

Samhällsbyggnadsnämnden

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Yttrande över Remiss - Regeringsuppdrag Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet

Sammanfattning

Linköpings kommun ställer sig i huvudsak positiv till förslaget och tillstyrker ambitionen att förenkla planeringsprocessen för mindre åtgärder på det statliga vägnätet ska kunna genomföras utan vägplan när åtgärden omfattas av en detaljplan. Förslaget har potential att effektivisera planeringsprocessen, minska dubbelarbete och skapa kortare ledtider för både kommunen och Trafikverket.

Kommunen anser dock att utredningens förslag är för snävt avgränsat. För att nå en verklig effektivisering i samhällsbyggandet anser Linköpings kommun att reformen bör gå längre och medge att kommuner själva får projektera och genomföra åtgärder på det statliga vägnätet, även av större omfattning.

För det fall regeringen väljer att gå vidare med utredningens begränsade förslag, där Trafikverket behåller hela ansvarsområdet för projektering och genomförande, kräver kommunen att regelverket skärps. Det måste då finnas tydliga nationella definitioner av begreppen, regler för när Trafikverket ska lämna bindande besked, en klar ansvarsfördelning för underlag samt garantier för att den ekonomiska risken vid fördröjningar inte läggs över på kommunen.

1. Principiell ståndpunkt: Utöka kommunens mandat att projektera och genomföra

Linköpings kommuns önskan är att få till en mer förutsägbar och snabbare hantering av utbyggnaden av det nationella och regionala vägnätet. Utöver det som föreslås i utredningen behöver Trafikverket fortsatt se över sina arbetssätt för att effektivisera sina processer för både planering och byggande av infrastruktur. Som en del av bristen på förutsägbarhet idag är kommunens erfarenhet att gjorda överenskommelser inte efterlevs. Kommunen ser därför att Trafikverkets översyn också behöver innefatta en mer rättssäker process gällande undertecknade överenskommelser.

Linköpings kommuns erfarenhet är att de insatser som Trafikverket hittills har gjort inte har gett de effekter som kommunen upplever att Trafikverket borde leverera när det gäller förutsägbarhet och effektivare arbete med att bygga ut vägnätet. Lagförslaget att flytta över en del av ansvaret på kommunen får inte ersätta fortsatt arbete med att effektivisera Trafikverkets egna processer.

Om kommunen eller annan part (t.ex. Försvaret, näringsidkare eller berörda fastighetsägare) är beredd att finansiera en del av statlig anläggning ska kommunen själv kunna göra åtgärden. I detta fall ska kommunen och Trafikverket ta fram en särskild överenskommelse som ska reglera genomförandet. Kommunen föreslår därför att lagstiftningen ska medge att kommuner själva kan detaljplanlägga samt välja att ta fram projekteringsunderlag och utföra byggnationen, under förutsättning att underlaget granskas och godkänns av Trafikverket.

Genom att samla planering, projektering, och genomförande hos kommunen är vår uppfattning att ledtiderna borde förkortas, och förutsägbarheten avseende ekonomi, tidplaner och genomförande i exploateringsprojekten och andra projekt kan förväntas öka.

2. Krav om utredningens snävare modell genomförs

Om regeringen väljer att inte ge kommunerna denna möjlighet, utan står fast vid att Trafikverket ska projektera och genomföra åtgärderna, vill Linköpings kommun fortsatt peka på flera avgörande brister i det föreslagna systemet som måste åtgärdas:

A. Tydliga definitioner, bindande besked och motiveringsplikt

Kriterierna för när undantaget får tillämpas är i dagsläget för otydliga. Begrepp som "*mindre omfattning*" och "*lokal påverkan*" måste preciseras i lagstiftningen eller kompletteras med nationella föreskrifter och vägledning från Boverket och Trafikverket. En alltför stor grad av bedömningsutrymme riskerar annars att leda till godtyckliga skillnader och olikartad tillämpning över landet.

Därutöver anser Linköpings kommun att undantaget även bör kunna gälla utanför sammanhållen bebyggelse. Detta skulle väsentligt öka effektiviteten samt underlätta och påskynda planläggningsprocessen i ett större antal ärenden.

Därutöver måste det regleras när i detaljplaneprocessen Trafikverket ska ta ställning till om undantaget får tillämpas. Kommunen kräver ett bindande ställningstagande från Trafikverket i ett tidigt skede. Utan ett sådant besked riskerar bedömningsprocessen att bli en ny administrativ tröghet hos Trafikverket. Om Trafikverket avslår kommunens begäran om undantag bör Trafikverket tvingas att motivera varför åtgärden kräver vägplan.

B. Krav på Trafikverkets projekteringsunderlag och miljöbedömning

Ett syfte med förslaget är att minska dubbla planeringsprocesser, vilket Linköpings kommun tycker är väldigt bra. Linköpings kommun bedömer dock att det även fortsättningsvis finns en risk att kommunens detaljplaneprocess och Trafikverkets projekterings- och beslutsprocess inte är tillräckligt synkroniserade. Om Trafikverkets projektering inte har kommit tillräckligt långt när detaljplanen tas fram kan kommunen sakna nödvändiga

uppgifter om vägåtgärdens slutliga utformning, markanspråk, tekniska lösningar och skyddsåtgärder.

Om Trafikverket tar fram underlag anser kommunen därför att det bör tydliggöras vilka krav som ska ställas på Trafikverkets projekteringsunderlag innan detaljplanen kan antas utgöra tillräckligt underlag för att undanta en vägplan. Trafikverket besitter den största sakkunskapen om den statliga vägen och måste garantera att underlaget levereras i rätt tid så att inte kommunens miljöbedömning grundas på ett ofullständigt underlag.

Linköpings kommun har erfarenhet av ett planärende där en mindre åtgärd på det statliga vägnätet hanterades inom detaljplaneprocessen. Eftersom Trafikverkets projektering inte hade kommit tillräckligt långt under detaljplanens upprättande behövde ett större vägområde planläggas än vad som var nödvändigt för att säkerställa åtgärdens genomförande. Den osäkerhet som rådde kring vägåtgärdens slutliga utformning försvårade även kommunens miljöbedömning, eftersom bedömningen fick göras utifrån ett mindre precist underlag. Kommunens erfarenhet visar att bristande samordning mellan detaljplaneprocessen och Trafikverkets projektering kan leda till både ett mindre effektivt markutnyttjande och ett mindre robust beslutsunderlag.

C. Ekonomiska konsekvenser och femårsfristen

Linköpings kommun efterlyser en mer utvecklad analys av de ekonomiska konsekvenserna för kommunerna. Även om förslaget kan innebära minskade kostnader genom att vägplan inte behöver tas fram, finns en risk att ett större ansvar för utredningar, samordning och miljöbedömning i stället överförs till kommunen.

Kommunen ser en mycket stor risk med utredningens förslag att ekonomiska avtal om mark och finansiering ska gälla i högst fem år från det att detaljplanen vunnit laga kraft. Om byggstarten försenas p.g.a. omständigheter hos Trafikverket riskerar kommunen omfattande omförhandlingar och ökade kostnader. Den ekonomiska risken för fördröjningar får inte överföras på kommunen när förseningen beror på omständigheter utanför kommunens rådighet.

Sammanfattande bedömning

Kommunen tillstyrker ambitionen att förenkla planeringsprocessen, men anser att:

1. Kommunerna får möjlighet att detaljplanelägga och även genomföra större infrastrukturprojekt som sedan övergår i Trafikverkets väghållaransvar. Åtgärderna bör även innefatta nationellt eller regionalt vägnät. Regeringen behöver därför utöka reformen så att kommuner får rätt att detaljplanelägga, förprojektera, projektera och genomföra åtgärder, även större, på det statliga vägnätet.
2. Om föreslagen förändring behålls krävs tydliga nationella föreskrifter och definitioner, tidiga och bindande besked från Trafikverket, garanterade projekteringsunderlag i rätt tid, skärpta ekonomiska skydd för kommunen vid fördröjningar.
3. Kommunen instämmer i att tidiga utbildningsinsatser behövs både hos Trafikverket och kommunerna för enhetliga bedömningar.

För Linköpings kommun

Alisa Basic

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Kopia till: Beredande nämnd