

## Landstingsstyrelsen

**Yttrande över betänkandet Effektivare planering av vägar och järnvägar (SOU 2010:57)****Bakgrund**

Stockholms läns landsting har getts möjlighet att yttra sig över betänkandet Effektivare planering av vägar och järnvägar (SOU 2010:57). Yttrande har lämnats av Regionplanenämnden, och styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik kommer att behandla förslag till yttrande vid sitt möte den 23 november 2010. Samråd med berörda förvaltningar har ägt rum inför utformning av yttrandet.

**Förslag till beslut**

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande till Näringsdepartementet enligt landstingsdirektörens tjänsteutlåtande.

**Landstingsstyrelsens förvaltnings synpunkter och kommentarer**

Betänkandet har inkommit från den parlamentarisk sammansatta Transportinfrastrukturkommittén under ledning av Bo Bylund. Kommitténs uppdrag har varit att effektivisera planeringsprocessen för transportinfrastruktur. I uppdraget ingick:

- att föreslå ändringar i väglagen och lagen om byggande av järnväg (banlagen) så att ledtiderna fram till färdig anläggning förkortas
- att förbättra samverkan mellan berörda aktörer
- att förbättra samordningen med övrig fysisk planering
- att förtydliga kopplingar till den ekonomiska planeringen för transportinfrastruktur.

Utgångspunkten för kommitténs förslag är att den fysiska planeringsprocessen för vägar och järnvägar ska vara utformad så att samhällsviktiga transportinfrastrukturprojekt kan planeras med den kvalitet som behövs på så kort tid som möjligt, varvid den miljöhänsyn, det demokratiska inflytande och den rättssäkerhet för enskilda som följer av lag ska säkerställas.

Kommittén föreslår bland annat att den fysiska planeringen av vägar och järnvägar ska utformas som en sammanhållen process, att kravet på miljökonsekvensbeskrivning slopas om ett väg- eller järnvägsprojekt kan antas inte medföra en

## Bilaga

1. Sammanfattning av SOU 2010:57
2. Yttrande från Regionplanenämnden, 2010-10-27

betydande miljöpåverkan, att planeringen för väg- och järnvägsprojekt som genomförs samtidigt samordnas, samt att väglagen och banlagen ska vara tydligare när det gäller bestämmelser om samråd och miljökonsekvensbeskrivningar.

Utförlig redogörelse och analys av kommitténs förslag samt beskrivning av konsekvenser för Stockholms läns landsting framgår av yttranden från regionplanenämnden och SL. Regionplanenämnden har samrått med SL i beredningen av ärendet.

Regionplanenämnden tillstyrker i huvudsak kommitténs förslag. Nämnden anser dock att utredningen inte tillräckligt beaktar betydelsen av att förstärka det regionala perspektivet vid fysisk samhällsplanering. Vidare anser nämnden att förkortning av planeringsprocessen inte får ske på bekostnad av en ordentlig prövning av miljöhänsyn och andra intressen då planeringen av transportinfrastruktur i en storstadsmiljö handlar om komplicerade projekt med stor påverkan på omgivningen. I en sådan miljö måste processerna få ta viss tid men systemet går att effektivisera anser nämnden.

Nämnden ser stora fördelar med kommitténs förslag att den fysiska planeringen av vägar och järnvägar ska utformas som en sammanhållen process men understryker att det bör tydliggöras vad som sker om processen avbryts eller behöver tas om i syfte att säkerställa att nödvändig dokumentation ställs samman. Vad gäller gränssnittet mellan den ekonomiska och den efterföljande fysiska planeringen av transportinfrastruktur är förslagen i betänkandet otydliga enligt nämndens uppfattning.

Slutligen nämner nämnden att det är Trafikverket som antas vara spårbyggare och därmed ansvarig exempelvis för samordning och samråd med kommuner. Mot bakgrund av att även andra aktörer än Trafikverket har detta uppdrag, däribland SL, förordar nämnden att lagtexten i detta avseende skrivs mer neutralt samt att trafikverkets olika roller förtydligas.

Även SL anser att kommitténs förslag i huvudsak är bra och bedömer att ett införande bör leda till en effektivisering av planeringsprocessen. SL betonar dock att avsaknaden av markåtkomstlösning i förslaget, för att bygga tunnelbana eller spårväg med stöd av endast detaljplan, innebär att förslaget inte är effektivt nog för att man ska kunna överge järnvägsplan och endast stödja sig på detaljplan. Enligt SL:s bedömning krävs även nya regler i Plan- och bygglagen samt i Fastighetsbildningslagen vilka medger rätt för en spårbyggare att inlösa mark tvångsvis enbart med stöd av detaljplan.

Vidare tydliggör SL att kommittén inte anger någon begränsad tid för regeringens överklagandehantering, vilket gör att spårbyggaren/väggbyggaren även fortsättningsvis kommer att leva i ovisshet kring hur lång tid regeringens handläggnings-

tid kan komma att vara. Från sin sida bedömer SL att det vore önskvärt att lagen angav att handläggningen i normala fall inte ska ta mer än till exempel halvår.

Beträffande kommitténs förslag om ett löpande samråd under järnvägsplanprocessen understryker SL att det vore önskvärt att det tydliggörs i lag att myndigheter ska delta i samråd tidigt under planprocessen. SL bedömer att det bör vara rimligt att tillämpa stoppdatum för senaste tidpunkt att lämna remissvar när det gäller samråd med myndigheter.

Från sin sida har förvaltningen inget att invända utöver vad som angivits av RN och SL.

**Mona Boström**  
Landstingsdirektör

**Helena Holmstedt**  
Finansdirektör