



BILAGA 9

Redovisning av genomförda intervjuer

INNEHÅLL

REDOVISNING AV INTERVJUERNA	2
VARBERGSTUNNELN	2
<i>Framgångsfaktorer</i>	2
<i>Hinder och svårigheter</i>	3
<i>Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna</i>	4
<i>Tankar om förändring</i>	5
CITYBANAN	6
<i>Framgångsfaktorer</i>	6
<i>Hinder och svårigheter</i>	7
<i>Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna</i>	8
<i>Tankar om förändring</i>	10
FÖRBIFART STOCKHOLM	10
<i>Framgångsfaktorer</i>	10
<i>Hinder och svårigheter</i>	11
<i>Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna</i>	13
<i>Tankar om förändring</i>	13
VÄSTLÄNKEN	14
<i>Framgångsfaktorer</i>	14
<i>Hinder och svårigheter</i>	15
<i>Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna</i>	15
<i>Tankar om förändring</i>	16
UTBYGGNAD AV TUNNELBANA I STOCKHOLM	16
<i>Framgångsfaktorer</i>	16
<i>Hinder och svårigheter</i>	18
<i>Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna</i>	18
<i>Tankar om förändring</i>	19
LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLM	19
<i>Framgångsfaktorer</i>	19
<i>Hinder och svårigheter</i>	20
<i>Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna</i>	21
<i>Tankar om förändring</i>	21
GÖTEBORG STAD	22
<i>Framgångsfaktorer</i>	22
<i>Hinder och svårigheter</i>	22
<i>Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna</i>	23
<i>Tankar om förändring</i>	24
VARBERGS KOMMUN	25
<i>Framgångsfaktorer</i>	25
<i>Hinder och svårigheter</i>	25
<i>Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna</i>	26
<i>Tankar om förändring</i>	27

REDOVISNING AV INTERVJUERNA

Varbergstunneln

Framgångsfaktorer

Det har underlättat att politikerna med stor majoritet var överens om projektet. Det skrevs ett samverkansavtal 2009 (budget och avgränsning av ytan runt stationen) med Varberg kommun, Region Halland, Jernhusen och Trv vilket varit bra för att få snurr på processerna och komma framåt.

En stor framgångsfaktor har varit att projektgruppen sitter geografiskt nära kommunen och har bra kontakter och samarbete med planfolket på kommunen. Att projektkontoret etablerades på plats i Varberg tidigt har gjort att man har kunnat ha möten på plats med aktörer/samarbetspartners och med Länsstyrelsen (Lst i Halmstad). Även lätt och värdefullt att bjuda in sakägare till informationslokalen i projektkontoret, både grupper och enskilda.

En annan faktor som varit både en framgång och en svårighet har varit att det finns mycket folk från byggsidan med tidigt i projektet. Detta har bidragit till att säkerställa att det som projekteras är byggbart men också inneburit svårigheter inom organisationen att förstå de tidiga skedena i processerna.

En framgångsfaktor har varit de gemensamma samråden som hållits (järnvägsplanen, detaljplanen, tillstånd), liksom samråden med Länsstyrelsen som har en samordnare, det vill säga en kontaktperson för projektet. Samordnaren håller i internremisser på länsstyrelsen och har en tydlig tidsplan till dem när de behöver aktivera sig. T ex lämnades en tidplan till Länsstyrelsen för MKB järnvägsplan och de visste då när de behövde frigöra resurser.

Länsstyrelsen hade synpunkter på MKB:n men godkände den och lämnade synpunkter som projektet därefter hanterat och stämt av med dem. Länsstyrelsen har tänkt sig ett yttrande under granskningskedje av järnvägsplanen för att på så sätt kunna ta ett "renare" tillstyrkningsyttrande senare.

Det har varit samma konsult för detaljplan och järnvägsplan vilket har underlättat arbetet. Kommunen och Trafikverket har efter överenskommelse handlat upp en gemensam konsult för dessa processer. Trafikverket var formellt den som genomförde upphandlingen. Detta har skapat goda synergier, samstämmighet och tydliga gränsdragningar – "vinn-vinn!"

Inför det kommande genomförandet av järnvägs- och detaljplan har Trafikverket stämt av vissa frågor om marklösen med Lantmäteriet inför att ansökan om marktillträde lämnas in. Man tänker sig en blandning av 3D-fastighet, markfastighet (2D) och servitut. Tunneln blir 3D-fastighetsbildad med skyddszon 15 m runt med servitut.

Hinder och svårigheter

Projektet startade 1988 härefter har miljöbalkens tillkommit liksom lagen om byggande av järnväg. Man valde då att göra ett omtag, vågade inte gå vidare med det man hade och ville anpassa innehållet till miljöbalken.

Samordnat planförfarande med parallella processer för detaljplan och järnvägsplan är svårt. Det är lätt att detaljplanen "svävar ut". Trafikverket har dock respekt för att kommunen vill ha med vissa saker i detaljplanen som går utöver järnvägsplanen. Kommunen vill i detaljplanen gärna hantera saker/frågor som ligger vid "sidan av", exempelvis stationsområdet. Det ger en ökad risk för överklagan.

Det är lite trix att få till att detaljplanen ska fungera tillsammans med järnvägsplanen.

Man har tagit fram en gemensam MKB för järnvägsplanen och detaljplanen. Detta har varit svårt. Beskrivningen av stömljud, vibrationer, elektromagnetisk strålning, buller har varit problematisk. Kommunen vill ha med detta i detaljplanen men Trafikverket vill hellre ha med detta i järnvägsplanen. Finns det på båda ställena är det lätt att man glömmer att ändra på något ställe och så blir det motstridigheter. Kommunen har dock ansvar över stadsplaneringen och känner att de lägger sig i Trafikverkets händer, man litar inte på att det blir fastställt i järnvägsplanen. Risk att få med för mycket i detaljplanen vilket kan ge eventuella tolkningsproblem senare. Det är en pedagogisk svårighet att hamna på rätt nivå i respektive plan.

Projektet behöver sampröva Natura2000 i samband med miljöprövningen och det är oklart hur detta ska hanteras. Projektet ansökte om tillstånd för eventuell påverkan på Natura2000 fast man egentligen bedömde att det inte skulle behövas. Det var för att slippa eventuellt överklaganden och att behöva hantera frågan senare. Länsstyrelsen hade dock behövt vara tydligare här för att bli av med beroendena. Istället uppstod förvirring och osäkerhet både i projektet och hos Länsstyrelsen.

Ett annat problem man stött på är artskyddsförordningen i fråga om fåglar i åkerlandskap, man lägger banvallen på åkermark och tar i detta fall bort potentiella häckningsplatser. Man behöver jobba med kompensationsåtgärder men de man föreslagit gynnar andra fågelarter och länsstyrelsen som hanterar prövningen vet inte hur de ska ställa sig till detta. Diskussionerna om kompensationsåtgärder börjar urarta. Det blir mycket tolkningar av lagstiftningen, ex inom artskyddsförordningen.

Hantering av kulturmiljö och fornlämningar har varit problematiskt. En del avgränsningsundersökningar har gjorts av fornlämningar men man har inte påbörjat några slututgrävningar än.

Projektet har skjutit upp inlämningsdatum för ansökan om miljö tillstånd. Man hade missat inventeringen av byggnaders grundläggning vilket görs nu och ska vara klart innan man vet vilka som är sakägare i målet, dessutom har man många energibrunnar i området att ta hänsyn till.

Det finns en risk att trikloretylenföreningar i stationsområdet kan bli en besvärlig fråga. Kommunen kommer troligen inte att hinna sanera källan till föreningen och Trafikverket behöver ta reda på hur de kan ta hand om föreningen om det inte är färdigsanerat.

Projektet går genom tre dikningsföretag, vilket hanteras utanför prövning i domstolsärendet. Det är ännu oklart om företagen behöver omprövas men projektet har uppfattningen att det löst frågan tekniskt så att de inte strider mot dikningsföretagen. Man tänker inte heller pröva upplag av massor eller krossning av massor som de bedömer är entreprenörens arbeten.

Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna

Svårt med flera parallella processer. Blir det någon ändring i en av processerna så är det lätt hänt att man glömmer att ändra på alla ställen/i alla handlingar och får då handlingar som inte är samstämmiga.

Inom projektet togs beslutet att MKBn för järnvägsplanen även skulle användas som MKB för detaljplanen. Men det kan ifrågasättas om det inte varit bättre med två separata MKB:er. Det blev problematiskt för kommunen att behöva gå genom Trafikverket och ha en gemensam MKB, särskilt när detaljplanen omfattade mer än själva järnvägen. Vem bedömer när MKB järnvägsplanen är tillräcklig och klar för godkännande av Lst? Efter godkännandet försöker projektet nu att hanterat ändringar som "mindre avvikelser".

Trafikverket har inte fått kommunen att gå med på att endast hänvisa i sin detaljplan till att frågor om vibrationer, stomljud, elektromagnetiska fält samt luftburet buller hanteras i järnvägsplanen. Detta är lite krångligt när ändringar ska göras eftersom samma sak behöver ändras på flera ställen och det är lätt att glömma bort något. Kommunen har inte känt sig trygga med att hanteringen för dessa frågor läggs i händerna på verket utan vill ha dem med i sitt detaljplanearbete.

Ett tips är att se till att konsulterna har en samgranskning av sina handlingar innan leverans. Viktigt att de synkar ihop handlingarna och det fungerar inte alltid med den renodlade beställarrollen. Det behövs kompetens inom beställarrollen och man behöver gå igenom allt så att det inte är motstridigt. Trafikverket hade förväntat sig andra handlingar och kvalitet än vad man fick.

Kommunen har lättare att flytta på tidsplanen för detaljplaner men i och med att Trafikverket handlat upp en gemensam konsult så har det nog fått kommunen att jobba på snabbare. TRV har haft tydliga tidsplaner som kommunicerats med kommunen och har genom detta "pressat på" för att få beslut från kommunen och klara tidsplanen.

Ha många små samråd med grupper och enskilda, träffa dessa och bemöt deras oro. Öppet hus utan dragningar där personer som kom kunde skriva upp sig på mindre träffar var väldigt bra.

Tillsynsmyndigheten, miljökontoret på kommunen, har varit inbjudna till samrådsmöten om järnvägsplanen med länsstyrelsen. De är nyfikna på vad som senare hamnar på deras bort. De har också koll på vad som planeras i övrigt i kommunen. Kommunen är därmed informerade och får större inblick i projektet.

Genomför en riskminskning av överklagningar genom att vara lyhörd. Plankorsningen i Vareborg var en fråga som samråddes extra med fastighetsägare. Trafikverket hade föreslagit att bygga en bro vilket de boende inte var nöjda med. De föreslog själva en annan lösning, denna lösning kommer att användas och innebär en vägport i ett helt annat läge. Förhoppningen är att kringboende kommer känna sig sedda och vara nöjda och inte överklaga.

Projektet har inte använt möjligheten att lätta upp bygglovsprocessen när de tagit fram järnvägsplanen eftersom de inte har haft underlaget och kunnat vara tydliga mot kommunen vilka anläggningar i järnvägsplanen som avses undantas från bygglovsplikt. Däremot har biotopskydd, strandskydd och 12:6-samråd hanteras i MKB järnvägsplan.

Tankar om förändring

Samarbete med kommunen har väckt fråga om Trafikverkets roll och internt inom Trafikverket har man olika synsätt på innebörden av begreppet renodlad beställarroll.

Det är ett problem med totalentreprenad/byggsidan om man i tidigt skede behöver låsa ex placering av bullerskyddsåtgärder. Det vore bra att ha lite mer flexibilitet i järnvägsplanen, d.v.s. kunna använda sig av mindre avvikelse mer frekvent. Vore bättre att i planen ha vilken funktion som ska uppnås och inte exakt vilken åtgärd som ska göras, ex titta på/visa fler möjliga olika lösningar och lämna upp till byggskede vad det blir, till exempel bullervall eller bullerplank.

MKBn för tillståndsprövningen tar avstamp i MKB:n för järnvägsplanen. Risk att man behöver gå för djupt i projekteringen för att förstå konsekvenserna. Kan bli ett problem senare för att man har låst fast sig. Vore bra att ha systemhandlingen klar och därefter göra MKB:n istället för tvärt om. Å andra sidan behöver systemhandlingen få grepp om miljökonsekvenserna för att veta om det är möjligt att bygga på visst sätt och kunna gå vidare med frågan. Man behöver ha kommit så långt i projekteringen att det finns underlag att ta fram bra handlingar för tillståndsprövningen i domstolen. I den bästa av världar bör systemhandlingen vara gjord först, sen görs MKB:n utifrån den. Går det att göra systemhandlingen utan att veta vad den får för konsekvenser? Nej, egentligen inte. Det ena är beroende av det andra. Allmänheten måste också ha chans att tycka och påverka. Ser inget tydligt mönster hur processerna hade kunnat förkortas, hur beroenden i processerna skulle kunna hanteras och vilka steg som måste tas.

Natura2000-frågan och t ex artskyddsfrågan med krav kompensationsåtgärder behöver ses över på något sett.

Det samordnade planförfarandet med löpande samråd har gjort det svårare att veta när MKB:n för järnvägsplan bör lämnas till länsstyrelsen för godkännande. Hur många "rena" MKB:er finns det efter det samordnade planförfarandet kom? Med löpande samråd blir det lättare ändringar och de behöver hanteras även efter att MKB:n blivit godkänd.

Behöver möjligheten att göra "mindre avsteg" från järnvägsplanen.

Citybanan

Framgångsfaktorer

Att lägga fast strategier, planering och organisation är viktigt för projektet och det fungerade bra för Citybanan. Citybanan har haft en tydlig målbild. Budget och tidsplan som fastställdes i nov 2007 har innehållits. Det underlättade att bearbeta alla alternativ och kunna ta beslut på vägen och då plocka bort alternativa lösningar allt eftersom. En paradox är att stoppet 2006 (efter riksdagsvalet se vidare nedan) ledde till ett beslut som skapade en politisk enighet som fick projektet att rulla på utan politiska hinder efter detta.

Entreprenadstrategin att varje entreprenad behöver en egen arbetstunnel för att komma åt sin sträcka var bra och fick bärning på järnvägsplanen och tillståndsprocessen.

En omfattande, genomtänkt och långtgående systemhandling togs fram. Detta ledde till att projektet kunde hantera planprocessen på ett effektivt sätt. Systemhandlingen gav också ett bra underlag för tillåtlighetsprövningen. En annan framgångsfaktor var att vid tillåtlighetsprövningen togs inte utformningen över mark med (stationsentréer). Beslut om en separat järnvägsplan för järnvägsbron i Årsta har varit bra. Järnvägsplanen och detaljplanarbetet har fungerat bra och de har i överklaganden varit prioriterade av överprövande myndighet. Kommunerna (Stockholm och Solna) och Trafikverket planprövning har också prioriterat projektet.

Samarbete med Svenska Kyrkan var bra. Projektet fick ett krav på särskild hantering av kulturmiljö och ett krav på ett kontrollprogram för kulturmiljö kom med tillåtlighetsbeslutet. Att hantera detta professionellt blev en utmaning. Det togs fram ett samarbetsavtal med Svenska kyrkan som underlättade kontakterna. Avtalet innebar att man skulle hålla tidsplanen och drivningen samt ej skada byggnaderna och inventarierna samt att kyrkan skulle kunna bedriva sin verksamhet. De tog fram en organisation för samarbetet i projektet och inom Svenska kyrkan. Det fanns inte samma avtal med Statens fastighetsverk och där gick det svårare att hantera frågorna.

Att implementera dessa förutsättningar (hantering av kulturmiljö) i produktionen blev en annan utmaning och projektet fick lägga ner mycket arbete på möten och dokumentation för att bereda mark för produktionen, vilket i slutändan blev en framgång. Totalt sett blev det lite

skador, budgeten innehölls (2 % under målet). Allt detta krävde hög kompetens både när det gällde sprängningar och kulturkunnande.

Ett omfattande och bra genomförandeavtal slöts med Stockholms stad och landstinget år 2006 vilka fungerade bra under i hela processen. Innan dess fanns det en principöverenskommelse och ett samarbetsavtal och ett avtal om detaljplanearbetet. Bra relation med kommuner och landsting har varit en framgångsfaktor.

3D fastighetsbildning har varit en framgångsfaktor och det har varit en trygghet att ha en lagakraftvunnen järnvägsplan vid fastighetsregleringen, särskilt när just 3D-bildningen ifrågasatts av sakägare.

Projektet satsade mycket på kommunikation. Projektet hade som policy att alla som frågar ska få svar. Det blev ett vinande koncept.

Det är en framgångsfaktor att alla klagomål har hanterats inom projektet. Är det någon man inte kommit överens med, då får man ta det till miljöförvaltningen men de flesta klagomålen kan vi faktiskt lösa själva.

Professionell bemanning av projektet har varit en framgångsfaktor, personer som både har kunskap och kan hanterat de olika processerna. Man behöver många kompetenser som beställare för att utöva ansvar och styrning, drivning av processerna och sköta kontakter med myndigheter.

Hinder och svårigheter

Det främsta hindret har varit regeringsskiftet 2006 då projektet stoppades samt miljöprövningarna som ledde till omtag.

Den nya alliansregeringen stoppade projektet 1 okt 2006 när de kom till makten och ville göra en översyn av projektet, "ytspårsutredningen", eftersom de bedömde att kostanden var alldeles för hög. Ytspårsutredningen tillsattes i nov/dec 2006. Under avstämningen hade projektchefen veckovisa avstämningar med departementet för att se vilka arbeten som kunde pågå under stoppet. Söderströmstunneln var ute på förfrågan och flera entreprenörer hoppade av från anbudslämnande eftersom det ansågs det för osäkert att lämna anbud. Försommaren 2007 hävdades stoppet då utredningen kom fram till att projektet var lönsamt, samhällsekonomiskt och borde genomföras. (Det hade den tidigare röd-gröna regeringen också kommit fram till när de godkände projektet.) Alla politiska partier var då överens. Stoppet för ytspårsutredningen på strax över ett halvår tog två år att hämta igen ekonomiskt.

Det är ett komplicerat projekt mitt under centrala Stockholm. Klart att det blir en svår sak att få miljötillstånden. Svårigheten låg i att det var otydligt vad som krävdes och skulle omfattas i prövningen. Varför skulle man ha med buller och vibrationer för att få tillstånd till att leda bort grundvatten? Projektet hade miljöjurister som var väl insatta i prövningen och praxis för att ta fram underlaget.

Miljödomstolen (MD) och Miljööverdomstolen (MÖD) tyckte helt olika och det gav osäkerheter för projektet och för tillsynsmyndigheterna om vad som egentligen gäller. MÖD drog tillbaka tillståndet för arbetstunneln vid Bangården och det gav stopp i byggskedet och fick stora ekonomiska konsekvenser. MÖDs ändring av praxisen för vattenverksamhetsprövningar kostade projektet ca 390 miljoner kronor.

Trafikverket ville avgränsa sakägarkretsen i miljöprövningen till att omfatta fastigheter med grundvattenberoende byggnader och anläggningar men fick inte gehör för detta. MD ansåg att alla fastigheter inom influensområdet var sakägare.

Att sökanden betalar motpartens kostnader spelar nog roll i antalet motparter som engagerar sig och sedan överklagar.

I arbetet med att förebygga och inte riskera att skada den känsliga kulturmiljön blev det en krokigare väg när det gällde samarbetet med Statens Fastighetsverk. Det kom mycket krav från både från Fastighetsverket och Svenska Kyrkan, de var oroliga och kunde inte förutse vad Citybanan skulle ge för konsekvenser. Det fanns ingen etablerad rutin för detta innan Citybanan.

Trafikverket (projekt Citybanan) hade ingen rätt att ta initiativ till omprövningsförrättning. När vi skulle gå in med arbeten i vissa byggnader behövde vi evakuera näringsidkare och vi har ingen rätt att tvångsvis få ut dem. Detta tog lång tid och krävde långa förhandlingar.

Det finns en svårighet att få allt att gå i takt; Att kunna driva processerna parallellt - projektering, planprocessen och tillståndsprövning.

Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna

Det var bra att ha tillåtighetsbeslutet vilken säger att Citybanan får genomföras, det har underlättat i senare prövningar i domstolen.

I miljödomstolen fick projektet några stora fastighetsägare emot sig. Att kommunicera med dem i ett tidigt skede hade varit bättre. I domstolsprocessen gick allt genom juristerna och deras tekniska biträden, hade varit bättre att träffat VD i tidigt skede och haft kommunikation med dem.

Miljöprövningen är viktig och samtidigt ett av de svåraste momenten i projektet. Man behöver besluten och med bra villkor dessutom, samtidigt har inte projektet så stor kontroll på dessa processer. Vore bra att ha haft med t ex villkor om miljöfarlig verksamhet (byggstörningar) redan i ursprungsansökan. Det är sålunda av betydelse att man föreslår "rätt villkor" till domstolen, det spar tid. Miljödomstolen gjorde justeringar i villkorsförslagen. Villkoren som i och för sig var bra avvägda mellan möjligheten att genomföra projektet och acceptabel störning på omgivningen.

Man måste projektera relativt långt för att ha ett bra underlag för miljödomarna samtidigt som man snabbt vill ha domarna för att få input i projekteringen, så att alla projekterar i enlighet

med miljödomen. I genomförandeskedet (byggskedet) hade entreprenören inte alltid förstått varför vissa saker ska göras. Haft problem men både entreprenör och byggledning som inte tyckt att det varit så viktigt. Med facit i hand hade detta kunnat styras bättre från projektering, det vill säga förståelsen för miljö tillstånd i implementeringen i byggskedet.

Att ha en metod i marklösenprocessen för att kunna ta initiativ till omprövningsförrättning samt att tvångsvis få ut näringsidkare hade underlättat.

Kulturhistoriska frågorna blev väldigt stora och det var projektet inte förberedda på. Tänk igenom vilka frågor som är viktiga, hur de kan hanteras och ta fram en modell för detta. Det var Länsstyrelsen som ville ha ett specialvillkor p.g.a. vibrationer för kulturfastigheter. Trafikverket accepterade detta. Det är viktigt med styrning av entreprenörens sprängningsarbeten så att de förstår varför man behöver genomföra försiktig sprängning. Det kanske hade varit bra att titta på kostnadseffektiviteten i de åtgärder som har genomförts för kulturmiljö.

Att vara öppen och lyssna på synpunkter under samrådet samt att ha en löpande lyhörd dialog med alla som är intresserade.

Kontakten med tillsynsmyndigheterna har fungerat bra, t ex har Stockholms miljöförvaltningen hanterat miljöfrågorna bra och staden har även varit bra på att hantera detaljplanerna. Kontakten och dialogen med domstolen har varit bra men ibland har det tagit lång tid. Vore bra om hela domstolsprocessen kunde gå snabbare. Fick en bra tidsplan från domstolen.

Överföringen av kunskap från projektet till driftorganisationen har fortfarande oklarheter. Nu har ett övertagandeprojekt bildats och det finns projektledare i projektet både från Citybanan och Trafikverket underhåll för att få ett bra övertagande/avlämnande. Det finns villkor i tillåtighetsbeslutet som även gäller för driftskedet. t ex kravet att godståg ej får köra i Citybanan. Trafikverkets avdelning "Underhåll" ska ta över anläggningen. Slutprövningen i domstol av Citybanan ska ske år 2021 och då finns inte projektorganisationen kvar. Underhåll har då tagit över men vem som ansvarar för omprövningen är inte klart.

Det som kan tjäna tid i ett projekt är:

- Bra genomförandeavtal
- Projektplan som lades fast 2007 och där strategier, tidsplan och budget beslutades. Hållit fast vid den.
- "Lägg ner tiden tidigt i projektet" men ta sedan besluten för att komma vidare.
- Att tidigt involvera motparter och viktiga intressenter, aldrig tulla på framdriften.

De största riskerna i ett projekt:

- Den egna organisationen och dess förmåga att hantera frågorna som kommer upp. Beslutsvägar behöver vara korta och behöver få till samsyn för att komma framåt.
- Kommunikation internt och externt otroligt viktigt. Som mest hade de 11 kommunikatörer vilket gav problem internt inom Trafikverket som ville att alla projekt

skulle hanteras lika. Ett sådant här projekt behöver de bästa kompetenserna för att fungera smidigt.

Tankar om förändring

Frågan om praxis/krav för miljöprovningen ses över. Hur var det möjligt att MD och MÖD kunde tycka så principiellt olika i samma frågor? Miljöstörningsfrågorna blev dubbelprovade. De hade redan hanterats med tillsynsmyndigheten (kommunen) när MÖD beslutade att miljöstörningarna skulle tas med i miljöprovningen. Ribban förefaller höjas varje gång och det riskerar bli svårt framöver när andra projekt provas. Nästa projekt behöver göra allt detta och helst lite till. Vad slutar det i?

Trafikverket ville avgränsa sakägarkretsen i miljöprovningen till att omfatta alla fastigheter med grundvattenberoende byggnader och anläggningar men fick inte gehör för detta. MD ansåg att alla fastigheter inom influensområdet var sakägare.

Vore en fördel om fler delar i processerna gick att samordnas. Detaljplan och järnvägsplan togs fram hand i hand men tillståndsprocessen var skild.

Alternativt vore det bra om man kan slå ihop miljöprovningen och järnvägsplanen. Det finns en osäkerhet i att ha parallella processer på något som är relativt lika. Kan man inte ha allt i ett av dem?

Marklösenprocessen har legala brister. Det vore bra om Trafikverket skulle ha rätt att initiera en ändringsförrättning för gemensamhetsanläggningar. En rätt som de inte har idag och nu fick projektet förhandla med en av delägarna att ta initiativ till en sådan förrättning. Vidare var det också svårt att flytta på några hyresgäster då detta inte kunde ske med hjälp av fastighetsförrättning. Den tillfälliga nyttjanderätten enligt LBJ (lag om byggande av järnväg) kan inte användas för att flytta en hyresgäst.

Lantmäteriet tittar på detaljplanen när de gör sina förrättningar (för marklösen för järnvägen) och bryr sig inte så mycket om järnvägsplanen. Detaljplanen är viktig mot kommande stadsplanering eftersom planprocessen sker inom kommunen och de är vana att ta hänsyn till andra detaljplaner med har mindre kunskap om järnvägsplaner eller tillståndsprocessen. Det är tveksamt om järnvägsplanen har "livskraft" i driftskedet sedan järnvägen anlagts.

Förbifart Stockholm

Framgångsfaktorer

En professionell beställarorganisation med många kompetenser som kan planfrågor, fastighetsfrågor, miljöfrågor och myndighetsfrågor. Annars hade det inte gått.

Kommunernas arbete med detaljplaner har gått bra och det har varit viktigt att de är överens för att få detaljplanerna att gå ihop över kommungränserna. Här har RUFsén (regional

utvecklingsplan för Stockholm län) underlättat. Tack vare den var kommunerna överens om var Förbifart Stockholm skulle dras. I stort sett har alla detaljplaner tagits med samma kommunala politiska sammansättning som tog finansieringsbeslutet för förbifart Stockholm (FBS) vilket också underlättat.

Man har haft dialog, samråd och information åt olika håll vilket blev lyckat. Samrådsstrategin har varit att ha samråd i form av dialogmodell – med inledande information för 100-tals besökande som sedan delades upp i smågrupper för att diskutera och besvara frågor. På så vis har man kunnat fånga in synpunkter och stämningar och undvikit aggressioner. Man har bjudit in alla intressenter sedan år 2008 på tematiska möten varje halvår till dess att arbetsplanen fastställdes. Samråden var gemensamma för plan- och tillståndsprocessen. Vilket ledde till att tid sparades och alla frågor kunde hamna rätt. Detta gillades också av sakägarna.

För att få igenom planprocesserna har det underlättat att ha Länsstyrelsen med sig från första början. Länsstyrelsen lämnade gemensamma svar och besked och innan dess hade de intern avvägt och bedömt motstridiga intressen. Länsstyrelsen har gjort tydliga prioriteringar mellan riksintressena.

En tydlig strategi för miljöprövningen togs fram från början (år 2008-09), med ramarna för ansökan och upplägget av villkoren. Det var tydligt och genomtänkt i förväg. Denna ram (miljöprövningsramen) prövades på olika sätt och höll över tiden t ex mot länsstyrelsen och gav ett bra samarbete också internt med flera specialister. Det tekniska underlaget från konsulterna och MKBn höll också över tiden. En "second opinion" av tillståndsansökans handlingar och presentationsmaterial togs fram inför huvudförhandlingen i MD vilket gav en värdefull "input". Kommunikationen med domstolen var en framgång. Det beror delvis på vilken kontaktperson man får och hur kommunikativ den personen är. Projektet hade uppdelade ansökningsmål i domstolen men de handlades samlat med en kommunikationskanal mot projektet för alla fyra målen vilket underlättade. Slutligen har Länsstyrelsen och kommunernas tillsynsmyndigheter i huvudsak accepterat Trafikverkets till villkor och motiveringar. Detta har varit viktigt för att få igenom en dom i mark- och miljödomstolen.

Hinder och svårigheter

Det har varit en utmaning att vara så formell som plan- och tillståndsprocessen kräver. En stor fråga var omfattningen och avgränsningen av MKB:erna vilket krävde diskussioner, både inom projektet och med Länsstyrelsen.

Genomförandeavtalet med Stockholm Stad tog tre års förhandling innan det var klart. Staden såg sig här endast som kravställare av innehåll och kvalité underordnat kravet på att hålla en "tidtabell" och det blev ett tungt arbete att få avtalet i hamn. Tillslut blev avtalet tidskritiskt eftersom det behövde vara klart innan detaljplanerna kunde antas. Den känsliga frågan var att kommunen ville ha mer pengar och att Trafikverket skulle betala för mer saker. Det har varit problem med projektets avgränsning mot kommunens ansvarsområde. Kommunen menade att

de hade köpt sig fria från sitt ansvar men dessa pengar har aldrig kommit till projekt Förbifart Stockholm.

En svårighet var att när tillstållighetsbeslutet kom fanns en fråga kvar och det var trafikplats Lovö (Ekerö kommun) vars lokalisering då inte var klar. I tillstålligheten finns ett villkor om att detta skulle utredas vidare i en samverkansgrupp med kommunen och olika myndigheter. Detta utredningsuppdrag tog massor med tid. Det var helt enkelt en alltför känslig fråga som fortfarande hängde kvar.

Projektet hade ett "moment 22" när Natura-2000-frågan behövde vara löst innan Trafikverkets planprövning ville fastställa arbetsplanen samtidigt som Länsstyrelsen inte ville hantera Natura-2000-ansökan innan arbetsplanen var fastställd. Någon måste ta första steget fast ingen egentligen ville, vilket orsakade onödig tidspilla och därmed kostnader för projektet.

Under arbetet med tillstållansökan för Förbifart Stockholm skedde en glidning i rättspraxis så att även miljöstörningar från annan verksamhet än vattenverksamhet skulle samprövas av Mark- och miljödomstolen. Naturvårdsverket ansåg överraskande också att bergmassor skulle hanteras som avfall, vilket behövde bemötas. (Domstolen bedömde senare dock att bergmassorna var en biprodukt och ej att klassa som avfall.)

Det var ibland svårt att implementera att bygghandlingsprojekteringen hade ansökan om miljötillståndet som en projekteringsförutsättning. Ansökan var likväl klar och inlämnad före bygghandlingsprojekteringen. Svårt att få de olika inblandade att förstå varandra, särskilt när projektet växer. Kunskapen om vad som krävs i plan- och tillstållsprocessen varierade och det blev också diskussioner om vald strategi vilket slukade energi i projektet.

Tidigare genomförda infrastrukturprojekt (Södra och Norra Länken) i Stockholm hade inte en så omfattande miljöprövning som detta projekt. De tidigare projekten hanterades enligt äldre lagstiftning och erfarenheterna från dessa gjorde det svårt att inom organisationen få en gemensam syn på hur tillstållsprövningen skulle hanteras. Bland annat behövde vissa frågor lösas i ett tidigare skede än vad organisationen var van vid. I vissa fall prioriterades budget och tidsplan framför tillstållsprövningen.

Ett upplevt stort problem för projektet är de många överprövningsmål i domstol på samma frågeställning. Alla processer har konsekvent överklagats så långt det varit möjligt med i stort sett samma frågor och argument hela tiden. Det är likväl bara intresseorganisationer som stått för detta överklagande och skälet är att de inte vill ha projektet som helhet. Det har tagit både tid, energi och kostnader.

Samtidigt har andra sakägarna varit förvirrade när det gällde domstolsprocesserna, vilken process det gäller, hur de skulle vara med och vad de skulle svara på.

Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna

Detaljplaneringen hanterades olika i de fem kommunerna och leder till olika genomförandestrategier. Det blir 3D-fatighetsbildning inom Stockholm stad, vilken har mer än hälften av sträckningen. I Huddinge och Sollentuna (påkopplingspunkterna) har man istället valt att ta bort detaljplanerna så att vägens arbetsplan inte strider mot gällande detaljplan. Ekerö kommun är planlöst i tunnelsträckningen. I Järfälla kommun har man inte behövt ändra några detaljplaner då projektet marginellt passerar kommungränsen i sydost.

Det är framförallt i Stockholms kommun vägen går under bebyggelse. Kommunerna har olika strategier för hur de vill göra detaljplaner. Stockholm stad vill detaljplanelägga även naturmark vilket de andra kommunerna inte gör i samma utsträckning. Huddinge och Sollentuna var i grunden positiva till projektet och det har underlättat kontakterna med dem.

Det finns ett stort beroende mellan staten och kommunerna eftersom de är jämbördiga parter men kommunerna vet att staten har en tidsplan att följa. Man behöver komma överens men har olika utgångspunkter.

Länsstyrelsen var med på "tåget" tidigt och har haft en halvtidstjänst för att samordna projekt Förbifart Stockholm.

Vore bra att haft lokaliseringen av trafikplats Lovö klar tidigt, det har tagit ett halvår extra. Man skulle sålunda ha lagt energi på att få ett avslut i utredningen om placeringen av trafikplats Lovön innan tillåtlighetsprövningen skedde.

Att slå fast besluten/strategier och inte ändrar på vägen samt att tydliggöra besluten. Om inte omständigheterna så kräver för projektets "överlevnad" bör man inte ändra fastställda strategier. Tillståndsprövningen är lika viktig som processen med arbetsplan samt att den är känsligare eftersom man inte styr den själv (domstolsprövningen). Det vore också bra att vid huvudförhandlingen ha ännu bättre klart för sig hur uppföljningen av domen ska gå till vid genomförandet av projektet.

När organisationen växte skulle mer fokus lagts på den interna kommunikationen. Styrningen av tillståndsprocessen skulle lagts annorlunda i projektorganisationen. Tillståndsprocessen skulle också tagits in tidigt och tydligt i organisationen.

Ingen tidsplan har kunnat ta med tiden för hela plan- och tillståndsprocessen. Det är överprövningsprocessen som tagit tid.

Sakägarkretsen för tillståndsprövningen avgränsades i ansökan på ett genomtänkt sätt men kom likväl under prövningen att ändras av domstolen genom deras beslut.

Tankar om förändring

De stora politiska avtalen och förhandlingarna, Sverigeförhandlingar osv, är svåra att hantera i nästa steg när mer detaljerade avtal ska tas fram. De är ofta väldigt öppna och kan skapa problem. När sådant avtal ska ner till verkligheten behöver man en tolkningsman, en person

som varit med när avtalet skrevs och vet hur man diskuterade, så att man vet hur man ska tolka huvudavtalet och vad avsikten med avtalet var. Lämna inte ansvaret till parterna för att själva tolka det.

Detaljplaner har ett planlås på minst 5 år vilket har ställt till det i områden där man kanske behöver ändra planerna relativt ofta. D.v.s. detaljplanens genomförandetid lägger ett lås på alla ändringar som skulle behöva göras av detaljplanen. Denna problematik har uppkommit i Kungens kurva.

Det skulle underlättat med en genomförandelag som i Danmark (anläggningslag). Man skulle behöva hantera jämbördsförhållandet mellan stat och kommun när det gäller arbetsplan/vägplan och detaljplaner. Nu är inget övergripande över det andra varför båda parterna är jämbördiga. I Danmark har man gett staten det övergripande ansvaret/möjligheten att säga till om saker genom att stifta en anläggningslag om projektet.

För att få till totalentreprenader vore det bra att få domstolen att lämna villkor på vilken miljöpåverkan som är acceptabel och som projektet behöver förhålla sig till men inte hur projektet ska genomföras. Det senare vill man lämna till entreprenören.

Det finns ett behov av att tydliggöra syfte, nyttan och effekten av tillåtlighetsprövningen.

Intresseorganisationer möjligheter till att yttra sig i tillåtlighetsfrågan borde ses över. I de tidiga och övergripande skedena är det relevant för dem att kunna överklaga de övergripande frågeställningarna. Begränsa därefter överklagandemöjligheterna till sakägare.

Välj rätt projekterande konsulter, en konsult borde t ex kunna upprätta samtliga MKB (3 versioner), en konsult borde kunna upprätta både detaljplan och järnvägsplan. Det senare förutsätter dock samverkan mellan projektet och berörd kommun.

Västlänken

Framgångsfaktorer

Framgångsfaktorer för Västlänken har varit den tidsplanering som har gjorts. Att ha en tydlig tidsplan har underlättat i kontakterna med myndigheter och gjort det lättare att hålla milstolpar som exempelvis samrådsperioder. Andra framgångsfaktorer har varit det integrerade arbetssätt som bedrivits med projekterande och planerande konsulter och experter på trafikverket, arbetet med systematisk kravhantering, riskanalys och riskfaktorer. Det har även underlättat att Göteborg stad har delat upp arbetet med detaljplaner. Staden tar fram fyra detaljplaner för Västlänken, en för spårlinjen samt tre för stationerna. Detta gör att det endast är detaljplanen för spårlinjen som behöver vara antagen för att järnvägsplanen ska kunna fastställas.

Hinder och svårigheter

Hantering av medfinansieringsavtalet har varit lite komplicerat. Trafikverket har ingen intern process som hanterar detta och det är ganska ny typ av finansiering. Den som medfinansierar vill ha stor insyn och kunna påverka och detta finns inte inarbetat i trafikverkets processer.

Kommunen har inte haft de resurser som erfordrats för sin stadsplanering och har därför haft svårt att hänga med i trafikverkets processtempo.

En annan svårighet att hantera är att de långa processerna vilket innebär att det kommer in nya handläggare under tiden och de har ibland haft svårt att sätta sig in i gamla, redan tagna beslut vilket inneburit ifrågasättande och en del omtag.

Regeringens tillåtlighetsbeslut tog två år och regeringen hade svårt att förstå att beslutet behövdes innan järnvägsplanen kunde fastställas och förstod aldrig projektets brådskas. Eftersom man behövde fortsätta med järnvägsplaneprocessen under tiden blev det problematiskt under samråden när man behövde utgå ifrån "under förutsättning att tillåtlighetsbeslutet kommer". Det har även varit problematiskt att veta vem som har beslutanderätt när det gäller uppfyllandet av regeringens villkor i tillåtlighetsbeslutet. Trafikverket har en syn på när de bedömer att villkoren är uppfyllda och länsstyrelsen en annan.

Länsstyrelsen har haft svårt att göra en samordnad bedömning av olika riksintressen. Särintressen har fått ta stor plats och resulterat i att många kompletteringar har behövts göras. När staden eller länsstyrelsen beslutat vilken väg de ska ta ska inte särintressen komma tillbaka men det har de gjort. Det har varit mycket debatterande efter fattade beslut snarare än debatter innan.

Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna

Västlänken har varit ett ifrågasatt projekt och med facit i hand hade det varit bra med fler kommunikatörer i projektet och om projektet hade varit bättre förankrat i staden. Det hade även varit bra om man hade bemannat projektet med miljöprövningsprocessen samtidigt som man hanterade och startade planprocessen. Det hade då varit lättare att fånga upp vad som borde förprojekteras för att få de svar och detaljer som behövs för miljöprövningen.

Västlänken har haft en gemensam MKB för järnvägsplan Västlänken och järnvägsplan Olskroken planskildhet. Däremot har en egen MKB tagits fram för miljöprövningen eftersom MKB järnvägsplan inte innehåller alla bitar som krävs för miljöprövningen. Kommunen har för detaljplanerna för Västlänken tagit fram en egen MKB med underlag från de rapporter som tagits fram i projekt Västlänken.

Västlänken har drivit alla processerna parallellt, vilket är normalt eftersom det annars tar för lång tid. Detta strider dock mot trafikverkets egna interna rutiner som säger att processerna ska gå efter varandra. Alla som jobbar inom processerna måste ha förståelse för att allt inte är klarlagt och att det kommer att förändringar under projektets gång. Detta behöver hanteras inom de parallella processerna.

Den finansiella processen är otroligt viktig och det kan leda till problem i plan- och tillståndsprocessen när den politiska sammansättningen förändras mellan mandatperioder och finansieringsbeslut ifrågasätts eller politiska omprövningar görs.

Tankar om förändring

Det finns en otydlighet i rimlighetsavvägningen av de allmänna hänsynsreglerna. Det är svårt att veta hur mycket material som behövs för att visa om projektet är ekonomiskt rimligt/orimligt och hur det ska konkretiseras.

Det har tagit lång tid att få ett beslut om betydande miljöpåverkan, samrådsredogörelsen för beslutet lämnades in tidigt men beslutet dröjde.

Det finns en problematik i att olika processer låser varandra. För Västlänken var det problematiskt att regeringens tillåtlighetsbeslut tog så lång tid. Detta innebar att arbetet med järnvägsplanen hade hunnit långt innan beslutet kom och att hanteringen av samråden blev lite komplicerade när utgångspunkten blev att lägga till att allt som visades gällde under förutsättning att regeringen meddelar tillåtlighetsbeslut. Det gav problem i kommunikationen med sakägare och allmänhet, vilka ibland var negativa mot projektet och hade svårt att förstå att arbetet med processerna behövde löpa på innan tillåtlighetsbeslutet var fattat.

Utbyggnad av tunnelbana i Stockholm

Framgångsfaktorer

Det har varit en framgångsfaktor att det tidigt togs fram en planläggnings- och prövningsstrategi. Strategin behandlade frågan om man borde ta fram endast detaljplan eller även järnvägsplan, vilket är frivilligt för anläggande av tunnelbana. Projektet landade i att även ta fram järnvägsplan p.g.a. kommunikationsmässiga fördelar med allmänheten, säkra marktillträde på kvartersmark samt att kommunerna tyckte att det var bra att någon tog ett större överkommunalt arbete och gjorde utredningar. Man beslutade även att ha två helt parallella processer och göra lokaliseringprövningen i två instanser, vilket skiljer sig från många av trafikverkets projekt. Redan i planläggningsstrategin finns en tidsplan vilken räknats fram utifrån tiderna i Stockholmsförhandlingen (vilken reglerar utbyggnaden av tunnelbanan).

Att finansieringen var klar tidigt och alla parter överens om den har underlättat och bidragit till att alla är införstådda med den tajta tidsplanen. I samband med diskussion om planläggnings- och prövningsstrategi bedömdes för och nackdelar i projektet vad gäller behovet och nyttan av en tillåtlighetsprövning av utbyggnadsprojekten. Man landade i att en tillåtlighetsprövning inte skulle ge en fördel i detta projekt. Om tillåtlighetsprövningen skulle göras så skulle det påverka tidsplanen negativt. Detta beslut kan vara en framgång men också en nackdel genom att man då inte har lokaliseringen fastställd. Erfarenhet från andra stora projekt visar att det har varit svårt att i senare prövningar utläsa vad som egentligen har prövats i tillåtlighetsprövningen,

dessa beslut är oftast skrivna på andra sätt än domar från domstolarna och är inte alltid tydliga med prövningens avgränsning.

Bra samarbete med Järfälla kommuns planfolk har varit en framgångsfaktor eftersom kommunen varit inne på att hitta kreativa lösningar för att få fram tunnelbanan. Bland annat har de både tagit fram en detaljplan för tunnelbanan och även ändrat i gamla underliggande detaljplaner för att minimera risken för förseningar om någon process börjar halta.

Tidiga samråd med myndigheter och närboende för att ge dem möjlighet att påverka projektet har varit bra. Samråden har genomförts gemensamt för järnvägsplan och tillståndsprövning vilket medfört att inget faller mellan stolarna och att det blir lättare för fastighetsägare att engagera sig. Eftersom vi använt samordnat planförfarande har kommunerna inte haft behov av egna samråd för detaljplanen. För allmänheten har projektets samråd hållits i form av välplanerade öppna hus. Inför samråd med myndigheter har deras uppdrag och ansvarsområde varit viktiga. Samrådsmötena har genomförts med fokus på respektive myndighets specifika ansvarsområde. Tydliga svar har lämnats från myndigheter vilket varit bra för att färdigställa handlingarna. För järnvägsplanen har månadsvisa avstämningar med länsstyrelsen varit en framgångsfaktor, här har även kommunens handläggare av detaljplanen varit med. Viktigt att vara förberedda till mötet, skicka material i förväg och prata relevanta saker så att dessa möten blir effektiva. Länsstyrelsen lämnar succesiva synpunkter på mötena och projektet får meddela om de vill ha ett skriftligt yttrande.

Projektet jobbar enligt samordnat planförfarande (järnvägsplan och detaljplan) och MKB är gemensam för järnvägsplanen och detaljplanen. Utmaningen är att hitta balans i vilka frågor som ska beskrivas. Att i plan-MKB:n beskriva byggtiden, som vuxit fram som en praxis, ifrågasätts framförallt av Länsstyrelsen som har varit tydliga med att endast det som kan regleras inom järnvägsplan ska finnas med i denna MKB. Eftersom byggskedet inte kan regleras i denna process har de ansett att störningar under byggskede inte ska beskrivas här. Konsulterna är dock vana att arbeta enligt tidigare praxis med störningar under byggskedet i MKB järnvägsplan. Lösningen blev att endast ha med en kort beskrivning av byggskede i MKB järnvägsplan. Dessa störningar och hanteringen av dem ligger istället i en underliggande pm som kommunerna kan ta med i detaljplanen. Störningar i byggskedet hanteras i MKB för miljöprövningen där frågan även regleras.

En annan framgångsfaktor har varit samverkan och en tät dialog med kommunen samt att de är med i styrgruppen och medfinansierar projektet. De är då en aktiv part i projektet istället för en motpart.

Dialogen med miljökontoren (tillsynsmyndigheten kommunen) har fungerat väldigt bra och det har tagits fram rutiner tillsammans med miljökontoren för hur frågor ska hanteras med dem. Att ha skapat rutiner för samarbete är en stor fördel, detta gör det enkelt att bedriva undersökningsarbetena.

Organisationsuppbyggnaden har varit en framgångsfaktor med många medarbetare från andra stora projekt vilket har gett en hög mognadsgrad inom både prövnings- och byggskede. Bland annat har man tidigt haft en organisation för att träffa alla bostadsrättsföreningar som blir mest störda under byggskedet. Organisationen är uppbyggd med stödfunktioner till utbyggnadsprojekten, exempelvis med en stödfunktion som hanterar planläggning- och fastighetsfrågor samt tillståndsfrågor och som stöttar de olika utbyggnadsprojekten i dessa frågor. Stödfunktionen tar fram anvisningar för att styra projekten och temamöten hålls med projekten och konsulter. Stöttning och styrning sker för att det ska bli en kvalitetssäker produkt och lika för de olika delprojekten. Det har varit viktigt att allmänheten och myndigheter ser utbyggnaden av tunnelbanan som en part och känner igen sig i handlingarna oavsett vilket utbyggnadsprojekt som diskuteras eller prövas.

Hinder och svårigheter

En svårighet har varit att projektera samtidigt som alla handlingar för tillståndsprövningen ska fram. Det ger stora krav på att den tekniska konsulten har fokus på att rätt saker görs. Fokus behöver ligga på lokalisering och det som ska prövas i miljöprövningen och det har tagit tid att arbeta in detta tänk. Det har ställts höga krav på konsulterna att jobba på ett sätt de inte är vana vid vilket gett lite problem i samarbetet med konsulten. Vi tycker att vi varit tydliga med förutsättningarna och förväntningarna men konsulten tycker att vi kommer med orimliga krav.

Projekteringen i senare skede kan komma fram till att det som är inlämnat för prövning är för dyrt och att man då behöver ändra inlämnade handlingar. Strategin för att hantera detta är att försöka att inte reglera i domstolen det som inte behöver regleras här. Detsamma har varit för järnvägsplanen där en svårighet har varit att bestämma detaljeringsnivån i planen. Miljöbalken har nagelfarits för att veta att vi uppfyller den när det gäller vad som ska tas fram för de olika MKB:erna.

Det har varit klurigt med skrivningen av miljöfarlig verksamhetsstörningar eftersom de som skriver detta är vana att skriva det för plan-MKB men denna gång var det för tillstånds-MKB och det är då ett annat syfte. För tillstånd ska underlaget vara tillräckligt för villkorsreglering medan för plan-MKB ska det vara en text om omgivningspåverkan. Har gjort det klurigt för oss alla att reda ut och få det att fungera bra. Det har påverkat utformningen av båda MKB:erna. MKB för tillståndsprövningen har fått göras om något och liknar mer den som normalt görs för järnvägsplanen för att få detta att gå ihop.

Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna

Det vore bra om det i Stockholmsavtalet stod att tunnelbanan skulle byggas som 3D-fastighet eller med servitut. Denna fråga har försenat genomförandeaftalen med Stockholm stad och Järfälla kommun. Det vore också bra om de principer och övergripande arbetssätt som man är överens om med kommunen fanns avtalade och nedskrivna tidigt för att kunna stöka undan senare frågor.

Tankar om förändring

Det är en ologisk praxis att man ska behöva pröva buller och vibrationer när man ska pröva vattenverksamhet. Det behövs ju ingen tillståndsprövning om man bygger ytspår. Tunnlrar är ju under mark vilket ger mindre störningar.

Det känns som om järnvägsplan och detaljplan reglerar samma sak. Varför behövs båda? Det känns som om det är samma sak som beslutas och görs i båda. Om man vill ha info om detaljplan så finns den på kommunens hemsida. Men en järnvägsplan efter byggnation är svår att hitta.

Tillåtighetsbesluten från regeringen är inte så tydligt formulerade, vilket gör att det är svårt att i efterhand veta vad som är prövats och avgjorts. Det kan bli problematiskt i senare miljöprövningsprocessen trots att man har tillåtighetsbeslutet. Det är svårt att se vad man vinner med att ha en tillåtighetsprövning. Man förstår tanken att regeringen ska pröva en stor politisk fråga, men processen har inte alltid visat sig bli enklare p.g.a. tillåtighetsprövningen. De som är emot projektet hittar alltid andra argument vilket gör att miljöprövningsprocessen kan bli lika svår ändå. FUT tror inte att man hade vunnit på att ha en tillåtighetsprövning i detta projekt.

Det finns svårigheter i lagstiftningen. Det samordnat planförfarande är nytt och det finns en stor osäkerhet hos kommunerna om hur det ska gå till, vem äger till exempel samråden? Hur går kungörelsen till? Det finns en handbok från Boverket men kunskapen är inte så spridd om hur den används. Implementeringen är svår och det är mycket att gå igenom även om lagstiftningen är kortfattad. Vi har fått gå tillbaka mycket till lagstiftningen eftersom vi frångår Trafikverkets handbok och samtidigt behöver vara säkra på att vi får med alla lagstadgade krav.

Inom järnvägsplanprocessen går samma handling ut på samråd och granskning flera gånger. MKB:n behöver godkännas innan fastställelse och sedan prövas den igen i fastställandet av planen av Trafikverkets planprövning i Borlänge.

Länsstyrelsen i Stockholm

Framgångsfaktorer

En framgångsfaktor är när man inom länsstyrelsen får en bra samverkan. För Citybanan hade man uppstartsmöten där man bjöd in hela sakkompetensen inom länsstyrelsen. Man bildade en projektgrupp för varje sakfråga som var besvärlig och där frågeställningen bollades och diskuterades, t ex buller. Dessa tidiga möten var bra för att ge alla möjligheten att ge ett inspel och få en gemensam bild över vilka frågor som behöver lösas och i vilken ordning de ska tas omhand. Utifrån detta kan ett bra stöd ges utåt till verksamhetsutövaren. Ett tydligt samarbete och tätt informationsutbyte minskar även dubbelarbetet. Ex ska beslut om betydande miljöpåverkan tas både enligt väg-/järnvägslag och enligt miljöbalken och här kan den som tar

beslutet sist hänvisa till vad som förts fram tidigare och koncentrera på det som behöver omarbetas eller utvecklas.

Att ha en bra dialog med verksamhetsutövaren underlättar arbetet. Exempelvis tog Citybanan täta kontakter för att diskutera olika frågor och det blev en bra dialog i tidigt skede. De har även haft en bra organisation för att själva ta hand om klagomål vilket underlättat.

Ett bra samarbete med kommunerna (tillsynsmyndighet miljöskydd) i samordningsmöte om tillsynsfrågor har varit lyckat när det är fler tillsynsmyndigheter för det aktuella projektet.

Angående det samordnade planförfarandet så har det varit en framgångsfaktor att tidigt ha ett första möte med verksamhetsutövaren om hur kommande samråd ska gå till och lägga en strategi för detta. Samråden ska omfatta lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Vid samrådsmöten med myndigheten behövs kartor och inte tidsplaner. Med digitala kartor sparas väldigt mycket tid, det är lätt att analysera var de allmänna intressena ligger, alla deltagare ser samma saker och det är då lättare att komma rätt och styra projektet åt rätt håll.

Kunskap om lagstiftningens uppbyggnad samt erfarenheter från tidigare prövningar och projekt är en framgångsfaktor. Erfarenheter från dessa gör det lättare att veta när och hur frågor ska upp. En fråga att komma ihåg är att det som ska täckas in är att varje fråga ska hanteras i rätt plan och inte lägga in mer i varje plan (järnväg-/vägplan respektive detaljplan) än vad respektive lag föreskriver. Som myndighetsperson får man inte göra mer än vad man har mandat för och lagstiftningen kräver.

Hinder och svårigheter

För att förstå Väglagen och Lagen om byggande av järnväg måste man läsa förarbetena och propositionen och en del av trafikverkets handböcker är problematiska för de ger ingen bakgrund eller hänvisning till lagtexten.

Ibland kan ett projekt ta så lång tid att MKB:n hinner bli gammal och det kan göra det svårt att hantera.

Det kan bli problem när man vill jobba i parallella processer. En svårighet blir då att bedöma hur processerna ska synkas ihop och hitta en samsyn av lagstiftningen. Det är inte alltid lätt att veta vem som äger vilken fråga. T.ex. tillämpningen av 11:23 i miljöbalken, vilken länsstyrelsen anser ska tillämpas när projektet som ska genomföras kräver en järnvägs- eller vägplan. Syftet med detta är att lokaliseringsfrågan bör bedömas och prövas i planlagstiftningen och domstolen ska i miljöprövningen bara pröva hur verksamheten ska bedrivas och inte "om".

Lokaliseringsprövningen görs av länsstyrelsen i planärendet. Man måste komma in från planlagstiftningen och inte hamna i en lokaliseringsprövning i miljöbalken anser länsstyrelsen.

Det blir ett problem när villkorsformuleringen i miljöprövningen är otydlig. Är villkoren svårtolkade blir det också svårt att göra ett bra kontrollprogram. För Förbifart Stockholm har det varit mycket arbete med innebörden och tolkningen av olika villkor.

En annan svårighet är att bedriva tillsynen när många verksamheter pågår inom samma område samtidigt. Det är svårt att avgöra vem som orsakar vad och här är det viktigt med samordning mellan projekten vilket inte alltid är lätt att få till.

Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna

Den lagändring som gjordes och innebar att den obligatoriska tillåtighetsprövningen av projekt över 5 km togs bort har underlättat arbetet med väg- och järnvägsplaner. De planer som nu tas fram är inte lika fragmenterade som tidigare och det är då lättare att se och bedöma helheten.

Nackdelen med att inte längre ha den obligatoriska tillåtighetsprövningen är att det är svårt att erhålla ekonomiska medel för den ökade arbetsinsats som länsstyrelsen får genom de frågor som projektet behöver hantera. Därmed är det svårt att prioritera projektet och samtidigt hinna med de andra ärenden som myndigheten har.

Det hade underlättat att ha en tidig diskussion om formulering av villkor innan ansökan lämnas in. Även om länsstyrelsen inte kan tala om hur de ska vara hade det ändå varit bra med en diskussion om detta i några av projekten.

I det nya samordnade planförfarandet har man tagit bort en del formella processer. Det hade varit bra att sätta sig ner med verksamhetsutövaren och strukturera upp det löpande samrådet så att det inte bara blir möten utan att man tar fram avstämningspunkter när länsstyrelsen ska komma med formella yttranden, exempelvis innan lokaliseringsbeslutet tas.

Förhoppningsvis kommer de löpande samråden inom det samordnade planförfarande avhjälpa problemet att det kommer in en MKB för godkännande som är så bristfällig att delar i den saknas och därmed behöver skickas tillbaka till konsulten. Detta ger alltid en förläggning av processen med minst sex månader.

Tankar om förändring

Det är lite konstigt att Trafikverket inte har några krav på planer eller annat när de gör förändringar inom vägområdet, exempelvis när de ändrar filer eller bussfiler. Detta kan påverka allmänna intressen relativt mycket men det är inte någon som har inspel här eller möjligheter att tycka till. Kanske borde man ta fram MKB innan man beslutar om dess förändringar.

Viss grundvattenbortledning, exempelvis provpumpningar, borde kunna hanteras inom anmälningsplikten istället för att behöva tillståndsprövas.

Reglering med villkor borde kunna utvecklas och bättre reglera acceptabel omgivningspåverkan, exempelvis ange nivåer för grundvatten istället för antal liter som får bortledas. Det skulle vara ett bra forskningsprojekt att titta på tidigare genomförda projekt, vilka villkor som ställdes och vad resultatet av uppföljningen blev.

Tillsynsmyndighetens uppdrag och avgränsning skulle kunna vara tydligare och ansvarsfördelningen mellan kommun och länsstyrelsen klargjord. Det är ibland otydligt i

domarna vem som är tillsynsmyndighet när både vattenverksamhet (11 kap MB) och delar av störningar inom miljöfarlig verksamhet (9 kap MB) regleras.

Länsstyrelsen ser annars inga direkta behov av lagändringar utan menar att det är viktigare att jobba på att få en samsyn av tillämpningen av lagarna. Det är viktigt att komma ihåg att varje fråga ska hanteras i rätt plan och att man inte lägger in mer i varje järnvägs-/vägplan än vad respektive lag föreskriver.

Göteborg Stad

Framgångsfaktorer

Samarbetet med Trafikverket (TRV) är en framgångsfaktor. Samarbetet slogs fast i ett genomförandeavtal. Avtalet tog ett år att få fram och har nu vunnit laga kraft. TRV har fått en förståelse för att det går "trögare" inom kommunen eftersom man här jobbar mycket med politiska processer och allt ska upp till nämnd/kommunfullmäktige. Det är också en framgångsfaktor att kunna jobba förvaltningsöverskridande inom kommunen liksom täta kontakter i arbetet med bl a Länsstyrelsen. Stadens projekt har kontaktpersoner som har jobbat mot respektive projektledare för Trafikverket och träffats nästan en gång per vecka. Där det varit möjligt har projekten samordnat sina tidsplaner med gemensamma samråds- och granskningstider för järnvägsplan och detaljplan.

Det fastslogs ett politiskt mål att prioritera Västlänken och att under 2015 få färdigt detaljplanen för denna. Detta gjorde att detaljplanearbetet kunde prioriteras inom staden. Projektet har lyckats hålla de tidpunkter som lämnats till nämnderna och kunnat ge dem information före beslut så att de gavs möjlighet att läsa på och inte behövde bordlägga frågan. Öppenheten i den politiska organisationen är positivt – det kan tyckas att staden är trög men det är en konsekvens av öppenheten och det är i längden positivt. Detaljplaneprocessen har inte försenat någon annan process.

Hinder och svårigheter

Det var olika delmål som låste järnvägsplan, t ex de behövde Trafikverket gå ut på samråd tidigare än vad Staden ansåg nödvändigt för detaljplanen. Järnvägsanläggningen kom utanför detaljplaneförslaget och då fick Staden göra ett omtag med ett kompletterande samråd för att få överensstämmelse mellan planerna.

Staden är inte van att jobba i projektform, d.v.s. förvaltningsövergripande arbeten är man inte van vid. Staden har inte heller vanan av att arbeta med så här stora projekt. Även Trafikverket är ovana vid så här stora projekt i Göteborg och också om hur man planerar i staden. Parterna hade inte riktigt kunskap om varandras processer och det har tagit tid att hitta ett arbetssätt. Det har varit något av en kulturkrock. Projektkulturen på TRV ska jämkas ihop med att i Staden

är mer van att jobba i linjeverksamhet. Det var tydligt att planprocesserna varit svåra att "synka ihop".

Trafikverket har haft ett mer flytande samråd för järnvägsplanen och kan under dessa få idéer om förändringar som sedan varit svårt att få igenom i detaljplanearbetet som under tiden låst vissa detaljer.

Den höga ambitionsnivån gör att det har varit lite svårt att hitta avgränsningen mellan Trafikverket och kommunen. Ex vad ska ingå i Västlänken-projektet och vad är extra som ska ingå runt stationerna, t.ex. cykelgarage, ytor runt projektet som behövs men där det inte går tåg, d.v.s. gränssnitt mot Trafikverket. Arbetet med vem gör vad, blev ibland svårt att avgöra - är det fastighetsägaren (d.v.s kommunen) som ansvarar eller är det verksamhetsutövaren (trafikverket) som ansvarar? Nu har man kommit fram till principer för detta i genomförandeavtalet men det gäller att få till en bra applicering av detta. Innan genomförandeavtalet fanns kunde frågor "trilla mellan stolarna". Fortfarande återstår att bestämma/förhandla om exakt vad som ska utföras vid stationerna och i gränssnitten. Det finns en gemensam pott pengar och det är parternas uppgift att nu använda dessa på bästa sätt. I denna bemärkelse kan man säga att kommunen har en "önskelista" men samtidigt är det ett gemensamt intresse att få så mycket som möjligt för pengarna.

Eftersom processerna tagit så lång tid har Trafikverkets tidsplan varit utmanande. Staden utvecklas också under tiden och förutsättningarna förändras. Personal byts ut och det är utmanande att få de nya att veta vad de tidigare har gjort.

Projektet har inte så hög acceptans bland medborgarna vilken märks i den allmänna debatten med en hård opinion. Det är tufft att möta alla människor som är upprörda av Västlänksprojektet. Har ibland varit jobbigt för medarbetarna och givit stora utmaningar i kommunikationsarbetet. Det har tidvis varit att jobba i motvind.

Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna

Större kunskap om varandras arbets sätt i ett tidigt skede hade varit bra. Det hade överbryggat kulturkrocken från båda hållen. Större kunskap vore bra om de två lagstiftningarna Lagen om byggande (LBJ) av järnväg och Plan- och bygglagen (PBL), hur de hänger ihop och samverkar med varandra. Man ändrade ju både LBJ och PBL under projektets gång och man missade en del i övergångsbestämmelserna.

En tidig gemensam tidsplan med handlingsplan och delmål skulle ha varit bra. Hade då gett mer kunskap om varandras processer vilket hade underlättat. Ibland låses detaljer tidigt och det vore bra om vi visste när dessa tider kommer så att vi vet vad som inte kan ändras efteråt. (Medvetenheten om varandras processer) Det gäller även informationen till Trafikverket om när olika saker låses i detaljplanearbetet inför dragning för nämnder m.m.

Samarbete är viktigt mellan förvaltningar och Trafikverket vilket ibland kan vara svårt samtidigt som så många personer byts ut. Minnesanteckningar är viktigt och att ställningstaganden skrivs

ner och ibland lyfts upp till beslut i styrgruppen. Annars kommer frågor tillbaka. Det är bra att ta ställning och veta varför man beslutat något och att detta sedan finnas nedskrivet och är spårbart. Viktigt så att hela staden kan säga samma sak även om olika förvaltningar har ansvar för olika frågor.

En annan strategi skulle valts för att få större acceptans av projektet.

Trängselskatteomröstningen var ett misslyckande för projekt Västlänken. Det blev en missnöjesdebatt. Hela 80 % av partierna står bakom Västlänken och ändå sa en knapp majoritet nej till trängselskatt. Man skulle ha informerat politikerna annorlunda och tidigare. Informerat fakta bättre utifrån ett tjänstemannaperspektiv. Berättat "berättelsen" från börja så att opinionen fått en kontinuitet i sin kunskap om projektet. Man skulle ha varit tydligare med att förmedlat nyttan av projekt. Det var väldigt tyst utåt mellan beslutet om Västlänkens lokalisering och beslutet om dess finansiering som kom ett år senare. Man skulle ha kommunicerat ut till medborgarna även under denna tid. Kommunen hade inte påbörjat arbetet med detaljplanerna och då fanns inget naturligt forum för kommunikation.

Det har varit för få resurser vilket gjort att det ibland blivit pressat för medarbetarna. Staden skulle vilja ha haft mer juridiska resurser och kommunikatörer. Det har varit lite svårt med avgränsningen mellan vad som är Västlänken och vad som är normal stadsutveckling. Behöver ha en röd tråd utåt och allt behöver stämma överens. Både konsulter och anställda inom respektive förvaltning jobbar inom stadens projekt med Västlänken, "Västlänken i staden". Projektgruppen omfattar ca 20 personer. Sitter nu med Trafikverket och tar fram arbetsgrupper inom respektive frågeställning, ex trädgrupp, masshantering, trafiklösningar, avtal mm. Tiden nu fram till byggstart är viktigt för att få ihop en bra organisation inför byggstarten. Viktigt med avgränsningen till tillsynsmyndigheten (miljöförvaltningen) som inte är med i arbetsgrupperna, däremot är de med i projektet som referensgrupp. Staden tittar nu på rutiner inför resursövergripande/förvaltningsövergripande överenskommelse för projektet. Även akutfrågor som ska hanteras från dag till dag behöver en rutin.

Tankar om förändring

Kopplingar till påverkan på Natura2000 och hanteringen av järnvägsplan enligt LBJ och PBL behöver redas ut. Hur lagarna hänger ihop skulle behöva vara tydligare och lättare att förstå. Staden har kommit fram till att järnvägsplanen kan fastställas utan lagakraftvunnen detaljplan men den behöver vara antagen. Däremot behöver båda vara lagakraftvunna innan Trafikverket kan börja med markåtkomsten.

Nivån på MKB för järnvägsplan och nivån på MKB för detaljplan är otydlig. Det känns som Staden har andra miljöfrågor att ta ställning till än vad järnvägsplanen ska fastställa och därför är det svårt att hantentera dem gemensamt.

Varbergs kommun

Framgångsfaktorer

Att kommunen valde att bryta ut Varbergstunneln till ett eget projekt och inte hålla det i den kommunala linjeverksamheten har varit en framgångsfaktor.

Samarbetet i järnvägsprojektet med Banverket (BV)/Trafikverket (TRV) som pågått under alla år från slutet av 1980-talet har fungerat bra. Har gjort flera gemensamma utredningar och delat på utredningskostnader vid olika tillfällen. Den aktuella sträckan (Västkostbanan) finns inom EU's TEN-projekt och Nordiska Triangeln.

Kreativiteten, att hittat lösningar utanför boxen har varit lyckat. Idén att bygga en tunnel kom inte från BV/TRV utan från olika enskilda initiativ. Detta förslag enades sedan kommunens politiker kring.

När det gäller att räkna på samhällsnyttan så sökte man och hittade nyttor som inte fanns i "standardkalkylen" men som man tog in. Kalkylen omfattade då även positiva nyttor i större omfattning än tidigare.

Man har lyckats med att skapa allianser. Regionen och Jernhusen är nu också med och finansierar. Medfinansieringen har varit avgörande för att få gehör och få till ett bra samarbete. Kommunen medfinansierar tunneln med 290 Mkr och regionen med 210, Jernhusen med 60 – 100 Mkr. (totalt en medfinansiering av 20 % i 2009 års pris).

När tillåtighetsbeslutet äntligen kom blev det ett principbeslut som visade att projektet är förankrat och finansierat från regeringen vilket gav en bra avspark i det efterföljande arbetet.

Samordning av detaljplan och järnvägsplan och beslutet att låta TRV upphandla en konsult som gör både av detaljplan och järnvägsplan har haft både för och nackdelar. Processerna har blivit effektivare. Om man inte gjort samordningen hade processen tagit mycket längre tid.

Hinder och svårigheter

De långa processerna har varit ett problem inte minst med byte av lagstiftning, tjänstemän och politiker. Statens budgetprocess har inte varit lätt. Det har varit ryckigt eftersom man inte låser upp budgetpengar, de tas ju årsvis. Projektet åker in och ut ur investeringsplanen. Plötsligt fanns pengar för att något annat projekt inte blev av. En annan process för budgeten/finansieringen hade varit bättre.

Planprocessen för järnvägsplanen och tillåtighetsprocessen har varit besvärlig. Regeringens prövning på intern nivå upplevs som omständlig med många departement inblandade. Tillåtighetsprövningen blev en lång process där alla skulle höras flera gånger och kompletteringarna göras.

Natura 2000 har varit problematiskt. Detaljplanen kommer att vara antagen innan järnvägsplanen är fastställd. I normal fall ska Natura 2000 tillståndet finnas framme innan en

detaljplan antas. Men på grund av att projektet behöver söka tillstånd för vattenverksamhet också ska dessa tillstånd samprövas enligt miljöbalken. Detta kan inte ske innan järnvägsplanen har fastställts. Det blir bökigt med flera olika lagar och processer som behöver samordnas. Trafikverket och kommunen har enats om nedanstående ordning.

1. Detaljplanen antas
2. Järnvägsplanen fastställs
3. Dom i miljöprövningen för vattenverksamhet och Natura 2000

Kommunen är inte van att jobba i projektform vilket inneburit en relativt låg projektmognad hos kommunen – man är inte van vid ”milstolpar” eller ”tollgates”. Detta har medfört interna svårigheter i samverkansprocessen med en linjeorganisation. Projektledaren rapporterar till ”resursägarna” som han har interna avtal med och de bildar då en styrgrupp som sedan rapporterar till kommunstyrelsens (KS) arbetsutskott. Projektet får en årlig budget och man gör årliga workshop med politiken så att det är insatta i projektet. Sedan går projektet till politiken när man behöver få ett beslut som ligger utanför det givna mandatet. T ex en tilläggskostnad för ett p-hus som behövs (följdinvestering).

Eftersom TRV inte klassat projekt Varbergstunneln som ett ”Stora projekt” utan ett ”Investeringsprojekt” så innebär det att TRVs (ledande) personal också jobbar med andra projekt och inte blir helt fokuserade på Varbergstunneln vilket gör det lite svårare att driva ett effektivt samarbete.

Samordning av detaljplan och järnvägsplan hade också brister. TRVs konsulter har i arbetet inte tagit till sig kommunens synpunkter. Arbetet har letts av TRV som styrt konsulten som jobbat fram förslag och så har kommunen fått granska och ge synpunkter. Man har då inte riktigt fått vara med i själva det praktiska arbetet. Trots avtalet om gemensam konsult har kommunen fått lägga ner massor med eget arbete för att planen ska få önskvärd utformning. Upphandlingen plankonsult gjordes av Trafikverket själva. Kommunen fick inte vara med i denna p g a lagen om offentlig upphandling (LOU).

Underlättat med facit i hand och viktigaste erfarenheter av processerna

Snabbare planeringsprocess hade underlättat. Jobbar man 20 år med processen kan det bli lite tungt. Med facit i hand hade det varit bra om Banverket tagit beslutet år 1998 om att fastställa järnvägsplanen istället för att skjuta upp det. Nu har man tappat 15 år. Uthållighet är en bra egenskap i detta projekt. Behöver hålla fokus under en väldigt lång tid.

Omstarten/översynen efter nya lagändringar har naturligtvis kostat mycket. Omstarten 1999 kostade flera år. Den långa tillåtligheten har också kostat mycket. Man kan ju inte utnyttja andra optimeringsprojekt för Västkustbanan innan allt är byggt klart. Hade Banverket godkänt projektet och finansieringen 1998 så hade det nog varit färdigbyggt nu. Det har tagit minst 15 år extra när man inte tog det beslutet. Vad det inneburit i pengar är det svårt att spekulera i.

En öppen process och bra kommunikation med kommuninvånare är viktig. Acceptansen för projektet är god hos kommunmedborgarna. Det har funnits en grupp "Östra spåret" som varit mycket aktiv och detta har tvingat projektet att vässa argumenten.

Tydlighet i miljöprövningsfrågorna, främst Natura 2000 och hur MKB:n ska utformas och vad den ska innehålla hade varit bra.

En mer långsiktig statlig budgetplanering – en investeringsbudget som gäller över längre tid.

En samordnad järnvägsstruktur hade nog underlättat. Den fragmenterade järnvägsstruktur vi har där TRV bygger, en annan part kör tågen, en tredje part ska underhålla och en fjärde äger stationerna ger svårigheter. Att stycka upp järnvägsnätet som man gjort är inte bra. Det får konsekvenser för kommunen så till vida att de olika aktörerna sedan är på kommunen och vill ha sina intressen tillgodosedda för sin etablering här m m. Detta kan spreta åt olika håll - järnvägssektorn är inte samordnad.

Investering på TRV är inte vana att hantera så här stora projekt. TRV tillsätter resurser för Stora Projekt på ett annat sätt vilket hade varit bra även i projekt Varberstunneln.

Detaljplanen tas fram av samma konsult som för trafikverkets järnvägsplan och därför hör de av sig till Trafikverket istället fast det är kommunens process. Det har blivit svårare och styra dem än vad man hade tänkt sig. Konsulten har svårt att förstå att det är kommunens projekt men att Trafikverket tar fakturorna. Svårt eftersom järnvägsplanen och detaljplanen är beroende av varandra. Men vi hade nog haft svårt att hålla tidsplanen om man inte haft denna samordning. Ibland kan det vara svårt att samordna olika delar inom samma konsult, man har inte rutinerna internt i de stora bolagen. Det har varit bättre att Trafikverket tagit fram handlingar som sedan skickats över till kommunen som granskat materialet och att man hade jobbat mer ihop vid framtagandet.

Tankar om förändring

Det vore bra att ha en process istället för två eller tre som vi har idag. Lagarna knyter inte ihop med varandra och en samordning är svårt. Men kommunen bör ha kvar sitt planpromonopol.

Miljölagstiftningen behöver man jobba med och koordineringen till Lagen om byggande av järnväg och PBL. Vissa regler i miljöbalken känns för rigida och det är mycket som ska behöver göras/prövas innan man fastställer en detaljplan. Är nog miljölagstiftningen som ställer till det.

Man använder samma MKB för järnvägsplan och detaljplan, men har gjort ett komplement för MKB:n i detaljplan för de detaljplanedelar som ligger utanför järnvägsplan. Dessa berör befintliga detaljplaner som måste ändras med anledning av järnvägsprojektet, men i vissa delar måste också ny detaljplan tas fram för att reglera användningen gentemot andra intressen. Det finns delar av järnvägsprojektet som inte behöver regleras i detaljplan och inte står i konflikt med andra intressen.

De delar av järnvägsplanens MKB som behandlar byggtiden är undantagna i detaljplanens MKB. Däremot kvarstår faktum att MKB:n för järnvägsplanen är godkänd av Lst, och att det därför är svårt att ha synpunkter på relevanta delar i den.

Vid samordning av detaljplan och järnvägsplan ska sakägarkretsen ändå strikt följa lagens regler och då blir det lite olika mellan järnvägsplan och detaljplan. Järnvägsplanen kan ha en vidare krets eftersom de behöver ta ställning till byggskedet.

Förändring av strukturen inom hela järnvägssektorn. Det finns för många aktörer.