållas för en detaljplan som enbart gäller en verksamhet som har tillståndsprövats eller ska tillståndsprövas enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 9 kap. 6§ miljöbalken, eller en åtgärd som har prövats eller ska prövas genom upprättande och fastställande av en vägplan eller en järnvägsplan.

Regeringen föreslår att Lantmäteriet blir obligatorisk samrådsmyndighet i både standard- och utökat planförfarande och att det myndigheten ska yttra sig om förtydligas.

Regeringen föreslår att kommunen ska kunna ges möjligheter att förklara att fler planstridiga fastigheter och byggnadsverk ska kunna godtas som en liten avvikelse från detaljplanen.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Inte genomfört än. En del ändringar träder i kraft 1 januari 2015 och andra som bestämmelser om detaljplanekravet föreslås träda i kraft 1 juli 2015.

Vem tog initiativet?

Propositionen kom efter utredningen SOU 2013:34 En enklare planprocess och utvärdering av de remissvar som kommit in på denna.

Vem/vilka var deltagande?

Regeringen, med statsminister Fredrik Reinfeldt.

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Det var ingen intention i utredningen eller i proppen men det skulle vara intressant om kommunens möjlighet att godta planstridiga fastigheter och byggnadsverk som en liten avvikelse från detaljplanen skulle kunna användas i domstolen och planprövningen hos Trafikverket. Antingen att kommunen gör ett sådant godkännande eller att domstolen och Trafikverkets planprövning få samma mandat. Det skulle då gå att lämna tillstånd "i strid mot gällande detaljplan" men med godkännande "liten avvikelse från detaljplanen".

Det vore även intressant att titta på om det i infrastrukturprojekt går att använda sig av att kravet för upprättande av dp inte gäller om projektet har stöd i översiktsplanen. Är nog inte tänkt att användas så men det kanske skulle gå.

Kommentarer:

Det känns väldigt uppenbart när man läser förslagen att de är framtagna med intentionen att öka bostadsbebyggelse. En del av ändringarna kan påverka infrastrukturprojekten men inte majoriteten av förenklingsintentionerna eftersom de inte är framtagna för detta.

Majoriteten av de stora infrastrukturprojekten kommer att klassas som betydande miljöpåverkan. Detta ger ett detaljplanekrav samt utökat planförfarande. Det intressanta här är om det även krävs att infrastrukturprojektet har bygglovskrav för att alla kriterier för kravet ska träda i kraft. Om det är så faller tunnlar för järnvägar och vägar utanför kravet på detaljplan. Däremot är det fortfarande upp till kommunen och bedöma om dp krävs.

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2015-01-27

Projekt:

Prop. 2011/12:118 - Planeringssystem för transportinfrastruktur

Status: Utgiven 27 mars 2012

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

I propositionen föreslås ändringar i bl.a. väglagen (VL), lag om byggande av järnväg (LBJ), Miljöbalken samt Plan- och Bygglagen.

Förslaget syftar på att den fysiska planeringen av transportinfrastruktur ska ske i en sammanhållen planeringsprocess och samordnat i stället för i flera steg.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Samtliga ändringar och tillägg implementerades i Väglagen (VL), Lag om byggande av järnväg (LBJ), Miljöbalken, Plan och Bygglagen (PBL). Dessutom implementerades redaktionella ändringar i Minerallagen, Anläggningslagen, Järnvägslagen och Fastighetsbildningslagen.

Avseende effektivisering av planprocessen är det främst ändringar i Väglagen (VL) och lag om byggande av järnväg (LBJ) som är av intresse.

Dessa ändringar medförde dels lättnader avseende krav på samråd, kungörelse upprättelse av planer. Dels medförde de möjlighet för att genomföra en gemensam planering av sammankopplade väg och järnvägsprojekt och möjlighet för att samordna miljöprovningen av vägprojekt med miljöprovning för detaljplaner.

Ändringarna medför att de formella kraven till väg och järnvägsplaner i högre grad anpassas behovet. Till exempel lättades kraven på att upprätta MKB och planer samt att genomföra samråd och kungörelse för mindre projekt där eventuellt berörda markägare har gett sina samtycken.

De väsentliga ändringar i VL och LBJ redovisas härunder:

Förenklat samråd (VL 15a § och LBJ 2 kap 5 §)

Förenklat samrådsförfarande kan genomföras vid ändringar av en vägplan eller järnvägsplan om anläggningen inte är färdigställd eller om ändringen inte medför betydande miljöpåverkan.

Samordning med detaljplan (VL 15b § + 16b och LBJ 2 kap 6 § + 2 kap 11 §)

Samråd och MKB kan skippas om anläggningen redan har genomgått samråd och är prövat i ett avslutat detaljplansförfarande.

Inskrivning av undantag i Vägplaner och Järnvägsplaner (VL 16a § och LBJ 2 kap 9 §)

Det ges möjlighet för att inskriva vilka verksamheter och åtgärder som ska undantas för förbud och skyldigheter enligt Miljöbalken och vilka åtgärder/byggnationer som ska undantas från krav om bygglov.

Detta påminner om den danska modellen, där undantag skrivs in i anläggningslagarna.

Minskade krav om kungörelse vid mindre arbeten (VL 17a 17b §§ och LBJ 2 kap 12-13 §§)

Kungörelse ska bara utföras om projektet medför betydande miljöpåverkan eller om tredjemans mark behöver tas i anspråk med tvång. Om markägarna är införstådda behov ingen kungörelse.

Samordnat planförfarande (VL 20b § och LBJ 2 kap 19 §)

Om byggande av väg behövs på grund av ett järnvägsprojekt, får byggnationen av vägen regleras i järnvägsplanen och vice versa.

Skippa upprättande av väg- och järnvägsplaner vid små ändringar (VL 28 § och LBJ 2 kap 19 §)

Om åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk behöver plan inte upprättas.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?**När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?**

Lagändringen gäller fr o m 1 januari 2013.

Vem tog initiativet?

Regeringen/Näringsdepartementet.

Vem/vilka var deltagande?

-

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Vad är det för verksamheter och åtgärder som undantas från förbud och skyldigheter enligt miljöbalken? Kan det vara allt eller finns det restriktioner? *(Se kommentarer nedan)*

Kommentarer:

I propositionen på sid 127-129 förtydligas att det handlar om att verksamhetsutövaren genom att ha en lagakraftvunnen väg- eller järnvägsplan inte ska behöva ett speciellt tillstånd eller dispens för det generella biotopskyddet eller 12:6 samråd miljöbalken.

(Läser man bara lagtexten är det omöjligt att förstå att det endast är dessa skydd som avses med lagändringen.)

Senare på sid 156 står att det även gäller strandskyddsbestämmelserna. Här står även att

det behöver framgå av vp/jvp vilka verksamheter och åtgärder som avses nyttja dessa möjligheter. Länsstyrelsen godkänner att de speciella tillstånden och dispenserna inte behövs genom att tillstyrka planen. (Det samma gäller även för undantagen från bygglov vilka kommunerna behöver godkänna innan de kan skrivas in i planen.)

Frågan är om detta i praktiken blir en förenkling. Det krävs säkert en del underlag för att Länsstyrelsen ska säga ok och tillstyrka planen. Risker är att underlaget behöver tas fram i ett tidigare skede och därmed riskerar att förlänga processen istället för att förkorta. Det bör dessutom inte vara så komplicerat för Länsstyrelsen i efterhand att lämna särskilda beslut eller dispenser för något som redan prövats i planen. Undrar varför man gjorde ändringen?

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2015-01-08

Projekt:

Prop. 2009/10:170, En enklare plan- och bygglag

Status: Publicerad, mars 2010.

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

I propositionen föreslogs en ny plan- och bygglag som skulle ersätta plan- och bygglagen (1987:10) samt lagen (1994:847) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Plan- och bygglagen (1987:10) ersattes med en ny Plan- och bygglag (2010:900). Lagen om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m. upphörde att gälla. Bestämmelserna inarbetades i Plan- och bygglagen.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Syftet var att planerings- och beslutsprocesserna skulle bli enklare, tydligare och effektivare.

Viktiga slutsatser för infrastrukturuområdet är att översiktsplaneringens strategiska funktion stärktes, planprocessen förenklades där kravet på att ett planprogram ska utföras innan planarbetet startar avskaffades. Den tidigare fastighetsplanen stryks. En möjlighet att begära planbesked infördes, införandet av förenklat och samordnat förfarande vid detaljplaneläggning när ärendet även prövas enligt 9 kap. 6 § miljöbalken eller i en arbetsplan enligt väglagen (1971:948) eller i en järnvägsplan enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. I dessa situationer får ett förenklat samrådsförfarande tillämpas samt ett förenklat kungörande av förslag till detaljplan och andra krav på innehållet i granskningsutlåtandet.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Den nya Plan- och bygglagen (2010:900) trädde i kraft den 2 maj 2011.

Vem tog initiativet?

Vem/vilka var deltagande?

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Kommentarer:

- En kommun ska kunna anslutas till en gemensamhetsanläggning för gång- och cykelvägar på kvartersmark.
- "Vid tillämpningen av lagen har det uppmärksammats att översiktsplaneringen inte bedrivs kontinuerligt i alla kommuner vilket leder till en inriktning mot en mer kortsiktig plan- och markberedskap. Samtidigt ställer framväxten av nationella mål och beslut ökade krav på samspelet mellan kommunerna och staten. En tendens är att detaljplaner blir mer detaljerade än tidigare"(Prop. 2009/10:170 s.127)

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2014-12-19

Projekt:

Proposition 2001/02:20, Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart Transportsystem

Status: Överlämnad till riksdagen 3 oktober 2001

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Lämna förslag till inriktning av den fortsatta planeringen av transportinfrastrukturen. Förslagen omfattar mål, ekonomiska ramar, planeringskriterier och ansvarsfördelning i den kommande planeringsprocessen.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Propositionen handlar inte om någon lagändring.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Planeringsperioden för långsiktsplanerna utökas till 12 år och planeringsramen omfattar 364 miljoner kronor under perioden 2004-2015. Proppen lämnar förslag på hur pengarna bör fördelas på drift och underhåll, sektorsuppgifter, tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar, modernisera och utveckla transportinfrastrukturen.

De övergripande transportpolitiska målen från 1998 att transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet ligger kvar. Kompletteras med jämställdhet och transportkvalitet även för näringslivet. Förslag att delmålen ska kompletteras med etappmål.

Investeringar i infrastrukturen bör planeras utifrån ett brett samhällsperspektiv och samordnas med utvecklingen inom andra samhällssektorer.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Vem tog initiativet?

Regeringen tog fram propositionen som en del i att få fram inriktningen av den fortsatta planeringen inom väg- och järnvägssektorn. Efter riksdagens beslut om inriktning följer en

åtgärdsplanering där trafikverken och länen upprättar förslag till nya långsiktplaner på 12 år.

Vem/vilka var deltagande?

Regeringen, överlämnat av Mona Salin och Björn Rosengren.

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Nej, propositionen berör inte planerings- och tillståndsprocessen.

Kommentarer:

Berör inte planerings- och tillståndsprocesserna men nämner dem på så sätt att de bland annat skriver att infrastrukturen inte kan byggas ut i strid med gällande detaljplaner och att kommunerna genom detta är garanterade ett högst betydande inflytande på infrastrukturplaneringen. De påtalar även att det finns ett grundläggande behov av samverkan och samsyn mellan de olika fysiska planeringsprocesserna som är kopplade till varandra och att formerna för detta inte har funnit sin slutliga form.

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2015-02-04

Projekt:

Boverket rapport (2013:33)

Samordna planeringen för bebyggelse och transporter! – en kunskapsöversikt

Status: Rapport publicerad 2013.

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen och lagändringen?

Rapporten ska kunna användas som stöd för att samordna kommunernas fysiska planering med planeringsprocesserna för vägar och järnvägar.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Innehållet syftade inte till någon lagändring.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

I rapporten ges en redogörelse av hur planprocesserna i PBL, VL och LBJ är samordnade med varandra. Genomgången är detaljerad och redovisas på nationell- och regionalnivå, även generell samordning och hur samordningen kan ske med den kommunala planeringen. Författarna går även igenom hur den reglerade samordningen är förenklad samt hur olika processer/material ska kunna samutnyttjas. Att poängtera är att samordningsparagraferna som numera är införda i PBL,VL och LBJ, inte är processuellt tvingande.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Rapporten publicerades december 2013.

Vem tog initiativet?

Utgivare är Boverket. Rapporten togs fram efter samråd med representanter från Trafikverket och Sveriges kommuner och landsting.

Vem/vilka var deltagande?

Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting, underlagsrapport från WSP, länsstyrelsen i Skåne och länsstyrelsen i Stockholm

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Kommentarer:

Uppföljning av hur samverkansformerna fungerar i jmf med propositionstexten.

Hur fungerar s.k. åtgärdsvalsstudier i praktiken dvs kopplingen till översiktsplaneringen, detaljplaneringen? På vilket sätt beaktas internationella, nationella och regionala systemanalyser?

I vilka situationer räcker detaljplan för spårväg/tunnelbana?

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2014-12-31

Projekt:

Boverket rapport (2013:16)

Plan- och bygglagen i praktiken 2012

Status: Utgiven i april 2013

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Att ge en bild av utvecklingen under 2012 för tillämpningen av pbl och följa aktuella tendenser. Rapporten vill också ge svar på hur förändringarna i PBL som syftade till förenklingar och effektivisering samt bättre tillämpning har fått för genomslag.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Rapporten bygger på konsekvenser av nya plan- och bygglagen som infördes den 2 maj 2011. Rapporten ger inga nya lagförslag men berättar om vilken vägledning Boverket kommer att jobba med för att förtydliga och hjälpa inom områden där rapporten visar på otydligheter.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Rapporten visar på ett antal problem och behov av förtydliganden och i vissa fall behov av mer långtgående förenklingar. Flera av dessa har även utretts vidare i senare offentliga utredningar. Den visar även att kommunerna inte upplevt att det blivit någon avsevärd förenkling eller minskad administration kring plan- och bygglagens processer.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Rapporten bygger på svar från Boverkets årliga plan- och byggenkät från 2012. Rapporten publicerades i april 2013.

Vem tog initiativet?

Boverket

Vem/vilka var deltagande?

Enheterna Detaljplanering/Bygglov/Plangenomförande, Boende och stadsutveckling, Strategisk planering, Tekniska egenskaper samt Stad och land. Alla är inom Boverket.

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Nej, rapporten berör inte direkt infrastrukturprojekt. Det enda som eventuellt kan dras nytta av är att de trycker på aktuella översiktsplaner och aktualitetsprövningar av den.

Kommentarer:

Även denna rapport fokuserar framförallt på bostadsbyggande och kopplingar till utvecklingen och oklarheterna i PBL.

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2014-12-02

Projekt:

Boverket (2013:28). Effektivare samhällsbyggnadsprocess, ”från ide till färdig byggnad”, med hjälp av digital teknik – fyra praktiska exempel avseende detaljplan och fastighetsbildning

Status: Genomfört, rapport publicerad december 2013.

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Syftet med rapporten var att belysa att de går att hantera detaljplane- och fastighetsbildningsprocessen i en digital miljö. Rapporten bygger på fyra sk exempel vilka beskriver hur arbetet kan organiseras när en detaljplan ska tas fram samt när fastighetsbildning ska genomföras. Rapporten är skriven utifrån tesen att detaljplane- och fastighetsbildningsprocessen kan effektiviseras med hjälp av digital teknik och således kan även handläggningstiderna kortas.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Projektet syftade inte till någon lagändring

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

I dagsläget finns inga generella lösningar som gör det möjligt att kombinera olika IT-system. Informationsutbyte inom detaljplane- och fastighetsbildningsprocessen sker inte via digitala tjänster. Samtidigt konstaterar författarna att det går att ta fram dessa tjänster men att Boverket och Lantmäterimyndigheten nationellt bör definiera vad dessa tjänster ska omfatta för att de ska kunna vara tillämpliga vid e-förvaltning av detaljplane- och fastighetsbildningsprocessen.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Initiativ till projektet togs av Boverket och Lantmäteriet i december 2012. Resultatet presenterades i en rapport i december 2013.

Vem tog initiativet?

Boverket och Lantmäteriet, via deras samverkans arbete som bedrivs i programorganisationen Sammanhållen detaljplane- och fastighetsbildningsprocess (SPF).

Vem/vilka var deltagande?

Boverket, Lantmäteriet,
- Digpro Solutions AB och CGI (f.d. Logica) i samarbete med Stockholms stad IT
- S-GROUP Solutions AB i samarbete med EDP Consult AB
- Tekis AB tillsammans med andra Addnodeföretag (Mittbyggge,CAD-Q)

- Vianova System Sweden AB i samarbete med Skövde kommun

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Kommentarer:

Rapporten behandlar inte infrastruktur men även infrastrukturprojekt kommer att bli påverkade om e-förvaltning införs.

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2015-01-02

Projekt:

Nya regler för ökat bostadsbyggande och bättre infrastruktur, SNS förlag

Status: Utgiven i november 2013

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Orsaken till rapporten var en frustration över att det byggs för få bostäder och infrastruktur i Sverige och att det får negativa effekter för samhällsutvecklingen och ekonomin. Utgångspunkten var att analysera och diskutera hur Sverige kan snabba upp och öka byggandet av bostäder och infrastruktur med fortsatt höga krav på kvalitet, demokrati och rättssäkerhet.

Önskemålet var att försöka få fram förslag på åtgärder.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Ingenting är genomfört lagmässigt. Tanken med rapporten är att få till en diskussion om det svenska systemet för planering och genomförande av bostads- och infrastrukturbyggande.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Författarna tog fram 11 förslag på hur processerna kan effektiviseras och skapa bättre förutsättningar för byggande av bostäder och infrastrukturprojekt:

1. Avskaffa det kommunala planmonopolet

Kommunernas starka ställning i markfrågor ger upphov till ineffektiva lösningar där kommunala intressen hävdas på bekostnad av det regionala och samhälleligt önskvärda.

2. Røj upp bland riksintressena

Riksintressena bör inrättas med större restriktivitet, vara lättare att ompröva och kostnaderna för olika krav ska tydliggöras i samband med beslut och länsstyrelsen måste åläggas en tydlig roll att vid målkonflikter väga olika riksintressen mot varandra.

3. Samordna infrastrukturinvesteringar och bostadsbyggande

Statliga infrastrukturinvesteringar ska villkoras med bostadsutbyggande, subventioner till kommuner som tar ansvar för bostadsbyggande och ekonomiska sanktioner för de som inte gör det.

4. Planeringsprocessen behöver effektiviseras

Politisk styrning bör utövas i den översiktliga planeringen (översiktsplan, områdesplan) och påföljande detaljerade planeringen effektiviseras genom att länsstyrelsen synpunkter inarbetas redan i inledande skeden, byggherrarna får större utrymme att bestämma byggnadens detaljer inom ramar som angetts i den översiktliga planeringen.

5. Stärk den representativa demokratin- begränsa det direkta medborgarinflytandet

Dagens system gynnar högljudda särintressen. Dialog med medborgare måste syfta till att förmedla lokal kunskap och lokala intressen.

6. Slopa överklagandemöjligheter

Minska många av dagens överklagningssteg, inför prövningstillstånd, inför större möjligheter för de som drabbas (sakägare) att få ekonomiskt kompensation.

7. Stadsbyggandet måste se som en värdeskapande process

Först systematiskt dokumentera olika intressen som artikuleras av berörda parter och att med denna kunskap som bas initiera förhandlingar som innebär att olika intressen och önskemål kombineras på ett sådant sätt att parterna upplever av en överenskommelse ger större nytta och värden i jämförelse med andra handlingsalternativ.

8. Renodla politikens och förvaltningens roller

Politikerns uppgift ska vara att målstyra med hjälp av en "spelplan" för utveckling. De planerade tjänstemännens roll bör utvecklas till en medlarroll som kreativt söker lösningar som förenar olika intressen istället för att bevaka egna fackförvaltningens intressen.

9. Våga experimentera

Inte minst finns det själ av våga prova nya system för finansiering av infrastruktur.

10. Samhälleliga mål för buller, tillgänglighet och luftkvalitet måste hanteras med förnuft

Varudeklaration i stället för statliga och kommunala krav när det gäller saker som vi som individer själva kan bedöma, se varningstext för rökning.

11. Konkretisera begreppet "hållbarhet"

Flytta fokus från övergripande oprecisa krav på hållbarhet till hur de olika hållbarhetsdimensionerna (ekonomiska, sociala, miljömässiga) ska konkretiseras och prioriteras mot varandra.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Genomfördes 2013.

Vem tog initiativet?

Boken/rapporten är skriven av Göran Cars, Thomas Kalbro och Hans Lind. Alla tre är professorer vid Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad vid Kungliga Tekniska högskolan (KTH).

Vem/vilka var deltagande?

Referensgruppen bestod av följande:

Birgitta Blaxhult (Veidekke), Urban Edenström (Niam), Björn Hedlund (MMD vid Nacka tingsrätt), Agneta Jacobsson (DTZ Sweden), Jennie Kastengren (Jernhusen), Sofie Kjellin (HSB Riksförbund), Peter Lind (Humlegården), Nancy Mattsson (JM), Stefan Ränk (Einar Mattsson), Nicklas Walldan (Vasakronan), Eva Hägglund (Sveriges kommuner och landsting, SKL), Erik Bodin (Leimdörfer),

Joachim Hallengren/Mattias Lundgren (NCC), Mathias Wårnheim (Trafikverket)

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Flera förslag är intressanta men man behöver komma ihåg att de enbart handlar om PBL när det gäller planeringsprocesser.

Att titta på begränsningar i överklagande (kommunala beslut om planer, lov och tillsyn) har tagits upp i en offentlig utredning SOU 2013:53. Denna kan vara värt att titta igenom.

Kommentarer:

SKL avvisar slutsatsen att avveckla det kommunala planmonopolet.

Rapporten är väldigt genomarbetad, bra bakgrund och väl genomtänkta förslag. Den fokuserar dock helt på PBL-processer, inte på miljöbalksprocesserna vilka knappt nämns. Rapporten är intressant läsning men akademisk och ganska tjock vilket gör att endast den som redan är väldigt intresserad av frågorna och insatt i dem orkar ta sig igenom den. Författarna är ödmjuka att de inte ser alla konsekvenser av de elva förslagen de ger. Man får känslan av att författarna har funderat på dessa saker länge och nu fått ett forum att föra ut dem. Rapporten saknar lite av "myndighetsögon".

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2015-02-12

Projekt:

En internationell jämförelse av plan- och tillståndssystem - Har Sverige någonting att lära?

Status: Avslutat november 2013

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

I rapporten jämförs planerings och tillståndssystemen i Norden samt Tyskland och England med syfte att undersöka om Sverige har någonting att lära från dessa. Studien fokuserar på planer och tillstånd för stadsbyggande från övergripande nivå fram till bygglov (Studien behandlar inte infrastrukturprojekt).

Vad blev genomfört lagmässigt?

-

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Studien når fram till flera slutsatser där det endast är en som är av intresse för vårt projekt; nämligen det att Sverige är det landet med längst överklagandedjka (en detaljplan kan överklagas i 3 instanser). I Danmark såväl som Norge och England. Kan en detaljplan endast överklagas i en instans. I Danmark är det dessutom endast processuella frågor som kan överklagas; planens innehåll kan däremot inte överklagas.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Vem tog initiativet?

Kungliga Tekniska Högskolan.
Studiet finansierades av SBUF (Svenska Byggbranschens Utvecklingsfond) och JM

Vem/vilka var deltagande?

Olle Nordberg

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Med tanke på de begränsade möjligheterna för att överklaga detaljplaner i länder utanför Sverige, är det värd att fundera på om det läggs för mycket vikt på den enskilda sakägarens intressen fram för samhällets intressen.... detta särskilt när planerna har varit på samråd.

Kommentarer:

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2015-01-28

Projekt:

SATSA (2011). Effektiva planeringsprocesser för transportinfrastruktur Verktyg för samverkan - en idéskrift.

Status: Rapporten utgiven december 2011

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Syftet med idéskriften var att inspirera till effektiva arbetsätt inom planeringsprocessen för utbyggnad av transportinfrastructuren i Stockholms län. Tanken var att spara tid och pengar i planeringen av pågående och framtida infrastrukturprojekt.

Inom projektet hade man en hel del kunskapsseminarium och idéskriften redovisar slutsatser och förslag från dessa.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Projektet syftade inte till någon lagändring utan mer till kvalitén i samverkan mellan ingående parter i planeringsprocessen.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Man hade tidigt fastslagit att det ofta är kvaliteten i samverkan, tillsammans med projekt- och processledning, som är avgörande för hur effektiv planeringsprocessen i praktiken blir.

Genom kunskapsseminarium och diskussioner skrev man ner ett antal verktyg för att kunna arbeta smidigt inom olika fem olika centrala huvudmoment.

Dessa moment var:

1. Rätt från början
 - Tidig dialog, ansvar och finansiering
 - Gemensam avsiktsförklaring

2. Rigga projektet och skapa målbild
 - Bemanning och organisation
 - Utökad samverkan
 - Hantera aktörsperspektiven
 - Involvera intressenter
 - Gemensam målbild

3. Hantera risker

- Se riskerna och agera
- Systematiserad intressehantering
- Successivmetoden

4. Skapa flyt i processerna
 - Projektledning
 - Effektiv grupp
 - Konstruktiv konflikthantering

5. Inför avtal om genomförande
 - Bjud in till förhandling
 - Vägar fram med kompensation
 - Medfinansiering
 - Projektspecifikation

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Det här projektet om "Verktyg för samverkan- en idéskrift" genomfördes under 2010-2011 och rapporten kom ut i december 2011.

Vem tog initiativet?

Projektet genomfördes inom det gemensamma projektet SATSA- Samverkan för effektivt transportsystem i Stockholmsregionen under perioden 2009 till år 2011. Ekonomiskt stöd från europeiska regionalfonden.

Vem/vilka var deltagande?

Parterna i SATSA var Länsstyrelsen i Stockholms län, Trafikverket, Stockholms lokaltrafik AB (SL), SLL Tillväxt miljö och regionplanering (TMR) samt Stockholm Stad.

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

De framtagna verktygen går att använda rakt av. De är framtagna av erfarenheter som finns hos personer som jobbat med dessa processer under ett längre tag.

Upplägget de har haft i rapporten går att använda som modell för att få ut en tydlig och enkel information som det går lätt att ta till sig.

Eftersom de lämnat tillståndsprövningar enligt miljöbalken utanför kan man gå vidare med det med samma upplägg av erfarenhetsåterföring här.

Kommentarer:

Den här rapporten/projektet är jättebra och bygger helt på erfarenhetsåterföring. Man samlade helt enkelt de planerade aktörerna och gav dem möjligheten att tillsammans reflektera över de processer som de själva var en del av. Dessa diskussioner gav sedan de verktyg som man presenterat.

Projektet syftade endast till planprocesser inom järn- och väglag samt tillhörande detaljplan. Tillståndsprocesserna inom miljöbalken lämnades utanför.

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2015-01-29

Projekt:

Banverket (2010). Förslag till nytt planeringssystem för transportsystemet

Status: Slutrapport 2010-02-26

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

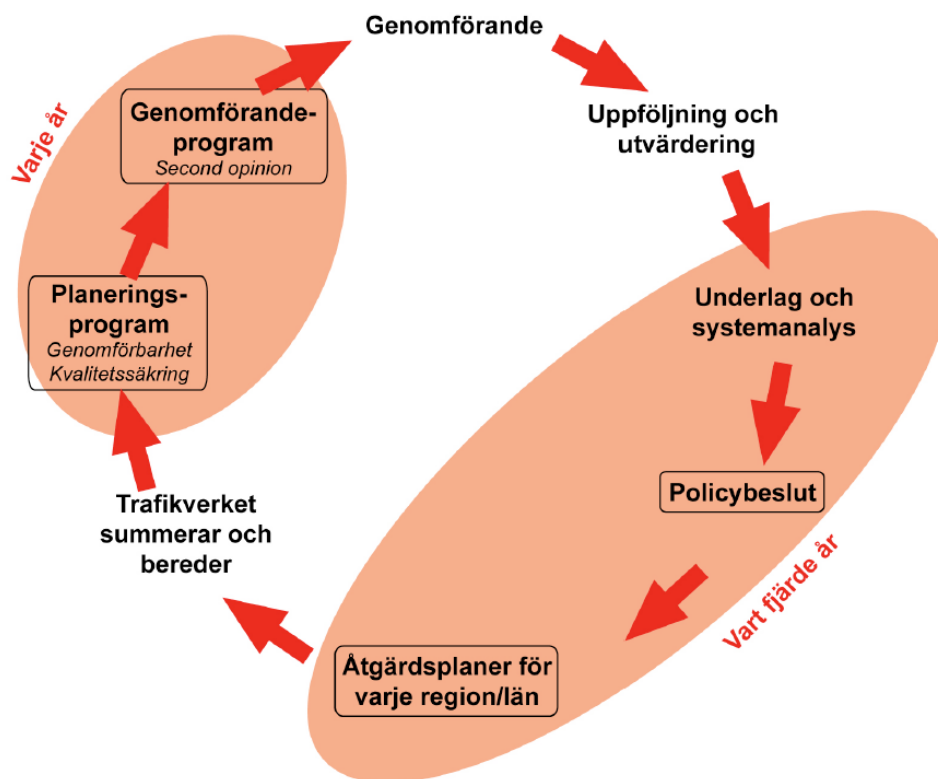
Syftet var att till regeringen lämna ett förslag på ett nytt planeringssystem för transportinfrastruktur.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Se sammanfattningen av Proposition 2011/12:118 Planeringssystem för transportinfrastruktur.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Förslaget som presenteras i slutrapporten ses i bilden nedan. Tanken är en samlad och rullande planeringsprocess som byggs upp av flera, ömsesidigt integrerade och överlappande delprocesser.



När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Uppdraget lämnades 1 oktober 2009 och slutredovisades 15 februari 2010.

Vem tog initiativet?

Regeringen gav den 15 oktober 2009 fyra verk i uppdrag att gemensamt lämna förslag till ett nytt planeringssystem för transportinfrastrukturen.

Detta kom av att det i slutbetänkandet i SOU 2009:31 (*Effektiva transporter och samhällsbyggande – en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg*) pekade på att det befintliga planeringssystemet är svåröverskådligt, utdraget i tiden och kostsamt. Utredaren föreslog att en ny process för den långsiktiga åtgärdsplaneringen skulle införas. Det var detta som regeringen gav de fyra verken i uppdrag att gå vidare med.

Vem/vilka var deltagande?

Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket samt Transportstyrelsen.

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Nej

Kommentarer:

Förslaget som togs fram rör planeringen på nivåer innan ett nytt infrastrukturprojekt fastställs och därmed inte på effektiviseringar eller hanteringar av de plan- och tillståndsprocesser som varje infrastrukturprojekt behöver gå igenom.

I oktober 2014 har Trafikverket kommit med en rapport: Planläggning av vägar och järnvägar, som behandlar det nya planeringssystemet som gäller sedan 1 januari 2013.

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2014-12-02

Projekt:

Lagen om byggande av järnväg – en översikt

Status: Publicerad, 2010.

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Rapporten presenterar översiktligt lagen om byggande av järnväg.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Rapporten syftade inte till någon lagändring

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Rapporten ger en översiktlig genomgång av hur planering och byggande av järnväg går till, lagstiftning för markåtkomst för järnväg, följdåtgärder som kan bli aktuella och inte kan hanteras inom lagen av byggande av järnväg samt redogörelse av bestämmelser i drift skedet.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Rapporten är publicerad 2010 av Peter Ekbäck vid KTH - Arkitektur och Samhällsbyggnad

Vem tog initiativet?

Peter Ekbäck vid KTH - Arkitektur och Samhällsbyggnad

Vem/vilka var deltagande?

Peter Ekbäck

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Kommentarer:

"Sammantaget kan markåtkomstmöjligheterna för järnvägsmark därmed liknas vid det system som gäller för allmän platsmark enligt detaljplan. I praktiken används uteslutande fastighetsreglering för att lösa markåtkomstfrågorna. Metoden med inlösen har ännu aldrig använts, trots att lagen om byggande av järnväg funnits i mer än tio år. En förklaring till detta kan vara att en fastighetsbildningsförrättning uppfattas som snabbare och mindre kostsam än ett inlösenmål i domstol. Vid fastighetsregleringen kan dessutom andra fastighetstekniska frågor hanteras inom ramen för samma lantmäteriförrättning, se avsnitt 5." (Lagen om byggande av järnväg – en översikt, s. 14)

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2015-01-09

Projekt:

Boverket (2009). Att samordna kommunal planering med utbyggnad av vägar och järnvägar- exempel och reflektioner

Status: Utgiven i september 2009

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Syftet var att med hjälp av några exempel redovisa hur infrastrukturplaneringen samordnats med kommunernas fysiska planering. Förhoppningen med skriften var att öka kunskapen och stimulera till diskussioner om arbetsformer, problemställningar och olika lösningar.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Syftet var inte att ändra på några lagar eller processer utan att få fram goda exempel på hur man arbetat med befintliga lagar/processer i några som de ansåg lyckosamma projekt.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

De fem infrastrukturprojekt som beskrevs var:

- Motorväg och dubbelspårig järnväg genom Ale
- Triangelspåret- en genväg till Göteborgs hamn
- Industrispår till Tjärnviks Trä i Nordanstigs kommun
- Nordmalings anknytning till Botniabanan och E4
- Riksväg 50 och dubbelspår genom Motala

Gemensamt för alla projekten var framförallt följande framgångsfaktorer:

- Medvetet, väl organiserat och kontinuerligt samarbete mellan de trafikverk som ägde projekten, kommunen och i vissa fall länsstyrelsen i tvärsektoriellt sammansatta projekt-/eller referensgrupper där man fick till goda personliga relationer och respekt för varandras roller.
- Gemensam problembild, målbild och gemensam ambitionsnivå i alla plansektorer, dvs intresse för varandras projekt och samhällsbyggnad.
- Avgörande för en bra offentlig diskussion var att allmänheten lätt och tydligt kan nå de ansvariga och att spela med "öppna kort".

- Respektfull attityd mot sakägare, ge tidig information, öppen attityd, pedagogiska redovisningar för allmänhet. Kontinuitet i samråd och konkret och intresseväckande illustrationsmaterial medförde få klagomål i slutskede.
- Hög prioritet av miljöfaktorer opinionsmässigt framgångsrikt.
- Kommunen viktig för att presentera en nödvändig helhetssyn på markanvändningsutvecklingen och kommunen kan använda PBL för att befästa och bekräfta sina ståndpunkter under utformningen och utförandet av infrastrukturprojektet.
- Kommunen behöver bra med resurser för att kunna hinna med sin PBL-planering i samma takt som infrastrukturplaneringen. Viktigt för att de ska kunna gå parallellt.
- Att ha finansieringen löst gör det lättare att driva projekten och lösa in mark. Medfinansiering av kommunen var bra för kommunens inverkan på infrastrukturprojektet och kommunens egen PBL-process.
- Tidig markinlösen av mark som kommer att tas i anspråk eller störas så att den inte kan användas på befintligt sätt underlättade i många fall.

Metoder för att effektivisera processerna bedöms vara:

- En effektiv hantering av risksituationer i anslutning till vägar och järnväg kopplas till en planprocess ger stadga åt projektet.
- Samordnade och parallellt drivna processer av väg- och järnväg och detaljplan är bra men många gånger inte möjligt.
- Olika sätt att visualisera projekt och presentera gestaltningsprogram är användbart under processen.

Modificeringar i processen:

- Att påbörja detaljplanarbetet innan tillåtligheten enligt 17 kap miljöbalken prövats kan spara tid men man riskerar att planen inte kan fullföljas.
- Ett annat sätt att spara tid anses vara att genomföra en frivillig prövning i miljödomstolen innan projektet startar.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Projektet med skriften genomfördes i två delar 2007-2009 och publicerades i september 2009.

Den viktigaste informationskällan i projektet var varit personliga intervjuer med kontaktpersoner och tjänstemän från kommuner, länsstyrelser, Vägverket och Banverket.

Vem tog initiativet?

Boverket

Vem/vilka var deltagande?

Boverkets Stads- och regionenhet har tagit fram skriften (Järda Blix, Rolf Bondeson och Beatrice Arvidsson).

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Flera av projekten var inte klara när skriften gavs ut. Eventuellt kan man göra en ny uppföljning av något eller några av projekten, se hur det gått och lägga in tillståndsprocesser samt en tydlig tidsaxel för start och slut för olika steg för att tydliggöra hur lång tid processerna tagit.

Lagstiftningen har ändrats till viss del efter att skriften gavs ut så man skulle kunna använda viss information i skriften och uppdatera den.

Kommentarer:

Skriften är bra. Den första som innehåller en erfarenhetsåterföring från riktiga projekt. Den handlar enbart om planprocesser (järnväg- respektive vägprocesser) samt kommunernas planer enligt PBL (översiktsplaner och detaljplaner). Processer enligt miljöbalken (tillståndsprövningar och dispenser) ingår inte utöver vissa skrivningar om tillåtighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken.

Skriften handlar om att redovisa goda exempel men tar inte fram några förslag på förbättringsalternativ.

Det man slås av är att trots projekten är med eftersom de har fungerat väldigt bra har det trots detta varit långa tider från startinitiativ för projektet till dess att byggprocessen kan starta.

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2015-03-02

Projekt:

Trafik och stadsplanering som en integrerad process? – om perspektiv och kommunikativa processer i stadsutvecklingen.

Status: Licentiatuppsats, avslutad.

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Projektets syfte är att belysa vilka förhållande som resp. förbättrar och stjälpas planeringsprocessen när det ska ske en samordnad planering av stad och trafik.

Projektet belyser detta igenom 3 fallstudier från Norrköping (samordning mellan Kommun och Banverket), Uppsala (samordningen mellan två nämnder i kommunen) och Jönköping (skifte mellan organisationsform under resans gång).

Vad blev genomfört lagmässigt?

-

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Slutsatsen blev att det kan vara bra att kartlägga och klarlägga eventuella intressekonflikter mellan parterna som ska ingå i en samordnad planeringsprocess, innan processen påbörjas. Genom detta minskas risken för konflikter i planeringsprocessen.

Projektet kommer inte fram till några konkreta rekommendationer.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Medio juni 2012

Vem tog initiativet?

Patrik Tornberg

Vem/vilka var deltagande?

Patrik Tornberg

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Kommentarer:

Projektet är väldigt svårt att läsa och absolut inte för gemene man.

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2014-12-04

Projekt:

Bättre beslut om infrastruktur – med Danmark som förebild, Stockholms Handelskammars analys, 2007

Status: Publicerad 2007

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Analysen tar avseende på samma problematik som är i fokus för vårt projekt; Processen från ide till genomförande är för lång, dyr och riskabel.

Vad blev genomfört lagmässigt?

-

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Den övergripande idén i analysen är att beslut om infrastrukturprojekt i större grad ska fattas på Riksdagsnivå och att det finns inspiration att hämta i Danmark där större infrastrukturprojekt genomförs med anläggningslagar.

Enligt rapporten är fördelarna med anläggningslagar att de ger möjlighet att anpassa projektets relation till övrig lagstiftning under hänsyn till projektets karaktär och att beslut om stora infrastrukturprojekt fattas på Riksdagsnivå just för att de är av intresse för samhället i sin helhet. Analysen gör gällande, att den "svenska modellen" är odemokratisk, eftersom den låter en minoritet bromsa/hindra samhällsnyttiga projekt genom överklaganderätten.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

2007

Vem tog initiativet?

Stockholms Handelskammare

Vem/vilka var deltagande?

-

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Rapporten avslutas med 3 frågor, där jag särskilt tycker, att det är intressant att titta närmare på de två sista:

- *Hur bör en lagmodell utformas för att samspelet med eventuellt underliggande juridisk ramverk skall bli så effektivt som möjligt?*
- *Föreligger det redan i dag möjligheter för riksdagen att särreglera större infrastrukturprojekt?*

Dessutom kan det vara intressant att titta närmare på om det finns ställen i den nuvarande svenska modellen, där man kan säga, att det finns en **obalans mellan hänsyn till särskilda intressen och almen intresse samt mellan regionala och lokala intressen.**

I Danmark finns det också möjlighet att överklaga en mängd beslut. Dock har överklagande i huvudregel inte uppskjutande verkning. I de fall där det inte får uppskjutande verkning är det dock ofta så, att arbetet sker på byggherrens ansvar. **Det bör undersökas i vilket omfång överklagande får uppskjutande verkning i Sverige och om det eventuellt kan slopas.**

Kommentarer:

Iden om att fler beslut ska fattas på riksnivå går igen i rapporten *Nya regler för ökat bostadsbyggande och bättre infrastruktur*, där författarna utpekar det kommunala planmonopol som *boven* (s. 92). I Danmark har kommunerna också planmonopol med undantag av just anläggningslagarna, eftersom dessa står över planerna som rättskälla.

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2014-02-12

Projekt:

Tidsfrister för myndighetsbeslut i plan- och byggprocessen Frankrike, Nederländerna, Norge, Storbritannien och Tyskland

Status: Publicerad, 2007

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Studien syftade till att undersöka huruvida det finns tidsfrister för myndigheters beslut om plan- och byggärenden i andra länder och iså fall hur dessa tidsfrister är utformade. Studien tar på slutet upp frågeställningen om tidsfrister gör byggprojekt mer förutsägbara och handläggningstiden mer effektiv, men menar samtidigt inte att detta är syftet med studien. Författaren går också igenom hur en tidsfrist skulle kunna se ut i Sverige. Rapporten handlar endast om planprocessen och bygglov.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Studien syftade inte till någon lagändring.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

I de studerade länderna (Frankrike, Nederländerna, Tyskland, Storbritannien och Norge) finns olika typer av tidsfrister i planprocessen. Endast i Nederländerna fanns vid studiens genomförande tidsfrister kopplade till upprättandet av strategiska planen (ungefär översiktsplan). Övriga har tidsfrister efter projektinitieringen (handläggningen av bygglovet). I Nederländerna kan det projekt man ansökt om avvika från gällande översikts/detaljplan trots att den är rättsligt bindande. I Norge kan privata aktörer initiera ett upprättande av detaljplan och ge förslag på densamma. Viktigt i alla länder är att ansökningshandlingarna ska vara fullständiga vid ansökan, på så sätt vet byggherren i förväg vad som förväntas i form av underlag.

4 st olika konsekvenser som kan tänkas uppstå om tidsfristerna överskrids har sammanfattats:

- Tillståndet anses beviljat (Frankrike, Nederländerna, Norge)
- Tillståndet anses vara vägrat (Storbritannien)
- Ekonomisk kompensation till byggherren (Norge)
- Juridiskt straffansvar för myndigheten (ej i något av de studerade fallen)

Studien tar också upp om tidsfrister skulle fungera i Sverige. Två argument finns för detta, nämligen att plan- och byggärenden kommer att behandlas inom kortare tid och förhindrar långa beslutsprocesser samt att förutsägbarheten ökar för hur ett byggprojekt ska planeras och genomföras. Samtliga länder utom Norge har haft tidsfrister under en längre

tid varför dess effekter inte går att avgöra. Norge har dock nyligen infört detta och i en rapport som gjorts finns tendenser till att tidsfristerna har en effekt på processens tidsåtgång.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Studien genomfördes 2007.

Vem tog initiativet?

Thomas Kalbro

Vem/vilka var deltagande?

Thomas Kalbro,
Willem Korthals Altes , Herman de Wolffe och Jaap Zevenbergen. Linda Jansen, plan- och bostadsministeriet (VROM).; dr. Wendy Hoven, Vereniging van Nederlandse Projektontwikkeling Maatschappijen (NEPROM); projektutvecklare Henny Gorissen, Volker Wessels Vastgoed, Zoetermeer; samt expert Anton Oudshorn, Rotterdams "stadsbyggnadskontor" (dS+V), professor och fastighetsutvecklingskonsult/ Logiville Thierry Vilmin; professor Vincent Renard, École Polytechnique; directrice Caroline Gerber, ADEF/Études Foncière; M. Chiffre och M. Courtois, Administration du Droit des Sols, Ville Asnières-sur-Seine. professor August Røsnes, institutt for landskapsplanlegging, Universitetet for Miljø- og Biovitenskap, Aas professor Greg Lloyd, Department of Civic Design, University of Liverpool. Gerd Schmidt-Eichstaedt, Bau- und Planungsrecht, Technische Universität Berlin. Björn Hedlund, bolagslantmätare, JM AB (sammankallande och ordförande); Anders Behring, bolagsjurist, Skanska; Jan-Erik Bengtsson, affärsutvecklare, Skanska; Hans Bergqvist, entreprenadspecialist, Riksbyggen; Ola Karlsson, chef Affärsutveckling, NCC; Zdravko Markovski, affärsenhetschef, JM AB; Gunnar Mongård, utredningschef, HSB ProjektPartner; Johan K Nilsson, bolagsjurist, Peab; Freddie Norvell, vice VD, Besqab; Kjell Wedin, utredningschef, Riksbyggen;

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Privat initiativrätt för detaljplaner är en intressant idé att spinna vidare på. Olika tidsfrister och hur det skulle kunna fungera i Sverige.

Kommentarer:

Rapporten berör endast planprocessen och bygglovsärenden med fokus på bostadsbyggande. Den berör inte Miljöbalken. Intressant med konkreta exempel från andra länder där marknaden en längre tid styrt byggandet. Dock lite tung rapport där de olika systemen är svåra att hålla isär.

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2015-02-03

Projekt:

Examensarbete: Tillfälliga markbehov vid byggande av järnväg – Förutsättningar för ett mer enhetligt markåtkomstförfarande vid genomförande av järnvägsplan

Status: Avslutat mars 2010

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Syftet var att utreda möjligheterna för ett mer enhetligt förfarande för markåtkomst vid genomförande av järnvägsbyggen.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Vid revisionen av LBJ i 2012 ändrades 3 kap 3 § så att mark för tillfälliga behov kan tas i anspråk av huvudmannen för järnvägsbygget direkt istället för genom Länsstyrelsen.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Slutsatsen blev att tillfälliga markanspråk bör lösas i en samlad lantmäteriförretning, varvid den enskilda endast "drabbas av en process". Förutsättningen för detta är att lantmäteriet ges befogenhet att upprätta nyttjanderättsavtal.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Projektet avslutades i 2010 och lagändringen genomfördes i 2012.

Vem tog initiativet?

Examensarbetet är utfört på uppdrag av Banverket

Vem/vilka var deltagande?

-

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Nej: I uppsatsen presenteras två lösningsmodeller 1) tillfälliga markanspråk säkras genom järnvägsplanen eller 2) med lantmäteriets medverkan genom järnvägsförretning. Den förstnämnda förverkligades, vilket kan ha medfört en liten förenkling av planeringsprocessen avseende järnvägar. Det är oklart om det andra alternativet hade varit bättre, men det känns som att det vore meningslöst för vårt projekts syfte att undersöka detta.

Kommentarer:

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2015-02-16

Projekt:

Examensarbete: Miljökonsekvensbeskrivningen och tillståndsprövningens omfattning

Status: publicerad 2009

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Uppsatsen behandlar sambandet mellan MKB och tillståndsprövning. Syftet med uppsatsen var att undersöka om MKB-förfarandet bör separeras från tillståndsprövningen, dels genom att gå igenom rättsfall och dels genom att titta på det finska systemet. Uppsatsen går också igenom tillämpningsproblem i praxis.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Uppsatsen syftade inte till någon lagändring.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Genomgång av rättsfall visar att tillståndsprövningen inte ska avgränsas till den tillståndspliktiga delen av verksamheten. Verksamheten i dess helhet ska prövas mot miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Tillståndsplikten är inte bestämmande för MKB:ns omfattning. MKB:n ska beskriva samtliga miljökonsekvenser av betydelse som hela verksamheten ger upphov till. En tydligare avgränsning av MKB samt tidig inblandning av myndigheter skulle ge bättre beslutsunderlag och kortare handläggningstid.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Examensarbete, 2009.

Vem tog initiativet?

Anders Wallin

Vem/vilka var deltagande?

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Ur SOU 2009:45 nämns ett förslag på att verksamhetsutövare som söker tillstånd för en verksamhet med betydande miljöpåverkan på förfrågan ska kunna få råd av länsstyrelsen om inriktningen och omfattningen av MKB:n. På så sätt undviks krav på sena kompletteringar eller bristfälliga MKB:er.

Samma utredning ger förslag på att MKB:ns syfte och innehåll ska klargöras. Detta görs genom att ange vilka typer av effekter som ska beskrivas och vilka skyddsobjekt man ska fokusera på.

I Finland görs en enda MKB för ett projekt innan prövningarna påbörjas. Samma MKB används till samtliga prövningar och väl avgränsad. MKB:n blir granskad i ett tidigt skede.

Kommentarer:

Uppsatsen tar upp exempel från stora infrastruktur projekt så det finns en del kunskapsåterföring kring tillståndsprövningen och MKB-processen.

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2015-02-19

Projekt:

Examensarbete: Markåtkomst för vägar i Sverige och Norge – En jämförelse

Status: Exjobb från Högskolan Uddevalla/Trollhättan, avslutat.

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Projektets syfte är att leta fram skillnaderna mellan Sverige och Norge när det gäller förfarandet för markåtkomst för vägar - båda juridisk och processuellt.

Vad blev genomfört lagmässigt?

-

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

I projektets slutsats nämns två punkter där Norge och Sverige skiljer sig åt: 1) I länderna finns lagstödet för expropriation i olika lagtexter 2) I Norge anläggs vägarna på egna fastigheter, där de i Sverige anläggs på mark upplåten med vägrätt.

I båda länder försöker vägmyndigheterna i huvudregel alltid att få åtkomst till marken genom frivilliga avtal.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Juni 2002

Vem tog initiativet?

Vem/vilka var deltagande?

Ann-Sofie Freiholz
Elisabeth Linderöth
Thomas Rosén

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

I den om att undersöka hur procedurerna för markåtkomst ser ut i andra länder är i sig själv bra, men detta projekt är väldigt tunt och kommer inte fram till något som kan användas i vårt projekt.

Kommentarer:

Projektet är väldigt tunt och översiktligt. Ett inblick i det norska kräver bättre material. Ämnet effektivisering av planeringsprocessen har blivit behandlat i bl.a.

<http://www.ofv.no/getfile.php/Dokumenter/OFV%20Rapporter/Nasjonal%20veipolitikk.pdf>

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2014-11-13

Projekt:

Projekt: Utmaningsdriven innovation- hållbara städer

Status: Pågående

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen och lagändringen?

Projektets centrala frågeställning handlar om hur de gängse arbetsätt som tillämpas i planeringsprocessen inom olika former av stadsutvecklingsprojekt kan utmanas.

Projektets utgångspunkt är att aktivt deltagande i planprocessen är en form av verktyg, som måste designas noggrant så att de som medverkar verkligen kan bidra på ett effektivt sätt med sina erfarenheter och sitt kunnande.

Decode – gemensamhetsdesign för motstridiga önskemål är projektets huvudtitel.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Projektet syftar inte till någon lagändring.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Projektet ska utveckla designdrivna certifierade tjänster i form av samverkansplattformar för komplexa planprocesser, riktade för omställningen mot ett hållbart samhälle. Plattformarna utgörs av två metodinriktade arbetsätt för samverkan: Co-Design och Interdisciplinär Tjänstedesign.

Projektet poängterar vikten av utveckling av olika metoder för kommunikativ visualisering/materialisering, inte bara av det fysiska planförslaget utan även av själva processen, så att motstridiga önskemål synliggörs och diskuteras, samt att lösningar föreslås som deltagarna kan acceptera.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Projektet startade i maj 2014 och håller på i två år till 2016 med möjlighet till att söka mer pengar för ytterligare tre år.

Vem tog initiativet?

Vinnova forskningsprojekt.

Vem/vilka var deltagande?

Konstfack, Södertörns Högskola, Stockholms Universitet, Score–Handelshögskolan/SU, Tyréns AB, Sweden Green Building Council, Upplands Väsby kommun, Varberg kommun

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Projektet har knappt startat så än finns det inget att gå vidare på.

Kommentarer:

Projektet syftar till att få fram certifierade samverkansplattformar för hållbarhetscertifierade stadsdelar. Det handlar inte om infrastruktur men delar av vad de kan komma fram till kanske kan användas för samrådsarbete.

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2014-11-20

Projekt:

Projekt: Effektvärdering av planlägningsprocessen

Status: Pågående, start oktober/november 2014 till november 2016.

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen eller lagändringen?

Syftet är att beskriva hur planläggningssystemet för vägar och järnvägar har fungerat i praktiken efter förändringarna i lagstiftningen om byggande av väg samt järnväg. Tre kärnfrågor är uppställda för utvärderingen av hur lagändringarna har inarbetats i Trafikverkets anvisningar:

1. Har planlägningsprocessen blivit tidsmässigt effektivare?
2. Hur har samråd och miljöfrågor hanterats i förhållande till den gamla lagstiftningen?
3. Hur utnyttjar Trafikverket möjligheten att göra små och okomplicerade åtgärder på befintlig anläggning utan planläggning, händer det att denna möjlighet utnyttjas för åtgärder som borde planlagts och där samråds- och miljöfrågor borde fått en annan behandling. Händer det att en plan tas fram trots att det inte behövs enligt lagstiftningen?

Vad blev genomfört lagmässigt?

Projektet är pågående men avsikten är att bedöma om planlägningsprocessen kan behöva utvecklas i lagtext eller i tillämpning.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Projektet avser att kartlägga om planläggningen har kunnat bedrivas på kortare tid de senaste två åren än i enlighet med Trafikverkets tidigare modell. I detta ingår att kartlägga vad som har fungerat mindre väl samt att avgöra om planlägningsprocessen kan behöva utvecklas i lagtext eller i tillämpning.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Projektet startade i oktober/november 2014 och ska pågå till november 2016.

Vem tog initiativet?

Trafikverket

Vem/vilka var deltagande?

Senior forskare Göran Cars, forskarstuderande (licentiat). Referensgrupp som Trafikverket ska sätta ihop.

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Projektet har precis startat.

Kommentarer:

Planeringsprocessen – Samhällsnyttig, förutsägbar och kalkylerbar planprocess för infrastrukturprojekt

Fas 1-Litteraturstudie

Datum: 2014-11-20

Status: Avslutat 2013-05

Projekt:

Utvärdering av Projekt Uppsala Resecentrum – Rapport TÖFAB 2013-05-29

Status: Avslutad

Vilka intentioner/syfte hade man med projektet, utredningen, propen och lagändringen?

Avsiktens var att göra en oberoende utvärdering och analys av ett samverkansprojekt med avseende på vilken produkt som levererats, hur processen för genomförandet har gått till samt det ekonomiska utfallet.

Vad blev genomfört lagmässigt?

Projektet syftar inte till någon lagändring.

Vad blev slutsatsen av studien/projektet?

Den färdiga **produkten** kom delvis att avvika från den som angavs i avtalen. En lärdom från detta projekt är att man ska ha en tydlig kravspecifikation vad produkten ska uppfylla och tydliga kalkylförutsättningar innan parterna binder upp sig i ett avtal.

Processen

Parterna har i intervjuerna överlag framhållit att samarbetet varit bra men att brister förekommit. En av avsikterna med ramavtalet var att ha en gemensam projektledare vilket aldrig genomfördes. Samverkan kom att halta. För framtiden att tänka på är att skapa ännu större tydlighet vad avser ansvar, samråd och mandat över ekonomiska beslut.

Ekonomi

Det var flera delobjekt i Uppsala Resecentrum som blev väsentligt dyrare än den kalkylerade produktionskostnaden. Det gäller både de delobjekt som finansierades enskilt av de olika parterna och de som finansierades gemensamt. Detta bottnade bl a i ett kalkylarbete som inte beaktade ändrade förutsättningar under projektets gång.

När genomfördes lagändringen och/eller studien/projektet?

Uppdraget har i huvudsak utförts 2012-08 – 2012-12 och har härefter granskats och kommenterats av uppdragsgivarna. Slutrapport levererades 2013-05-29.

Vem tog initiativet?

Uppdraget att granska projekt Uppsala Resecentrum formulerades gemensamt av projektägarna Uppsala kommun, Trafikverket och Jernhusen AB.

Vem/vilka var deltagande?

Uppdraget genomfördes av Torkel Öste Fastighetskonsulter AB

Till grund för utvärderingen ligger ramavtal, objektsavtal och styrgruppsprotokoll samt intervjuer och workshop med personer dels i projektet och dels med anknytning härtil.

Finns det saker/idéer som är värt att spinna vidare på och som inte blev genomförda?

Att utifrån dessa erfarenheter formulera ett förslag med en bl a en checklista hur man kan i ett ramavtal/samverkansavtal säkerställa genomförandet av ett samverkansprojekt sätt till produkten, processen och kostnaden.

Kommentarer:

Parterna i detta fall har inte fortsatt samarbetet i något nytt projekt och därför har nog inte intresset funnits att formulera en samverkansmodell eller så har man tagit med sig erfarenheterna till nya projekt främst kanske i Uppsala kommun.