



Linda Kummel  
Trafikplanering  
08-508 26108  
linda.kummel@stockholm.se

Till  
Kommunstyrelsen

## Yttrande över Effektivare planering av vägar och järnvägar (SOU 2010:57).

### Sammanfattning

Transportinfrastrukturkommittén har fått i uppdrag att ta fram ett betänkande gällande en effektivisering av planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur. I uppdraget ingår att analysera planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur och föreslå sådana ändringar i väglagen (1971:948) och lagen (1995:1649) om byggande av järnväg (banlagen) som bland annat innebär att ledtiderna fram till färdig anläggning förkortas. Kommittén fick uppdraget i mars 2009 och överlämnade betänkandet Effektivare planering av vägar och järnvägar i september 2010.

Trafikkontoret välkomnar i stort utredningens förslag som syftar till att minska de idag långa planeringstiderna som behövs för att bygga vägar och järnvägar, men kontoret har en del farhågor med detta remissförslag där den allvarligaste är att kommunerna riskerar en minskad möjlighet till självbestämmande över det egna territoriet då en maktförskjutning sker från kommunal till statlig styrning.

Trafikkontoret ser det som positivt att spårväg skall kunna byggas antingen med stöd av detaljplan eller järnvägsplan och att en valmöjlighet skall finnas mellan de olika regleringarna.

Trafikkontoret vill även lyfta att en effektivisering av planeringsprocessen ses som mycket positivt, men att det är viktigt att det inte ska ske på en bekostnad av en grundlig prövning av miljöhänsyn.

### Remissen

Betänkandet remitterades till kontoret av KS för svar senast den 5 november 2010. Det kommer därefter att bearbetas av KF/KS kansli för att lämnas till Näringsdepartementet senast den 10 december 2010.

## **Bakgrund**

Den 19 mars 2009 fick Transportinfrastrukturkommittén i uppdrag från regeringen att effektivisera planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur (väg och järnväg). I uppdraget ingick att analysera detta och föreslå ändringar i väglagen och lagen om byggande av järnväg så att ledtiderna fram till en färdig plan förkortas.

I september 2010 överlämnade kommittén betänkandet "Effektivare planering av vägar och järnvägar (SOU 2010:57).

## **Trafikkontorets synpunkter**

### **Effektivare sammanhållen planeringsprocess**

Trafikkontoret välkomnar i stort utredningens förslag som syftar till att minska ledtiderna i planeringen som krävs för att bygga nya vägar och järnvägar. Det är av största vikt att planeringstiderna hålls nere för att möjliggöra att viktiga projekt kan genomföras inom rimliga tider.

Planeringen av väg och järnväg kan genom tidig dialog med kommuner och regioner ge en ökad samsyn och förbättrad politisk förankring. Det bör dock göras tydligare att huvudregeln skall vara att samordning skall ske med kommunernas fysiska planering, det vill säga översiktsplan och detaljplan. Det ställer även krav på att kommunerna skall ha en aktiv kommunal planering, men också att Trafikverket i ett tidigt skede lägger stora resurser på dialog och kommunikation med kommunerna.

Intressekonflikter är inte ovanligt, särskilt i storstadsområdena där storleken, de många berörda och komplexiteten ställer höga krav på en effektiv, samlad och tydlig planeringsprocess. Med föreslagen förenklad process med färre steg blir det lättare för kommunerna men även de enskilda medborgarna att medverka i processen vilket Trafikkontoret stödjer. Det är även ekonomiskt fördelaktigt för både kommun och stat med minskade handläggningskostnader, markområden som inte behöver låsas upp på längre tid och därmed bättre förutsättningar för tillväxt och regional utveckling.

Trafikkontoret stödjer även kommitténs förslag som leder till en harmonisering mellan väglagen och banlagen då det ger bättre överskådlighet och förankring. Trafikkontoret ser mycket positivt på att en transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen föreslås som en del av investeringsplaneringen.

### **Samordning mellan statliga, regionala och kommunala intressen**

Det är av högsta vikt att de lokala och regionala beslutsfattarna på ett tydligt och demokratiskt sätt skall ha möjligheter att även framledes aktivt delta i och påverka den statliga planeringen och även ha möjlighet att prioritera investeringar utifrån aktuell översiktsplan. Det kommunala planmonopolet är en av de viktigaste förutsättningarna för det kommunala självstyret, varför en maktförskjutning till statligt orienterad lagstiftning genom att kommunen skall kunna bli skyldig att mot sin vilja anpassa detaljplaner eller områdesbestämmelser så att väg- eller järnvägsplanen kan genomföras (s.212) inte kan stödjas av Trafikkontoret.

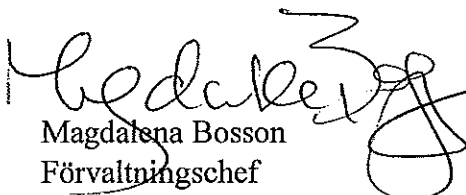
### **Spårtrafik**

Trafikkontoret ser positivt på kommitténs förslag att det skall finnas möjlighet att välja mellan regleringarna vid byggnation av spårväg så att även detaljplan kan användas som planinstrument. Det bör dock påpekas att det inte enbart är Trafikverket som bygger spår i Sverige, utan även andra aktörer såsom Storstockholms Lokaltrafik, varför lagtexten gällande spår bör utformas mer neutralt.

### **Miljöpåverkan**

Trafikkontoret delar utredningens förslag att dagens tredelade planeringsprocess samlas i en process med en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), men en effektivisering av planeringsprocessen får inte ske på bekostnad av en grundlig prövning av miljöhänsyn eller andra intressen. Trafikkontoret stödjer kommittén i att huvudregeln skall vara att en MKB alltid skall upprättas vid planering av vägar och spår. Att avskaffa kravet på MBK i de fall där projekt inte anses ha betydande miljöpåverkan är rimligt under förutsättning att det är Länsstyrelserna som fortsättningsvis har ansvaret för att göra sådana bedömningar.

### **Slut**

Handwritten signature of Magdalena Bosson in black ink.

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef

Handwritten signature of Staffan Forsell in black ink.

Staffan Forsell  
Avdelningschef

(

(

(

(