



BILAGA 11

Matris med 23 förändringsförslag

		Troligen lätt	Troligen svår
EFFEKT	Troligen hög	<ul style="list-style-type: none"> • Slopa granskningsförfarandet för jpl/vpl. Eftersom man har ett omfattande samråd och sedan en fastställesprövning blir granskningsförfarandet och fastställelseprövningen i princip en upprepning med samma handlingar och innehåll. • Ta bort kravet på att länsstyrelsen ska godkänna MKB till jpl/vpl. Nuvarande ordning ger problem i det samordnade planförfarandet eftersom tanken är att man ska använda samma MKB i jpl-processen som i dpl-processen. I den senare finns inte kravet på godkännande. Det hela blir ologiskt och det är svårt att göra ändringar i en redan godkänd MKB när detaljplan tas fram. Erfarenhet säger att det är svårt att ha samma MKB. Man vill lägga tyngdpunkterna vid olika saker och delade meningar om t ex byggstörningar ska ingå. • Endast anmälningsplikt för temporära mindre grundvattenbortledningar Detta skulle innebära en förenklad prövning hos länsstyrelsen för t ex provpumpningar eller kortare anläggningsarbeten såsom t ex en gc-tunnel. Dessa åtgärder är tillståndspliktiga idag. Detta blir ett moment 22 när t ex en provpumpning krävs för att få ett underlag för en tillståndsansökan. • Kunskapsutveckling behövs både inom projektorganisationer och hos myndigheter . Plan- och tillståndprocesserna är komplicerade med många involverade och då måste man förstå och ha insikt i andras roller och syftet med respektive process. Detta är centralt för hur effektivt ett projekt kan drivas. Ett exempel på detta kan vara oklarheter om var och hur störningar i byggskedet hanteras och regleras. Byggstörningar beskrivs i MKB - Jpl, dpl och/eller tillståndsprövning? • Ta med tillståndprocessen tidigt i organisationsuppbyggnaden av projektet. Är detta inte med från första början kan man lätt få problem i ett senare skede och tvingas till kostsamma och tidskrävande omtag liksom tidsnöd som skapar stress. • Skapa projektorganisation även inom myndigheter och kommuner för en effektivare samverkan. Detta arbetssätt underlättar samarbetet med verksamhetsutövaren och att få fram snabbare svar/synpunkter och beslut än om det hanteras i den vanliga linjeorganisationen. Detta förutsätter att projektorganisationen har ett tydligt mandat och tillräckliga resurser avsatta. • Natura 2000 – behöver lösas processövergripande. Denna frågeställning och prövning kan idag låsa alla plan- och tillståndprocesserna. För att undvika detta bör den hanteras redan i ett tidigt skede (under samrådskedet) och gemensamt av deltagarna (länsstyrelsen, kommun och projekt). • Tydliggör tillsynsmyndigheternas ansvar till följd av den förändring i praxis som skett vid prövning av grundvattenbortledning. Den praxis (med vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet i samma dom) som nu utvecklats har medfört oklarheter angående vem som är tillsynsmyndighet över tillstånd som meddelats i domstol. Är det länsstyrelse, kommun eller båda? • Gemensamma samråd jpl/vp/dpl/miljöprövning. Gemensamma samråd underlättar för allmänheten och särskilt berörda och motverkar att frågor hamnar mellan stolarna. Hela processen kan bli effektivare. I flera projekt jobbar man genom gemensamma samråd redan idag. 	<ul style="list-style-type: none"> • Även landstingskommun och staten ska ges rätt att lösa mark för spårtrafik enligt 6 kap PBL. Det underlättar markåtkomst inom kvartersmark när markägaren inte vill medverka. Eftersom jpl är frivilligt för språvagn och tunnelbana så behövs ett instrument för markåtkomst när kommunen inte är huvudman. • Beslut att fastställa jpl/vpl tas av länsstyrelsen. Länsstyrelsen genomför en omfattande granskning, håller löpande samråd och godkänner MKB samt lämnar yttrande om fastställande till Trafikverket. Härefter upprepar Planprövning på Trafikverket delar av denna process. Det prövas härutöver sina egna intressen vilket skulle kunna inhämtas som ett yttrande av länsstyrelsen inför en fastställelse. • Ge länsstyrelsen möjlighet att ta fram och anta/fastställa dpl över kommungränser. Det blir en part som även hanterar ett regionalt perspektiv. En kommun måste ju ändå anpassa sig till den start och slutpunkt som angränsande kommuner accepterat. Det blir bara en dpl som kan överklagas. Jämför tunnelbanan och Förbifarten som går genom 4 resp 5 kommuner. • Slå ihop jpl/vpl och dpl till ett planinstrument. - Dpl reglerar markanvändningen medan jpl/vpl reglerar skyldigheten att bygga anläggningen – det senare borde inte behöva en plan. - jpl/vpl är ett verktyg för verksamhetsutövaren att styra över vad som ska byggas. Det är dpl som styr markanvändningen och miljöprövningen som styr hur det får byggas. Jpl/vpl har ingen funktion över tiden – det som har betydelse är att man följer detaljplanen. Avvikelser från jpl/vpl följs inte upp och får inga konsekvenser. - Behov av skyddsåtgärder utanför jpl/vpl-området regleras i annat sammanhang (dpl eller miljöbalken). Jpl/vpl kan inte reglera vilken skyddseffekt som ska uppnås och då blir man beroende av andra instrument. - Föreskrifter om en skyldighet att bygga en infrastrukturanläggning kan föras in i PBL om jpl/vpl slopas. Vem (kommun eller Trafikverket) som upprättar och antar/fastställer planen blir en avgörande fråga. • Förändra praxis för miljöprövning av vattenverksamhet. - Idag har praxis blivit att alla störningar (både vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet) prövas när man bygger under mark. Däremot prövas inga störningar när man bygger ovan mark. Detta eftersom det inte betraktas som miljöfarlig verksamhet att anlägga infrastruktur eller uppföra byggnader ovan mark. • Domstolen ska bara pröva miljöpåverkan. Idag ska man redovisa hur något ska genomföras (lösningen/skyddsåtgärden/byggmetoden) och hur effekterna av detta kan reduceras. De tekniska lösningar som avses användas ska inte vara domstolens sak att bedöma utan istället vad miljön tål. Trafikverkets nya upphandlingsform med ECI-kontrakt ger problem med dagens krav på miljöprövning. Idag krävs en omfattande förprojektering för att få det underlag som behövs för en miljöprövning. • Tydliggör vilka frågeställningar som får överprövas och vad som får överprövas i respektive process. Idag är det vanligt att det inom ett projekt åberopas samma invändning i varje överklagan oavsett vilken plan- eller tillståndprocess som avses. Det är olika överprövningsinstanser vilket riskerar leda till att samma fråga prövas flera gånger. • Skapa möjligheter för myndigheter och kommuner att finansiera sina projektorganisationer. Statens avgiftsförordning och PBL 12 kap medger inte finansiering av en eventuell projektorganisation. När departementet beslutar om pengar bör det finnas med en budget för processamverkan. • Fastställa jpl/vp och besluta om miljödom även vid mindre avvikelse mot detaljplan. Genom att tillåta mindre avvikelse kan processerna förenklas och man slipper att upprätta nya/ändra detaljplaner.
	Troligen låg	<ul style="list-style-type: none"> • Slopa formellt BMP-beslut när man har löpande samråd. Den samordnade planprocessen som infördes 2013 förutsätter ett löpande samråd där synpunkter lämnas varför ett formellt BMP-beslut blir onödigt och tar upp en massa tid. I samrådet kommer det att framgå om behov av MKB föreligger. • Vissa vattenverksamheter borde tas upp på BMP-listan, d v s innebär automatiskt betydande miljöpåverkan. De verksamheter som listas behöver inte någon särskild bedömning eller beslut från länsstyrelsen. En sådan lista finns redan för miljöfarlig verksamhet, så det är fråga om att bygga på listan. • Inom jpl/vpl ange vilka krav som ska uppfyllas istället för att ange hur och var. Idag ska man specificera om det ska vara t ex bullervall eller bullerplank inom järnvägs-/väg området. Uppger man istället vad som ska uppnås kan man besluta om själva åtgärden senare. 	<ul style="list-style-type: none"> • Transparens och reglerad handläggningsordning av tillåtighetsprocessen hos regering och departement. Denna process är idag utan insyn. Prövningen sker enligt miljöbalken men är inte alls strukturerad på det sätt som annan prövning enligt miljöbalken. Andra prövningar har ett krav på sig att ha handläggningsordning och tider att följa. Tillåtighetsprövningen kan ta lång tid och olika departement verkar jobba med olika agendor. • Trafikverkets upphandlingsform med ECI-kontrakt* innebär minimal förprojektering vilket riskerar att försvåra parallella processer. Vid upphandling av ECI-kontrakt ställs funktionskrav med en minimal förprojektering som underlag. Då har man inte den projektering som behövs för miljöprövningen. Det kan således leda till ett försvårande av att driva parallella processer och därmed riskerar man att förlora mycket tid. <p>* ECI-early contractor involvement (Totalentreprenad fast ännu tidigare)</p>