

RAPPORT

Ledningsärenden

Åtgärder för kortare handläggningstid och effekter av ökad närvaro i fält.



Trafikverket

Postadress: Box 1140, 631 80, Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Rapport Ledningsärenden - Åtgärder för kortare handläggningstid och effekter av ökad närvaro i fält

Författare: Ida Nyborg, UHbä3

Dokumentdatum: 2021-03-01

Ärendenummer: TRV 2021/21961

Version: 1

Kontaktperson: Ida Nyborg

Innehåll

| | |
|--|----|
| Sammanfattning | 5 |
| 1. Bakgrund | 5 |
| 1.1 Beskrivning av uppdraget | 6 |
| 2. Handläggningstider | 6 |
| 2.1 Ledningskorsningsärenden | 6 |
| 2.1.1 Diagram 1 – Inkomna ledningskorsningsärenden järnväg per år | 6 |
| 2.1.2 Diagram 2 – Inkomna ledningskorsningsärenden järnväg per månad | 7 |
| 2.1.3 Diagram 3 – Medelvärde för handläggningstid av ledningskorsningsärenden järnväg 2020 | 7 |
| 2.2 Ledningsärenden väg | 8 |
| 2.2.1 Diagram 4 – Inkomna ledningsärenden väg, per år | 9 |
| 2.2.2 Diagram 5 – Inkomna ledningsärenden väg, per månad | 9 |
| 2.2.3 Diagram 6 – Medelvärde för handläggningstid av ledningsärenden väg 2020 | 10 |
| 2.2.4 Diagram 7 – Ledningsärenden väg totalt antal fattade beslut per år | 10 |
| 2.3 Insatser för kortare handläggningstider | 11 |
| 3. Ändrade regler för ledningsärenden väg | 11 |

| | |
|----------------------------------|----|
| 3.1 Effekter av ändrat regelverk | 11 |
| 3.2 Ny ersättningsmodell | 11 |
| 3.3 Möte i fält | 12 |
| 4. Kommande utmaningar | 12 |

Sammanfattning

Den här rapporten sammanfattar Trafikverkets arbete med att korta handläggningstiderna för ledningsärenden och beskriva effekterna av det nya regelverket som började gälla den 1 januari 2020 för ledningsärenden väg (Standardavtalet ABS 20). Rapporteringen vänder sig i första hand till Trafikverkets uppdragsgivare men kan också vara av intresse för andra parter med intresse för bredbandsutbyggnaden i Sverige.

Insatser för kortare handläggningstider avseende ledningskorsningsärenden har bland annat bestått av förbättrat systemstöd, kortare ledtider internt, utveckling av effektivare arbetssätt samt kompetensutveckling hos handläggarna. Insatser för kortare handläggningstider avseende ledningsärenden väg har bland annat bestått av utveckling av effektivt arbetssätt, befintligt stödsystem samt övertidsinsatser. Trafikverket har även vidareutvecklat interna och externa samarbeten i syfte att korta ned handläggningstiderna. Handläggningstiden för ledningskorsningsärenden är stabil och målet uppnåddes under hela 2020. Trafikverkets interna målsättning för ledningsärenden väg har varit att 30 % av ärendena ska handläggas inom 66 arbetsdagar (2020). På totalen uppnåddes målet för 2020 dvs. 44 % av ärendena handlades inom 66 arbetsdagar.

I rapporten (TRV 2018/64592) föreslog Trafikverket tre åtgärder; alternativ till standardplaceringar, ny ersättningsmodell och möjlighet till möte i fält innan ansökan. De samlade effekterna av det förändrade regelverket kommer att framgå först inom några år. I denna rapport kan Trafikverket i nuläget endast presentera effekterna så här långt dvs. effekterna på handläggningen och den ökade närvaron i fält.

1. Bakgrund

Enligt regeringens bredbandsstrategi ska Sverige inom en snar framtid vara helt uppkopplat. Vägar och järnvägar utgör central mark för att binda ihop bredbandsutbyggnaden i landet. I takt med att bredbandsutbyggnaden i Sverige nått det lågtrafikerade vägnätet är det oftast dyrare och mer komplicerat att förlägga fiber.

Trafikverket fick den 31 maj 2018 ett regeringsuppdrag (TRV 2018/64592) vilket var att analysera alternativa placeringar inom vägområdet, om ytterslänt och slänftot saknas, samt alternativa förläggningsmetoder. Utöver det skulle Trafikverket också se över sin organisation för handläggning av ledningsärenden. Översynen av organisation och arbetssätt internt syftade först och främst till att undvika långa handläggningstider, något som var ett stort problem under 2017-2018 och som därefter till och från varit en del i utmaningen vad gäller bredbandsutbyggnaden.

Trafikverket lämnade in regeringsuppdraget i slutet av 2018 och arbetade därefter med att implementera föreslagna åtgärder. En ny organisation var klar i februari 2019 och det nya standardavtalet ABSF20, som tagits fram i samarbete med branschföreträdare under 2019, trädde i kraft den 1 januari 2020. Innan dess fanns möjlighet för alla ledningsägare, som så önskade, att ingå ett tillfälligt avtal från och med den 1 april 2019.

Det nya standardavtalet ger bland annat ledningsägare tillgång till fler förläggningsområden inom vägområdet och möjlighet till att träffas i fält innan ansökan skickas in.

1.1 Beskrivning av uppdraget

I Trafikverkets regleringsbrev för 2020 står följande uppdrag:

”Trafikverket ska korta handläggningstiderna vid ansökningar om tillstånd för att förlägga ledningar inom väg- eller järnvägsområden, så kallade ledningsärenden. Trafikverket ska redovisa vilka insatser myndigheten har gjort för att korta handläggningstiderna och vilken effekt dessa insatser har haft. Trafikverket ska vidare redovisa effekter av ändrade regler för ledningsärenden. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 2 mars 2021.”

2. Handläggningstider

2.1 Ledningskorsningsärenden

Regelverken och handläggningen skiljer sig åt mellan väg och järnväg. Antal ärenden om att förlägga en ledning i anslutning eller som korsar järnvägen är också betydligt färre.

Handläggningstiden för ledningskorsningsärenden är stabil och målet uppnås under hela 2020.

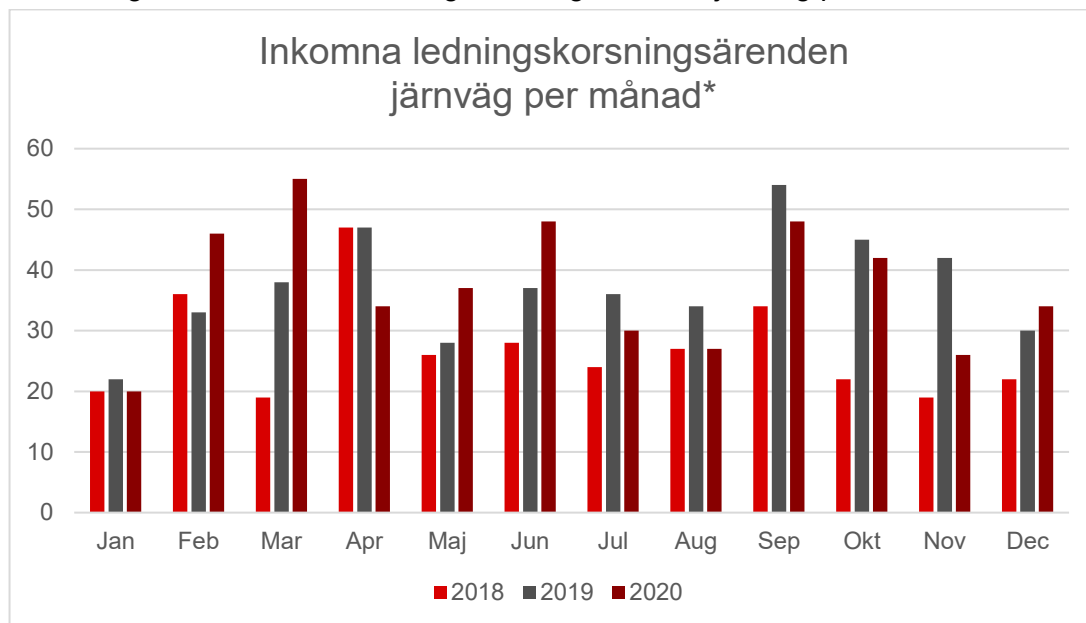
I figurerna nedan redovisas antal inkomna ärenden per år, månad och den genomsnittliga handläggningstiden.

2.1.1 Diagram 1 - Inkomna ledningskorsningsärenden järnväg per år



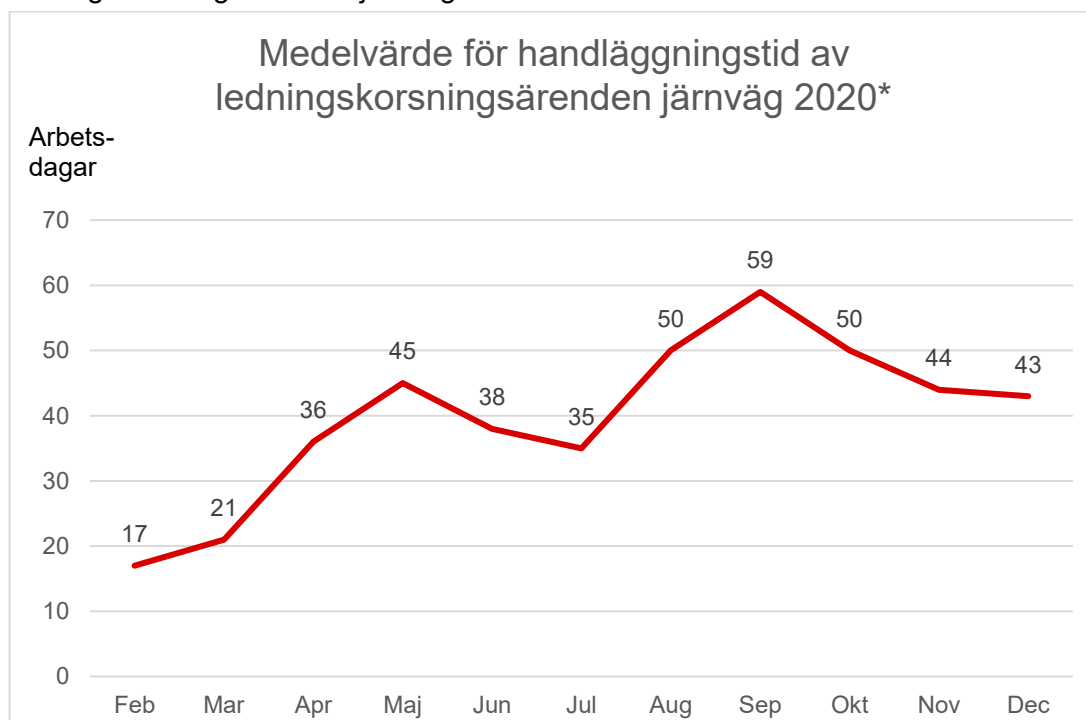
* Diagrammet illustrerar inflödet av ledningskorsningsärenden mellan åren 2011 – 2017. Statistiken visar en gradvis ökning varje år under denna 7-års period.

2.1.2 Diagram 2 - Inkomna ledningskorsningsärenden järnväg per månad



* Diagrammet illustrerar inflödet av ledningskorsningsärenden per månad mellan åren 2018 – 2020.

2.1.3 Diagram 3 – Medelvärde för handläggningstid (arbetsdagar) av ledningskorsningsärenden järnväg 2020



* Diagrammet illustrerar medelvärdet för handläggningstiden gällande ledningskorsningsärenden järnväg, under perioden februari – december, 2020. Helgdagar är inte inkluderade i statistiken.

2.2 Ledningsärenden väg

Handläggningen av ledningsärenden väg har hela tiden varit den största utmaningen för Trafikverkets bidrag till bredbandsutbyggnaden. Antalet ärenden är mer än 10 gånger så många som för ledningskorsningsärenden och ärendeprocessen innehåller totalt sett flera steg som i många fall är utspridda under flera års tid.

Trafikverkets handläggningstider för ledningsärenden har tidigare presenterats som tiden från att en ledningsägare skickar in sin ansökan till dess att handläggare är utsedd på myndigheten och påbörjar handläggningen. Det arbetssättet redovisas även idag vad gäller extern kommunikation.

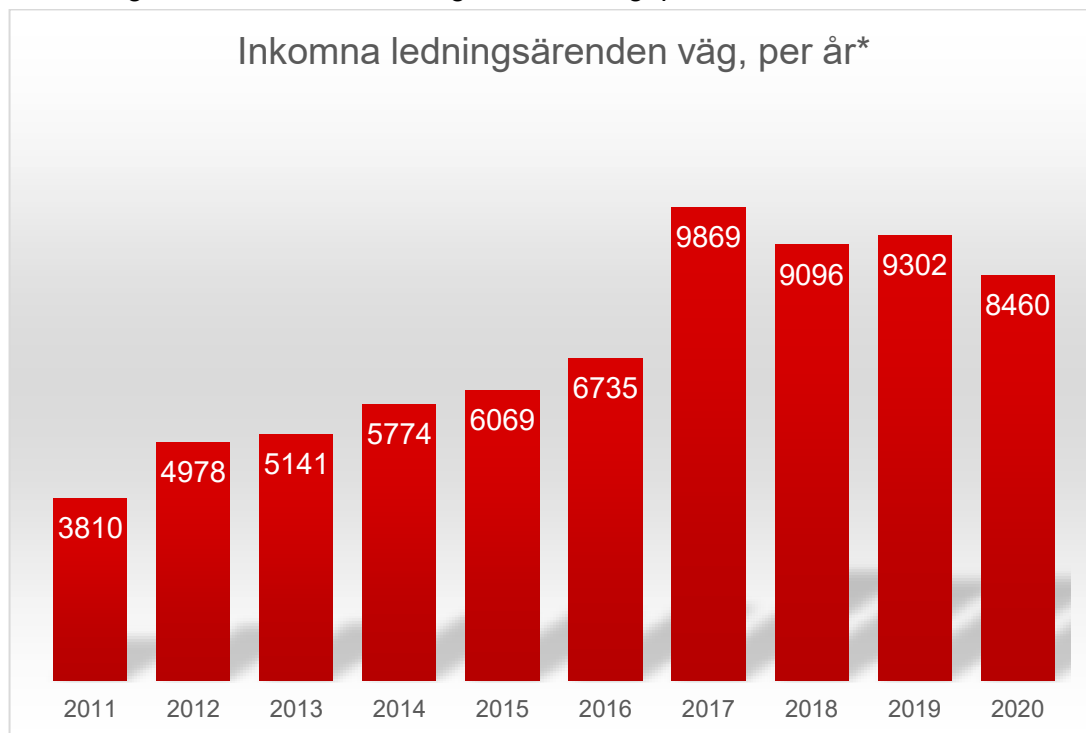
2019 förändrade Trafikverket sitt sätt att definiera ”handläggningstid”. Tiden som numera redovisas som handläggningstid är antalet dagar från det att en ansökan registreras till dess att ett beslut tas i ärendet.

Lagkravet för handläggningstid är fyra månader. Trafikverkets interna målsättning har varit att 30 % av ärendena ska handläggas inom 66 arbetsdagar (2020). För 2021 har målet höjts till 40 %. På totalen uppnåddes målet för 2020, dvs. 44 % av ärendena handlades inom 66 arbetsdagar. Handläggningstiden har dock *varierat* under året till följd av bland annat ärendevolymer och semesterperioder. Sett över hela året nås målet för de två första tertialen (T1 42 %, T2 70 %), för att därefter försämras under sista tertialen (T3 26 %).

Inflödet av antal ärenden varierar över tid och är svårt att förutse. Trafikverket arbetar kontinuerligt med omvärldsbevakning i syfte att planera sin bemanning. Det är dock svårt att snabbt ställa om och utöka antalet handläggare vid toppar eftersom handläggningen förutsätter introduktion och upplärning vilket tar tid.

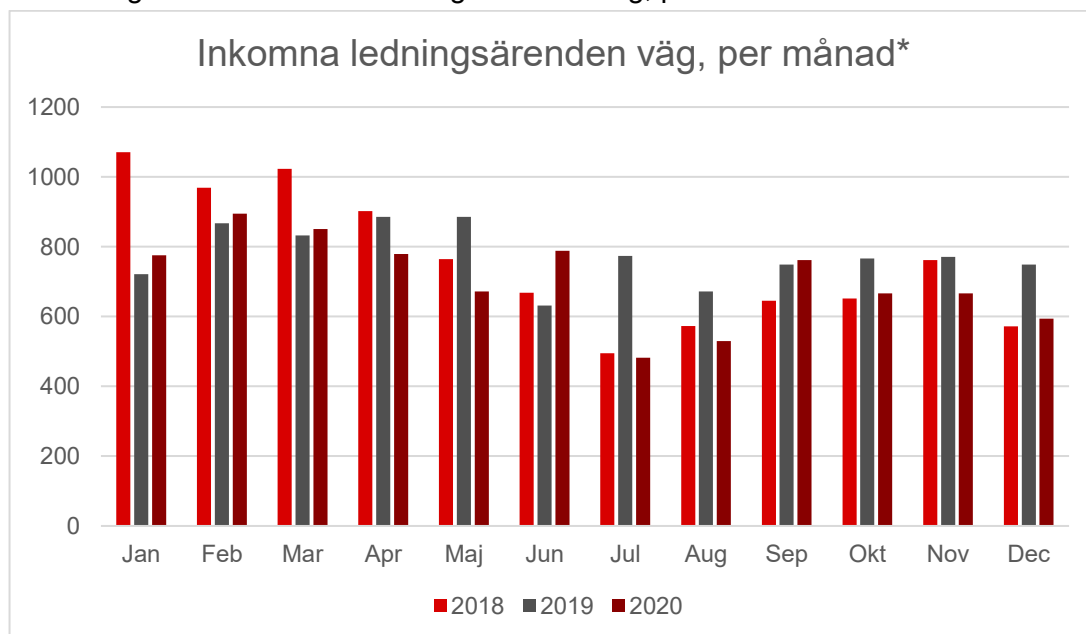
Trots att Trafikverket jobbar aktivt för att öka närvaro i fält ser vi ett ökat behov från ledningsägare att komplettera, revidera och förlänga sina ansökningar. Detta medför att handläggaren i större utsträckning arbetar med samma ärende under en längre tid och fattar beslut i samma ärenden, vilket framgår av statistiken vid jämförelse av diagram 4 och 7 nedan. Trafikverkets egen analys av detta är att ledningsägare inte projekterat klart innan ansökan skickas in och därmed tillämpar ”löpande projektering”. I figurerna nedan visas antal inkomna ärenden per år, månad, genomsnittliga handläggningstiden samt antal fattade beslut per år.

2.2.1 Diagram 4 – Inkomna ledningsärenden väg, per år



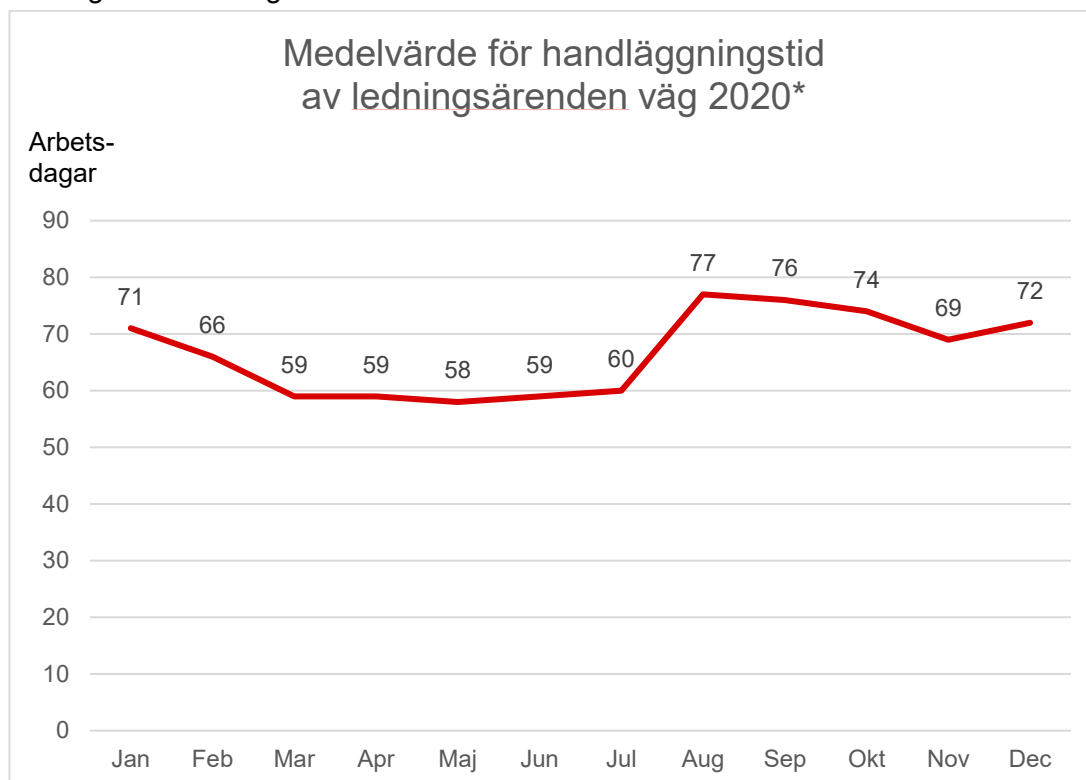
*Diagrammet ovan illustrerar inflödet av ledningsärenden väg mellan åren 2011 – 2020.

2.2.2 Diagram 5 – Inkomna ledningsärenden väg, per månad



* Diagrammet illustrerar inflödet av ledningsärenden väg per månad mellan åren 2018 – 2020.

2.2.3 Diagram 6 – Medelvärde för handläggningstid (arbetsdagar) av ledningsärenden väg 2020



* Diagrammet illustrerar medelvärdet för handläggningstiden gällande ledningsärenden väg, under perioden januari – december, 2020. Helgdagar är inte inkluderade i statistiken.

2.2.4 Diagram 7 – Ledningsärenden väg totalt antal fattade beslut per år



* Diagrammet illustrerar det totala antalet fattade beslut per år mellan 2014 – 2020 gällande ledningsärenden väg.

2.3 Insatser för kortare handläggningstider

När det gäller våra externa samarbeten har dessa utvecklats under året. Vi har t.ex. månadsvisa avstämningar med stora ledningsägare i syfte att förbättra ansökningarna som inkommer. På så sätt slipper handläggaren be om kompletterande uppgifter i stora mängder av ansökningarna. På dessa avstämningar har ledningsägaren och Trafikverket även haft möjlighet att diskutera pågående arbeten och ansökningar som väntar på beslut där meningsskiljaktigheter finns.

Eftersom handläggningstiden påverkas av kvaliteten på ansökningarna har vi även utökat vår webbplats med bättre informationsmaterial samt exempelbilder till den sökande, för att det ska vara lätt att göra rätt.

För ledningsärenden väg (anslagspost Planering, stöd och myndighetsutövning) finns det sedan tidigare ett digitalt ärendesystem som stöd för handläggningen. Arbetsätt och stödsystem har kontinuerligt utvecklats. Verksamheten har testat olika sätt att fördela ärenden för att uppnå en optimal genomströmning. Utvecklingen följs upp varje vecka och återkopplas till all berörd personal.

Under 2020 har det även varit stort fokus på att identifiera moment i handläggningen som kan avvecklas eller effektiviseras. För att t.ex. korta våra interna ledtider har vi vidareutvecklat våra interna samarbeten. Vi har bland annat skapat forum tillsammans med våra specialister inom miljö, trafikmiljö, geoteknik, underhåll och juridik.

I januari 2020 implementerades ett nytt digitalt systemstöd för handläggning av ledningskorsningsärenden (anslagspost Drift, underhåll och trafikledning på järnväg). Utöver förbättrat systemstöd har verksamheten arbetat med att korta ledtiderna internt. Den viktigaste orsaken till stabila handläggningstider är utvecklingen inom personalstyrkan. Vi har succesivt kunnat omfördela handläggare genom effektivare arbetsätt och kompetensutveckling hos handläggarna. Under året har även övertidsinsatser genomförts.

3. Effekter för ändrat regelverk för ledningsärenden väg

I rapporten (TRV 2018/64592) föreslog Trafikverket tre åtgärder; alternativ till standardplaceringar, ny ersättningsmodell och möjlighet till möte i fält innan ansökan. De samlade effekterna av det förändrade regelverket kommer att framgå först inom några år. Trafikverket kan i nuläget presentera effekterna så här långt, dvs. effekterna på handläggningen och den ökade närvaron i fält.

3.1 Alternativ till standardplaceringar

Vid sidan av förstahandsalternativen ytterslännt, slänntfot eller kantrensa öppnade Trafikverket upp för ledningsförläggning i dikesbotten, gång- och cykelväg eller flack innerslännt. De nya alternativen gäller där bättre alternativ t.ex. ytterslännt eller slänntfot inte finns eller inte går att nyttja. Effekten av fler placeringsmöjligheter är bland annat att färre avslag ges.

3.2 Ny ersättningsmodell

Det nya standardavtalet ABSF20, där den nya ersättningsmodellen ingår, upplevs både som tydligare och lättare att förstå och ta till sig. Extern information gällande det nya avtalet finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats och i e-tjänstportalen för ledningsärenden väg. Information skickas även med vid tecknandet av avtalet.

Fler placeringsmöjligheter finns i nya ersättningsmodellen och ersättningens storlek påverkas av vägens ÅDT, se figur nedan.

Om den nya ersättningsmodellen påverkar ledningsägarens val av ledningsförläggning i samband med projekteringsarbetet, är för tidigt att säga.

ABSF 20

| PLACERING I VÄGOMRÅDET | ÅDT 0-999 | ÅDT 1000-1999 | ÅDT 2000- |
|-------------------------|-----------|---------------|-----------|
| 1. Ytterslänt | 0 | 0 | 0 |
| 2. Dikesbotten/slänkfot | 4.46 | 9.54 | 14.41 |
| 3. Innerslänt | 14.84 | 31.80 | 48.03 |
| 4. I belagd väg | 26.68 | 63.59 | 96.06 |
| 5. I grusväg | 14.84 | | |
| 6. I gång- och cykelväg | 14.84 | | |

3.3 Möte i fält

När Trafikverkets standardvillkor för att gräva ned fiberoptiska ledningar inte kan uppfyllas och ledningen behöver placeras på en avvikande plats eller alternativ förläggningsplats inom vägområdet, kan Trafikverket sedan den 1 april 2019 möta ledningsägaren ute i fält. Syftet är att underlätta tillståndshandlingen genom att diskutera rätt placering vid svåra förutsättningar.

Intresset för ett möte i fält innan ansökan har skickats in har varit betydligt lägre än förväntat. Det skulle kunna bero på att man anser att det är för dyrt (3 700 kr), kravet på eget utfört platsbesök anses för hårt (Trafikverket accepterar inte skrivbordsprojektering) eller att behovet av speciallösningar för diskussion i fält är förhållandevis litet.

Mellan den 1 april 2019 – den 31 december 2020 har det inkommit 153 förfrågningar om fältbesök varav 67 beviljats och 44 av dessa har sedan genererat i en faktisk ansökan till Trafikverket. Även om antalet förfrågningar inte speglar den bild av behov som branschen framfört har detta arbetssätt genererat bättre ansökningar överlag.

Trafikverkets fältrepresentanter har regelbundna avstämningar via Skype för att diskutera avvikande placeringar i aktuella ärenden. Detta för att få en enhetlig bedömning, erfarenhetsutbyte samt dokumentera de beviljade avvikande placeringarna. Beviljade avvikande placeringar och dess lösningar dokumenteras i ett gemensamt internt material för Trafikverkets fältrepresentanter. Dessutom ingår vissa pilotprojekt över nya tekniker som tidigare inte godkänts t.ex. soft trenching (grusväg) och micro trenching (belagd yta).

4 Kommande utmaningar

Inflödet av antal ärenden varierar över tid och är svårt att förutse. Trafikverket arbetar kontinuerligt med omvärldsbevakning i syfte att planera för en robust bemanning. Det är dock svårt att snabbt ställa om och utöka antalet handläggare vid toppar, eftersom handläggningen förutsätter introduktion och upplärning vilket tar tid. I dessa tider är rekrytering och upplärning extra svårt med anledning av de restriktioner som råder pga. pandemin.

Trafikverket förväntar sig att antalet ledningsärenden kommer att öka ytterligare under 2022 till följd av ökade volymer vad gäller bidrag till bredbandsutbyggnad. Som framgår av sammanställningen är det en stor utmaning att bibehålla handläggningstider inom målnivån för ledningsärenden väg (anslagspost Planering, stöd och myndighetsutövning).

Bemanningen av handläggare är alltid en viktig faktor kopplat till handläggningstider. En avgiftsfinansiering kopplat till ansökan skulle kunna bidra till mer genomarbetade ansökningar som baseras på riktiga projekteringar.

En handlingsplan håller på att tas fram i syfte att samordna och följa alla aktiviteter som är igång för att förbereda Trafikverkets verksamhet, utifrån att antalet ärenden fortsätter att öka. En viktig förutsättning för att lyckas med den fortsatta bredbandsutbyggnaden är naturligtvis ett fortsatt nära samarbete mellan alla berörda parter.