

PM

Ang försening av Västlänkenprojektet

Göteborg 2023-02-13

Diariennr: SMF-2023-02676

Situation

Projekt Västlänken (benämnt VL nedan) har flaggat för att projektet inte kommer att bli klart inom angiven tid, enligt beslutad järnvägsplan.

Bakgrund

I Järnvägsplanen finns angivet ett antal tillfälliga nyttjanderättsområden som VL kan nyttja för utförandet. Nyttjanderätterna innebär att projektet har rådighet över berörda ytor och därmed stor frihet att agera inom dessa områden, i princip såsom egna områden. Inom nyttjanderätterna gäller således generellt sett inte stadens beslutade regelverk. Dock finns det ett antal överenskommelser och avtal som reglerar förhållandet mellan staden och Trafikverket/VL för att underlätta samverkan mellan parterna.

Frågeställning

Järnvägsplanens tillfälliga nyttjanderätter löper ut. Göteborgs stad (benämnt staden nedan) behöver därför redan nu ta ställning till hantering av de områden som projektet behöver för att kunna färdigställa sitt arbete efter att järnvägsplanens tidplan har löpt ut och beslutade nyttjanderättsområden upphör. Detta ställningstagande bör diskuteras och beslutas i lämpligt/-a forum för att snabbt kunna möta trafikverkets fråga när den väl dyker upp.

Aktuella alternativ

Vi ser framför oss två huvudsakliga vägar att gå:

1. MARKUPPLÅTELSE

A) Full likställighet

Projekt Västlänken får vid utgången av projektets järnvägsplan agera som vilket annat projekt som helst när det gäller de ytor och områden man behöver för färdigställande. Det innebär att följa de riktlinjer, regelverk, lagar och förordningar som gäller både generellt och i staden specifikt.

Staden följer med detta alternativ de beslut som är fattade av kommunstyrelsen och lever därmed upp till sin skyldighet att behandla alla projekt lika (*likställighetsprincipen*). I detta förslag är det en tydlig gränsdragning kring finansieringen av projektet och Staden åsamkas inga direkta extra kostnader. Behövs det skjutas till medel till projektet, så bidrar Staden i form av en part inom det Västsvenska paketet.

Konsekvensen för projektet: ordningslagen gäller för alla ytor. Polisen ska göra en prövning utifrån vad som krävs av hänsyn till trafiken samt allmän ordnings och säkerhet (3 kap. 14 § OL). Dock behöver inte kommunen höras och kan inte heller lämna veto eftersom marken förvaltas av annan än kommunen (3 kap. 2 § OL). VL får i övrigt ansöka om de tillstånd som behövs när man nyttjar stadens ytor. Det gör också att beslutade avgifter kommer att tas ut för markupplåtelser, markavtal, starttillstånd etc. Det finns även en inte helt obetydlig risk för ökad administration för båda parter samt ökade kostnader för projektet men också troligen ökade intäkter för staden.

Detta alternativ ger Staden en något större möjlighet att ställa krav på den tid som projektet har ytor till förfogande. Detta skulle kunna bidra till att andra projekt tidigare får tillgång till vissa ytor, men det finns också en risk att dialogen kring Västlänkens behov skapar ett spant samarbetsklimat.

Vilken påverkan det får på befintlig organisation hos staden (främst VLIS) är svårt att säga på förhand. VLIS är ju i nuläget och till stor del finansierad av TrV/VL.

B) Möjlighet till generellt reducerade avgifter enligt beslut i KF

Projektet VL får agera som i punkten 1 - men att stadsmiljöförvaltningen beslutar att staden tar ut reducerade avgifter av projekt Västlänken för schaktning i och/eller nyttjande av stadens ytor.

Konsekvensen är att i motsats till alternativ 1, så måste det finnas ett tydligt motiv ("särskilda skäl") till varför just projekt Västlänken skall få denna specialhantering och varför staden anser det vara befogat att för detta projekt göra ett avsteg från likställighetsprincipen. Det finns en stor risk att staden skapar ett prejudikat som andra exploatörer, inte minst Trafikverket själva, kan komma att åberopa i framtiden, för att slippa motsvarande rutiner och därtill hörande avgifter. I detta alternativ tar staden på egen hand ökad kostnad för projektets försening genom de uteblivna avgifterna.

En av orsakerna varför Staden tar ut avgifter för ytor är bl a för att skapa ett incitament för projekten att lämna tillbaka ytor så snart som möjligt. Det finns en risk att projektet inte tillräckligt aktivt prioriterar att återlämna ytor då de tillåts disponeras utan kostnad.

På samma sätt som i alternativ 1 är det fortfarande stadens regelverk som gäller, vilket betyder att det fortsatt finns möjligheter att ställa tydliga krav på projektets användning av ytor med tillhörande risk för ett spant samtalsklimat.

2. JÄRNVÄGSPLAN

I båda alternativen med Markupplåtelse (1 a och 1 b) tvingas staden att kortsiktigt behöva hantera och bedöma projektets behov av yta ställt mot andra behov av allmän plats. Dock saknar staden förmåga och kunskap för att kunna bedöma vilka ytor som projektet är i behov av för att kunna genomföra sin utbyggnad. Detta hanteras lämpligast genom ett förfarande med järnvägsplan.

Alternativ 2 innebär att VL-projektet ansöker om förnyad/förlängd järnvägsplan för de områden som inte kommer att hinna färdigställas inom den ursprungliga järnvägsplanen (*enligt initial information torde detta inte vara en alltför komplicerad fråga?*).

Konsekvensen är att gränssnitt mellan parterna är tydligt och att de samverkansformer som redan finns etablerade kan fortsätta till båda parter gagn. För staden innebär det att etablerade rutiner kan följas och förhoppningsvis administrationen håller sig på en hanterbar nivå. För projektet innebär det att kostnaderna blir mer förutsägbara och hanteringen enklare. I detta alternativ så försvinner dock stadens möjlighet att ställa tydliga krav på projekt Västlänken. Detta gör att Staden behöver vara en aktiv part i dialogen kring järnvägsplanernas förlängning för att bevaka andra utvecklingsprojekts behov av mark samt de trafikala åtgärderna som projekt Västlänken fortsatt behöver åtgärda. En del av de tillfälliga lösningar som finns behöver sannolikt förbättras/förändras om projektet skall ha kvar dem en längre tid.

Rekommendation

För att skapa ett ”renare” och tydligare gränssnitt mellan parterna **rekommenderas alternativ 2** – ansöka om förnyad/förlängd järnvägsplan - som fortsatt lösning på frågan.

I detta alternativ krävs en aktiv roll från staden i dialogen med Trafikverket kring de konsekvenser och påverkan det får stadens övriga exploateringar. Alternativet torde ge avsevärt mindre administration för båda parter då många rutiner redan finns vilket borde skapa bättre förutsättningar att driva projektet framåt.

I detta ligger också frågan om förnyad diskussion om ersättningar. Staden och projekt Västlänken har förhandlat om ersättning för ett antal aspekter under Västlänkens byggnation. Allt ifrån ersättning för borttagna parkeringar till ersättning för det extraarbete stadens förvaltningar har behövt göra. Dessa avtal behöver i så fall förhandlas om då de gällde under förutsättning att Västlänken följde sin tidplan. Denna dialog behöver sannolikt föras även under de första två alternativen, då en fortsatt byggnation kommer att medföra fortsatta konsekvenser för staden.

I tjänsten

Michael Ernfors
Ledningskoordinator Västlänken
Stadsmiljöförvaltningen