

# Kartläggning av Trafikverkets planeringssamarbete med kommunerna

## Sammanfattning

Trafikverket har av regeringen fått i uppdrag att kartlägga planeringssamarbetet med kommunerna. Ett särskilt fokus ska ligga på kopplingen mellan planeringen av infrastrukturprojekt och bostadsbyggande. I denna rapport konstaterar vi att aktörerna ser en stor nytta av samverkan i tidiga skeden, innan de formella planeringsprocesserna har startat. Samverkan i tidiga skeden kräver mycket resurser och det krävs därför att aktörerna prioriterar detta arbete. Kartläggningen ger nulägesbilden att kommunerna upplever att Trafikverket inte alltid har tid. En slutsats som dras är att ett ökat kunskapsutbyte mellan aktörerna skulle kunna minska tiden som används för att diskutera formaliafrågor, till förmån för ökat utbyte i strategiska frågor. Samverkan i översiktsplaneringen identifieras som en nyckel till fungerande samarbete mellan aktörerna. Om både kommuner och Trafikverket då tar fram underlag om trafikstrategiska frågor finns förutsättningar att samsyn skapas och konflikter i senare skeden undviks. Det finns dock målkonflikter som är svåra att hantera även i översiktsplaneringen. Det gäller exempelvis hur prognoser för transportsystemet kan hanteras i relation till kommunernas målstyrning.

En annan omtalad fråga de senaste åren har varit riksintressen för trafikslagets anläggningar. Trafikverket anser att systemet för utpekande av riksintressen fungerar men ser samtidigt, utifrån kartläggningen, ett behov av att tydliggöra vilka aspekter av transportsystemet som är av riksintresse och på vilket sätt de ska skyddas mot försämrade funktion. Här berörs i hög grad önskemål om förtätning med bostäder intill infrastruktur. De senaste åren har nya metoder för planering och finansiering av infrastrukturåtgärder prövats. Trafikverket menar att det arbetssätt som använts av Sverigeförhandlingen och liknande projekt visserligen leder till en skjuts framåt i utvecklingen, men att de samtidigt innebär en risk att problem uppstår senare eftersom de inte prövas i samma sammanhang som övriga infrastrukturåtgärder. Stadsmiljöavtalen identifieras som ett område där förhandling kan skapa mervärden.

Trafikverket ser att en utvecklad regional planering är ett måste för att infrastrukturplaneringen, från strategiska inriktningar i kommunernas översiktsplaner till Trafikverkets framtagande av nationell plan för transportsystemet, ska hänga ihop.

## Läsanvisning

Upplägget i denna rapport är att vi efter en bakgrund om vad som är aktuellt på området just nu gör en kort genomgång av hur planeringssamarbetet bedrivs idag. Därefter redogör vi för vilka synpunkter vi har fått in genom vår kartläggning, där vi har haft kontakt med en mängd kommuner och andra myndigheter. Slutligen presenteras en analys av planeringssamarbetet utifrån kartläggningen i kombination med de synpunkter som har inhämtats internt på Trafikverket. Utifrån analysen ges ett antal förbättringsförslag.



## Innehåll

Kartläggning av Trafikverkets planeringssamarbete med kommunerna.....	1
Sammanfattning.....	1
Läsanvisning.....	1
Bakgrund.....	3
Avgränsning.....	4
Metod.....	4
Beskrivning av planeringssamarbetet med kommunerna.....	6
Riksintressen.....	6
Tidiga skeden.....	6
Strategisk infrastrukturplanering.....	7
Översiktsplanering.....	7
Övriga ärenden.....	7
Fastighetsfrågor.....	8
Regional planering.....	8
Kartläggning av Trafikverkets samarbetspartners syn på planeringssamarbetet.....	10
Samarbetets svagheter och styrkor.....	10
Arbetsätt i tidiga skeden.....	11
Förhandlingsplanering.....	12
Översiktsplaneringens framtid.....	13
Ökad betydelse av regional nivå.....	13
Tydliga riksintressen.....	13
Övriga vanligt förekommande synpunkter.....	14
Trafikverkets analys.....	15
Samarbetsformer i tidiga skeden.....	15
Riksintressen.....	15
Översiktsplanering.....	16
Trafikprognoser i planeringen.....	16
Nya metoder för infrastrukturplanering.....	17
Regional planering.....	18
Utnyttjande av planeringsresurser.....	18
Steg 1- och 2-åtgärder.....	19
Fortsatt arbete.....	19
Bilaga 1. Resultat från strategisk kundundersökning.....	20

## Bakgrund

För att ge rapporten ett sammanhang redovisas här en kort beskrivning av aktuella frågor inom ämnet, med särskild koppling till bostadsbyggande.

I propositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (prop. 2016/17:21) lyfter regeringen upp ett antal prioriterade utmaningar. En av dessa är att investera i infrastruktur som bidrar till ökat bostadsbyggande. Trafikverket lämnade därför i sitt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 en underlagsrapport som redogör för vilka kopplingar som finns mellan infrastrukturplanering och bostadsbyggande.<sup>1</sup>

Ansvaret för att det byggs bostäder i Sverige är delat. Staten sätter spelreglerna, kommunerna detaljplanerar och bostadsbolagen bygger.<sup>2</sup> Kommunerna har ett stort ansvar; de måste i större utsträckning kunna planera för nya bostäder där många vill bo, men för att klara av uppgiften måste de få rätt förutsättningar.

En tydlig trend i samhällsplaneringen är att förtätning av städer och tätorter eftersträvas. Denna ambition möter dock också hinder. Många kommuner och byggherrar drar sig för att börja planera för nya bostäder i områden med riksintressen. Enligt Sveriges Kommuner och Landstings (SKL) rapport "Så löser vi bostadskrisen" fördröjdes år 2015 hanteringen av riksintressen byggstarten av nästan 14 600 bostäder i 43 av landets kommuner<sup>3</sup>. Enligt rapporten utgör riksintressena ett allvarligt hinder för nya bostäder. För att komma åt detta menar SKL att riksintressena behöver bli färre och täcka en mindre del av Sveriges yta. De menar också att riksintressena måste ha mer precisa avgränsningar, så att det är tydligt var gränsen för bebyggelse går. När statliga myndigheter pekar ut områden av riksintresse menar SKL att de ska följa tydliga kriterier som kan hänvisas till lagstiftning.

I Boverkets rapport "Kommunintervjuer om planering i stationsnära lägen" framkommer att ytterligare faktorer som anses försvåra bostadsbyggandet är skyddsavstånd kopplat till vägar och järnvägar samt regelverken för buller. Dessa frågor toppar listan över intressekonflikter vid stationsnära lägen och kommunerna önskar ökat stöd.<sup>4</sup> Även ansvarsfrågan är aktuell här och ett flertal kommuner lyfter svårigheten med att komma överens med Trafikverket vad gäller exempelvis bullerskärmar. I detta fall blir lösningen ofta att kommunerna får avskärma utanför området trots att det skulle vara mer effektivt att avskärma där bullerkällan finns.

Göran Cars och Carl-Johan Engström presenterade 2016 sin analys av Sverigeförhandlingens process<sup>5</sup>. Förhandlingar mellan Trafikverket och kommuner är ingen ny företeelse men de senaste åren har nya metoder för infrastrukturplanering tillkommit som avviker från de traditionella planeringsprocesserna. Cars och Engström menar att de strukturerade förhandlingar som initierats har vidgat förhandlingarna och gjort dem mer konstruktiva. De föreslår utifrån sin analys att en förhandlingsmodell bör utvecklas i samverkan mellan Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting.

Samtliga de rapporter som nämns i denna bakgrund visar på att en tidig dialog i planeringsprocesserna är avgörande för framgångsrika resultat. Trafikverkets respektive kommunernas sinsemellan olika processer är komplexa och vikten av att ha en bra dialog och komma in tidigt i varandras processer är därför central. I skriften *Tidig dialog ökar*

<sup>1</sup> Trafikverket, 2017, *Investeringar för ökat bostadsbyggande. PM till nationell plan för transportsystemet 2018-2029*, publikationsnummer 2017:155

<sup>2</sup> SKL, 2016, *Så löser vi bostadsbristen*

<sup>3</sup> SKL, 2016, *Så löser vi bostadsbristen*

<sup>4</sup> Boverket, 2015, *Kommunintervjuer om planering i stationsnära lägen*

<sup>5</sup> Sverigeförhandlingen och sedan, 2016, Göran Cash och Carl-Johan Engström

*bostadsbyggandet* pekar Länsstyrelsen och SKL ut fyra framgångsfaktorer för hur en bättre dialog och samverkan kan skapas.<sup>6</sup> Dessa fokuserar främst på dialogerna mellan kommunerna och Länsstyrelserna men går även att applicera på Trafikverkets dialog i tidiga planeringsskeden med kommunerna.

## Avgränsning

På grund av uppdragets karaktär är det nödvändigt med en tydlig avgränsning avseende vad som tagits med i arbetet. Tidplanen har också inneburit en begränsning av möjligheterna. Kontakter mellan Trafikverket och kommunerna sker i en mängd både informella och formella ärenden i allt från remisser av bygglov till strategiska planeringsfrågor. Avgränsningen har därför lagts till att kartlägga och analysera de frågor aktörerna lyfter som särskilt viktiga. Denna rapport innehåller en kort redogörelse för hur kontakterna förs i olika delar av planeringsprocessen men för mer ingående redovisning av processer och ansvar hänvisas till Bostadskommitténs slutbetänkande "En ny regional planering – ökad samordning och bättre bostadsförsörjning (SOU 2015:59)".

## Metod

Fokus i denna rapport har lagts på att ge aktuella aktörer möjlighet att lyfta fram frågeställningar kring planering av infrastruktur och bostadsbyggande. Detta har inneburit att olika aktörer har fokuserat på olika delar av planeringsprocesserna. Det material som har framkommit ur genomförda samråd har tillåtits avgöra vilka ämnen som har hanterats.

En stor del av uppdraget har därför varit att kartlägga planeringssamarbetet i samråd med ett antal kommuner och andra myndigheter. Detta har skett genom:

- Två workshops som fokuserade på planeringssamarbetet i Göteborg respektive Stockholm, där kommuner, Länsstyrelse, länsplaneupprättare och myndigheter medverkade.
- Föredragning och diskussion i det samhällsplaneringschefsnätverk och den FOU-grupp som SKL leder.
- Samrådsmöte med SKL.
- Samråd med Boverket, Tillväxtverket och Transportstyrelsen.
- Kontakter med och skriftliga frågor till ytterligare några kommuner. Här har avsikten varit att få representation från samtliga sex kommungrupper i Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analysers kommungruppsindelning.
- Kontakt med länsplaneupprättare.
- En särskild "strategisk kundundersökning" med fokus på kommunernas syn på planeringssamarbetet i tidiga skeden. Här har ingått kommuner från samtliga sex kategorier enligt ovan nämnda kommungruppsindelning. Kundundersökningen genomfördes både som en kvalitativ studie och en kvantitativ studie.

<sup>6</sup> SKL och Sveriges länsstyrelser, 2017, Tidig dialog ökar bostadsbyggandet



Under samrådsprocessen med aktuella aktörer har möjlighet funnits att göra inspel avseende egna frågor för att skapa en säkring av att angelägna ämnen behandlas i texten. Texten har slutligen varit ute för en avslutande granskning för att säkra att hänvisningar och resonemang så långt möjligt har behandlats på ett rättvisande sätt och givits erforderligt utrymme.

Internt på Trafikverket har kontakter skett inom olika delar av verksamheten men fokus har legat på att tillfråga de regionala samhällsplaneringsenheterna, som har det huvudsakliga ansvaret för merparten av de frågor som diskuteras i denna rapport.

Efter att materialet samlades in har en projektgrupp sammanställt synpunkterna, analyserat de principfrågor som tagits upp och studerat likheter och skillnader i aktörernas synsätt. Utifrån analysen har sedan ett antal förbättringsförslag tagits fram.

# Beskrivning av planeringssamarbetet med kommunerna

## Riksintressen

Enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden med mera ska Trafikverket efter samråd med länsstyrelser, Boverket och andra berörda myndigheter lämna uppgifter om områden som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för kommunikationer. Det gäller de fyra trafikslagen – väg, järnväg, luftfart och sjöfart.

Förutom befintliga riksintressen pekar även Trafikverket ut planerade och framtida riksintressen. Planerade riksintressen är sådana där det finns en beslutad korridor eller lokalisering. Framtida riksintressen ligger tidigt i planeringsprocessen och därmed saknas beslut om slutlig lokalisering. En framtida kommunikationsanläggning kan namnges, men det är först i de lägen där de geografiska förutsättningarna är av särskilt avgörande karaktär, som anspråket kan synliggöras i ett kartmaterial annat än som översiktlig dragning.

Trafikverket stöttar länsstyrelsen i deras arbete med att bevaka utpekade riksintressen. Detta görs genom funktionsbeskrivningar för varje enskilt riksintresse samt trafikprognoser och andra förutsättningar som kan vara av vikt. När särskilt komplicerade förutsättningar råder kan Trafikverket också ta fram så kallade riksintressepreciseringar, som mer ingående beskriver riksintressets funktion.

Vid utpekande av riksintressen finns inget krav på samråd med kommunerna. I större riksintressepreciseringar blir dock kommuner tillfrågade att delta.

## Tidiga skeden

Tidiga skeden definieras här som de skeden som inträffar före val av lösningar har gjorts och innan den formella planläggningsprocessen (exempelvis framtagande av detaljplan eller vägplan) startat.

Trafikverkets regionala organisation är uppbyggd så att det finns en ansvarig regional samhällsplanerare för varje kommun. Denna person är också kommunens huvudsakliga ingång till Trafikverket. Den metod för tidig dialog med kommunerna som oftast används är möten som exempelvis sker varje år, där parterna informerar varandra om aktuella projekt och diskuterar aktuella frågor.

Ett planeringsverktyg som inkluderar dialog i tidiga skeden, och som Trafikverket förespråkar, är trafikstrategier. Metodiken TRAST (Trafik för en attraktiv stad) är framtagen i samarbete mellan SKL, Boverket och Trafikverket. Syftet är att vägleda planerare och beslutsfattare i arbetet med stadens trafikfrågor, bland annat genom framtagandet av trafikstrategier. Det finns inget krav på kommunerna att använda detta arbetssätt men i ansökningsförfarandet till Stadsmiljöavtalen kan framtagandet av en trafikstrategi lyftas fram av kommunen som en motprestation.

Tidiga skeden innefattar ofta diskussioner om vilka infrastrukturåtgärder som bör genomföras i transportsystemet. Trafikstrategier är ett bra underlag för att långsiktigt bedöma vilka åtgärder som bör vidtas och ger därmed en bra grund till framtagande av åtgärdsvalsstudier.

Alla de fysiska planeringsprocesser som Trafikverket ansvarar för ska föregås av en åtgärdsvalsstudie, eller motsvarande förberedande studie. Dessa studier ska ta hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. Val av åtgärder handlar om att lösa identifierade problem och tillgodose behov. Valen ska bidra till en

hållbar samhällsutveckling med hjälp av kostnadseffektiva åtgärder. Metodiken lägger särskilt fokus på att alla relevanta intressenter involveras. Åtgärdsvalsstudier kan initieras och drivas av Trafikverket men också av externa parter så som kommuner.

Sedan 2015 kan kommuner och landsting söka medel för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Syftet med stadsmiljöavtalen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykeltrafik. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Förutsättningar för stöd är också att motprestationer genomförs som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande.

### Strategisk infrastrukturplanering

Sveriges strategiska infrastrukturplanering drivs under ledning av Trafikverket för den nationella planen respektive länsplaneupprättarna (de regionala utvecklingsansvariga) för länsplanerna. Processen drivs utifrån direktiv från regeringen. Utöver det löpande samspel med kommunerna som sker med Trafikverkets regionala organisation har Trafikverket under arbetet med ny nationell plan för transportsystemet 2018-2029 genomfört fem regionala dialoger under februari 2017 till vilka kommunerna var inbjudna.

De genomförda åtgärdsvalsstudierna är ett viktigt underlag till den strategiska infrastrukturplaneringen men underlag på systemnivå tas också fram i form av regionala systemanalyser och tillstånds- och bristbeskrivningar.

Under de senaste åren har det, utöver den ordinarie infrastrukturplaneringen, också skett parallella planeringsinitiativ som initierats av regeringen, så som Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen. Dessa förhandlingar har letts av separata organisationer, utan Trafikverkets deltagande annat än i framtagande av underlag.

### Översiktsplanering

Trafikverket svarar på remisser av alla översiktsplaner. I yttranden granskar Trafikverket bland annat hur riksintressen för trafikslagets anläggningar har redovisats, hur den föreslagna markanvändningen påverkar trafiken på omgivande statlig infrastruktur, och hur hälso- och riskfrågor har behandlats i anslutning till den statliga infrastrukturen.

Trafikverkets ambition är dock även att delta tidigt i översiktsplaneringen. På det sättet ökar möjligheterna att tidigt uppmärksamma vilka aspekter kommunen behöver lägga särskild kraft på att utreda för att översiktsplaneringen ska kunna samspela med infrastrukturplaneringen och bidra till att nå de transportpolitiska målen. I vissa fall kan det även vara så att Trafikverket behöver ta fram underlag till kommunen för att de ska kunna göra bra överväganden.

### Övriga ärenden

Trafikverkets regionala samhällsplanerare svarar på remisser för detaljplaner, bygglov och andra ärenden enligt plan- och bygglagen och miljöbalken. I idealt fall har de strategiska frågorna behandlats tidigare än i remissförfarandet. I många fall kvarstår dock frågor av sådan karaktär. Det kan exempelvis gälla transportsystemets möjlighet att ta hand om de transportrörelser som skapas av ökad exploatering. För att bedöma bebyggelsens lämplighet används prognoser av framtida trafikmängder, så som

Trafikverkets basprognos. Dessa prognoser kan anpassas efter särskilda förutsättningar på platsen. Kommunerna kan också genom sin planering påverka hur många trafikrörelser bebyggelsen genererar. Det är dock svårt att anpassa prognoserna till rätt förutsättningar om inte frågan utreds i tidigare skeden än remissförfaranden.

Om de strategiska frågorna är utklarade återstår främst frågor kring markanvändningens lämplighet i direkt relation till transportanläggningarna. Kommunerna ansvarar för att hälso- och säkerhetsfrågor beaktas och Länsstyrelsen tillser att frågorna hanteras korrekt. Trafikverket ansvarar för att transportsystemet funktion inte försämras genom exempelvis att bebyggelse placeras så nära transportanläggningen att trafiksäkerheten minskar.

Motsvarande process sker när Trafikverket tar fram väg- eller järnvägsplan. Enligt den planeringsprocess som infördes 2013 är samrådsprocessen kontinuerlig inom hela framtagandet av väg- respektive järnvägsplaner. Det innebär att ett antal samrådsmöten hålls, utöver kommunernas möjlighet att yttra sig skriftligt. Också i denna process är handlingsutrymmet som störst tidigt i planeringen.

### Fastighetsfrågor

Regeringen gav i januari 2017 en förhandlingsperson i uppdrag att verka för att få till stånd bostadsbyggnad på statlig mark. Ett delbetänkande lämnades i september 2017. Där föreslås bostadsbyggande på ett antal fastigheter som ägs av Trafikverket. Trafikverket deltar i processerna med inställningen att all mark som inte behövs för anläggningarnas ändamål, nu och i framtiden, ska kunna avyttras. I många fall krävs det dock fleråriga processer. Ett sådant exempel är nedläggning av järnvägsspår, som måste få ta tid för att den ska genomföras på ett rättssäkert sätt, där alla intressenters intressen beaktas.

### Regional planering

Det finns idag både ett utpekat ansvar för regionala tillväxt- och utvecklingsfrågor och etablerade processer för det regionala planeringsarbetet. De regionalt utvecklingsansvariga<sup>7</sup> ansvarar för det regionala tillväxtarbetet och att ta fram utvecklingsstrategier. Här utgör också den regionala kollektivtrafikmyndigheten en aktör. De regionalt utvecklingsansvariga är också ansvariga planupprättare för regionala planer för transportinfrastruktur. I de förordningar som utgör grunden för dessa uppgifter, beskrivs krav och förutsättningar för processerna.

En av de centrala processerna för det regionala tillväxtarbetet är arbetet med de regionala utvecklingsstrategierna, RUS. Trafikverkets medverkan i dessa processer varierar över landet. I vissa län har Trafikverket aktivt deltagit i arbetet med att utarbeta eller revidera de regionala utvecklingsstrategierna, eller i förekommande fall regionplanerna. I andra län har medverkan emellertid varit begränsad eller endast bestått av att ge svar på formella remisser. De länsplaneupprättare som vill kan använda sin regionala utvecklingsstrategi som underlag till en regional systemanalys som Trafikverket sedan använder som underlag till den nationella planen.

I den nya förordningen om regionalt tillväxtarbete (2017:583) finns några förändringar som kan innebära behov av förändring av samverkansarbetet mellan Trafikverket och de regionalt utvecklingsansvariga. Förordningen innebär bland annat att RUS ska bidra till sektorsövergripande samverkan mellan länen samt att RUS ska utarbetas och genomföras i samverkan med berörda myndigheter, inklusive länsstyrelser. Statliga

<sup>7</sup> Se

<https://skl.se/samhallsplaneringinfrastruktur/regionalutvecklingregionbildning/regionalutvecklingsansvar.2689.html>



myndigheters medverkan ska grundas på prioriteringarna i den nationella strategin och i RUS.

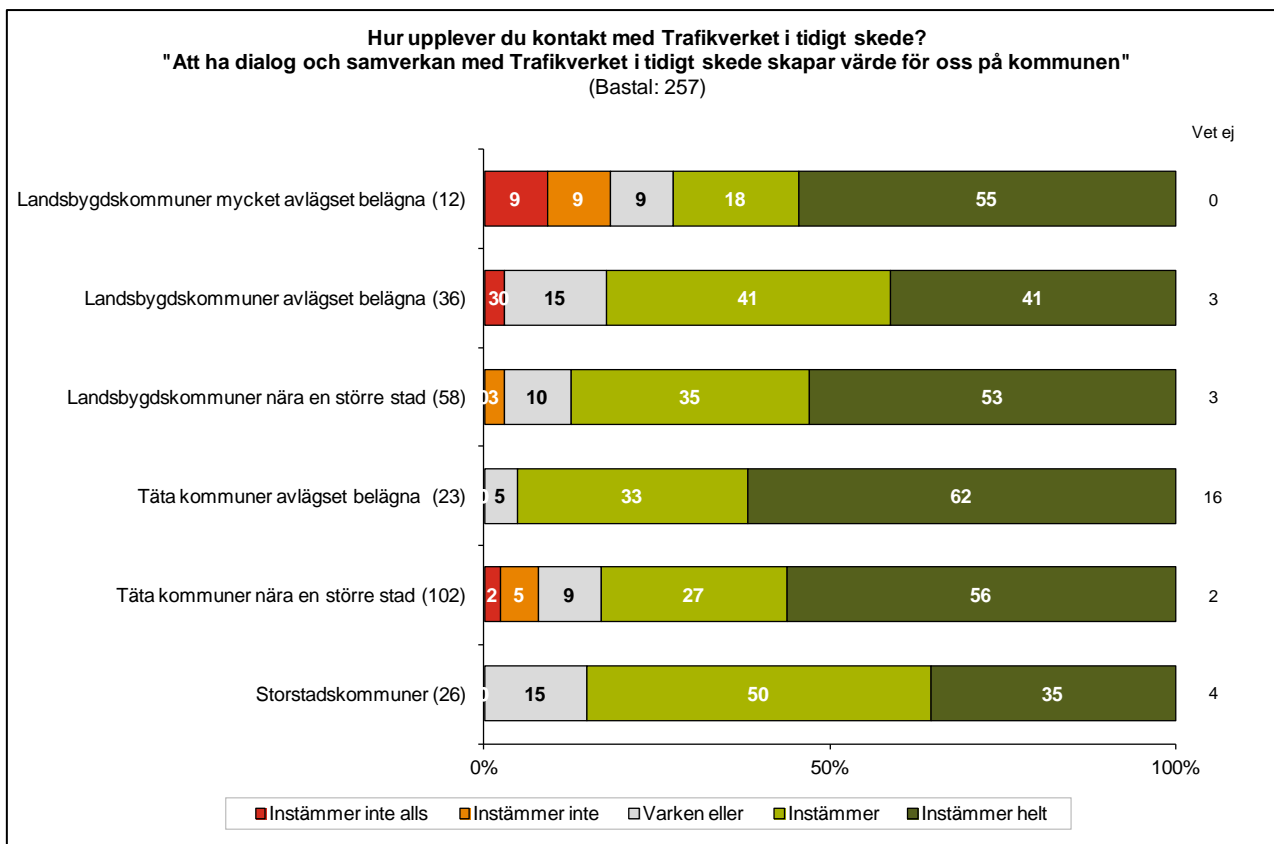
I Nationell strategi för regional tillväxt och attraktionskraft 2015-2020 skriver regeringen att "det behövs en ökad medvetenhet om den fysiska planeringens betydelse för hållbar regional tillväxt och attraktiva livs- och boendemiljöer hos aktörer med regionalt utvecklingsansvar". Regeringen skriver också att "samtliga regionalt utvecklingsansvariga aktörer till 2020 bör ha integrerat ett rumsligt perspektiv i det regionala tillväxtarbetet genom ett mer strategiskt arbete med dessa frågor".

## Kartläggning av Trafikverkets samarbetspartners syn på planeringssamarbetet

I detta kapitel redogörs för Trafikverkets samarbetspartners syn på planeringssamarbetet utifrån det material som beskrivs i metodkapitlet.

### Samarbetets svagheter och styrkor

En viktig utgångspunkt för den analys vi gör utifrån den strategiska kundundersökningen är att den visar att kommunerna ser ett stort värde i samverkan i tidiga skeden med Trafikverket, vilket visas i diagrammet nedan.

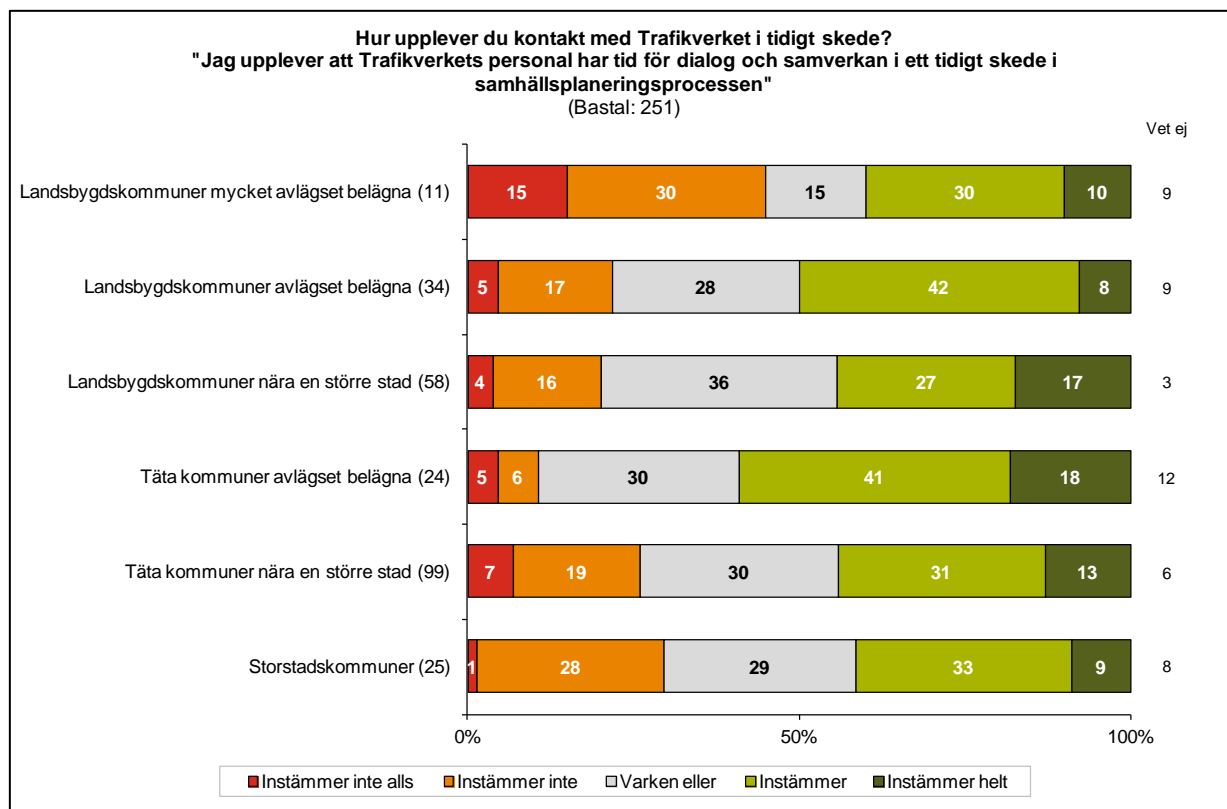


Detta resultat speglas även i de kvalitativa intervjuer som genomförts och de övriga kontakter som har förts med kommunerna. Länsstyrelserna och SKL ger även ut skriften "Tidig dialog ökar bostadsbyggandet"<sup>8</sup> som trycker på att samverkan i de tidiga skedena bidrar till en hållbar samhällsplanering och ett effektivare bostadsbyggande.

Det framkommer i den strategiska kundundersökningen att kvaliteten i de tidiga skedena varierar över landet men ett antal tydliga slutsatser kan dras. En stor del av kommunerna är nöjda med att de har en tydlig ingång till Trafikverket. Trafikverkets representanter upplevs som kompetenta men att de inte alltid har tid att ge det stöd kommunerna

<sup>8</sup> Sveriges Kommuner och Landsting, 2017, Tidig dialog ökar bostadsbyggandet

önskar. Denna upplevda brist på tid framkommer tydligt i både den kvantitativa och den kvalitativa delen av den strategiska kundundersökningen.



Det förekommer vissa skillnader i vilken typ av stöd olika typer av kommuner efterfrågar. Landsbygdskommunerna är i större grad än de större kommunerna intresserade av stöd med sakkunskap i konkreta frågor. Samtliga grupper tycker dock att det är viktigt att Trafikverket är en aktiv dialogpart i samhällsutvecklingen.

Det önskemål som tydligast förs fram av kommunerna i undersökningen är att de önskar mer kunskap om och insyn i hur Trafikverket bedriver infrastrukturplaneringen och vilka långsiktiga mål Trafikverket arbetar mot.

Många kommuner menar också att det saknas strukturerade arbetssätt för hur samverkan ska gå till.

### Arbetssätt i tidiga skeden

Det förekommer stora skillnader i hur olika Trafikverksregioner arbetar i tidiga skeden. Ett gott exempel som har förts fram av en kommun är så kallade "kommunövergripande överenskommelser". Det innebär att Trafikverket och kommunen har en strategisk överenskommelse där frågor så som gemensamma mål och principer för samarbete regleras. SKL menar också att sådana överenskommelser kan utökas till "intensionsavtal" enligt en modell som används i Finland, där också mer konkreta frågor om integrering av transportplanering och bostadsbyggande tas upp.

Sveriges Kommuner och Landsting konstaterar i rapporten "Ökat bostadsbyggande delat ansvar", framtagen av en särskild politisk programberedning, "att fysisk planering för

bl.a. bostadsbyggande och planering för utbyggnad av infrastruktur idag följer två helt skilda system. PBL-planering är ett ansvar för kommunen, medan transportinfrastrukturen sköts av trafikverket och av det organ som har det regionala utvecklingsansvaret, när transportinfrastrukturen inte ligger i den egna tätorten med kommunal väghållning. Till det kommer att kollektivtrafiken är kollektivtrafikmyndighetens ansvar. Transportinfrastruktur, kollektivtrafik och bostadsbyggande omsätter stora belopp årligen och är av avgörande betydelse för samhällsutvecklingen. Ändå finns få kopplingar mellan de olika planeringsaktiviteterna. I en framgångsrik tillväxtregion måste utbyggnaden av bostäder och transportinfrastruktur (inte minst kollektivtrafik) gå hand i hand. I Sverige, anser SKL, har vi dåligt utvecklade instrument för den typen av samordning.

Då och då har regionala överenskommelser om utbyggnad av infrastruktur i storstadsregionerna tagits fram, nu senast uppgörelsen om utbyggnad tunnelbana och bostäder i Stockholmsregionen. Uppgörelserna har dock varit engångsföreteelser och verkar i första hand ha till syfte att fördela kostnaderna för utbyggnaderna mellan de olika kommunerna och staten. Uppföljningen har också, enligt SKL, varit dålig.

I en svensk version av den finska modellen med "intensionsavtal" föreslår SKL att ett sådant avtal mellan staten och en region skulle innebära att *staten* skulle anpassa infrastrukturinvesteringarna till planerat bostadsbyggande, tidigt i planeringsprocessen ge ett samlat besked om hur staten ser på allmänna intressen och på eventuella riksintressen samt inventera statligt ägd mark i regionen som är lämplig att använda för bostadsbyggande. *Kommunerna* i regionen skulle arbeta aktivt för ökat bostadsbyggande med tydliga mål, samverka regionalt, effektivisera planerings- och beslutsprocesser samt utveckla sin markpolitik och modeller för markanvisning som underlättar för fler aktörer att få tillträde till marknaden. *Byggherrarna* skulle förverkliga de planer de tilldelats snabbt och enligt överenskommen tidplan, samverka för ett effektivt plangenomförande samt verka för minskade byggkostnader och bättre konkurrens i alla skeden av byggprocessen. Ett annat behov av arbetsätt i tidiga skeden som förts fram av workshopdeltagare och i skriftliga svar från aktörer har varit att utveckla metodik för att ta fram gemensamma scenarier för framtiden som kan användas för att öka flexibiliteten i planeringen. Utifrån dessa scenarier kan det också bli lättare att sätta framåtsyftande gemensamma mål. Back-casting har nämnts som ett bra arbetsätt för att utreda hur dessa mål kan uppnås.

Flera av de aktörer vi har varit i kontakt med har lyft frågan om att det skulle finnas konflikter mellan målstyrning och prognosstyrning. Kommunerna upplever att Trafikverket i sin infrastrukturplanering och vid sina remissvar inte tar hänsyn till kommunernas mål om begränsad trafikökning och de åtgärder som kommunerna vidtar för att nå målen. IVL Svenska Miljöinstitutet och Trivector Traffic har på uppdrag från Trafikverket tagit fram en rapport<sup>9</sup> som även den konstaterar att många kommuner upplever en frustration över att Trafikverket i för stor omfattning håller fast vid sin basprognos som planeringsunderlag. Rapporten trycker särskilt på behovet att tidigt identifiera de målkonflikter som finns kopplade till trafikutvecklingen och därefter komma överens om gemensamma mål som kan följas upp av parterna. På det sättet bedömer man att riskerna för felaktiga bedömningar av kapacitetsbehov i planeringen skulle kunna minska.

## Förhandlingsplanering

SKL har tidigare yttrat sig om förhandlingsplanering och menar att investeringar i ny infrastruktur ska styras av behov och inte av vilken kommun, landsting eller region som

---

<sup>9</sup> IVL Svenska Miljöinstitutet, 2017, Motsättningar mellan prognosstyrd och målstyrd planering av infrastruktur

har den största betalningsförmågan och därmed kan medfinansiera objekt. SKL ser även att det finns en demokratisk aspekt att beakta när planering övergår till förhandling, dels gällande medborgarnas möjlighet att påverka planeringen, dels problem i den lokala partipolitiska demokratin om förhandlingar leder till överenskommelser som är låsta under lång tid framöver. En annan risk som SKL pekar på är att en suboptimering av bostäder kan uppstå när de läses i en förhandling om transportplanering.

En kommun pekar särskilt på att det har varit svårt att hantera de parallella processerna när Sverigeförhandling förhandlar med kommunen om en åtgärd som inte överensstämmer med Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet.

## Översiktsplaneringens framtid

På några av de möten där uppdraget har diskuterats har framtiden för översiktsplaneringen varit en viktig del i samtalet. Vissa aktörer hävdar att det viktigaste är att den strategiska riktningen pekas ut och att en allt för detaljerad planering av markanvändningen kan leda till planer som inte är flexibla nog att klara de snabba förändringar som sker i samarbetet. En aktör hävdar att planeringen av markanvändning också måste finnas med i översiktsplaneringen men att det skulle kunna vara nyttigt att behandla den strategiska inriktningen som en mer långsiktig del, medan markanvändningen kan ses på kortare sikt. Markanvändningen bör vara ett medel att nå den strategiska inriktningen.

Inom detta område pågår också den offentliga utredningen "En utvecklad översiktsplanering" som har till ansvar att lämna förslag på hur översiktsplaneringen kan utvecklas för att underlätta efterföljande planering m.m. och hur dialogen mellan staten och kommunen i större omfattning ska kunna hanteras inom ramen för översiktsplaneringen.<sup>10</sup>

## Ökad betydelse av regional nivå

Boverket har framfört att översiktsplanering på kommunal nivå inte är tillräckligt för att bebyggelseplaneringen och infrastrukturplaneringen ska kunna integreras på en övergripande nivå. De anser därför att regional samverkan måste öka.

SKL har hänvisat till sitt yttrande till Bostadsplaneringkommitténs slutbetänkande "En ny regional planering – ökad samordning och bättre bostadsförsörjning". SKL tillstyrkte förslaget om en regional fysisk planering i alla län förutsatt att planerings- och samordningsansvaret endast ges till regionala självstyrelseorgan, att planeringen inte är bindande utan endast vägledande, att den kan anpassas till skiftande regionala förutsättningar samt att uppgiften att bevaka den mellankommunala samordningen inte längre ska utgöra en statlig uppgift.

## Tydliga riksintressen

Flera aktörer har fört fram att en tydligare hantering av riksintressen från Trafikverkets sida hade ökat möjligheterna att planera effektivt i anslutning till Trafikverkets anläggningar. Som det ser ut idag upplever kommunerna att det innebär en stor risk att planera i sådana lägen på grund av att Trafikverkets och Länsstyrelsens ställningstaganden är svåra att förutsäga. Aktörerna upplever att riksintressena i större utsträckning bör kopplas till de förutsättningar som gäller på den specifika platsen.

<sup>10</sup> En utvecklad översiktsplanering, Dir. 2017:6

## Övriga vanligt förekommande synpunkter

Att Trafikverket inte kan ta ansvar för alla typer av steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen, särskilt mobility managementåtgärder, har lyfts fram av flera kommuner som ett problem i samverkan mellan Trafikverket och kommunerna. Kommunerna menar att staten borde ta ansvar för alla typer av åtgärder i transportsystemet för att fyrstegsprincipen ska fungera.

## Trafikverkets analys

I detta kapitel drar vi slutsatser gällande det som har framkommit ur kartläggningen samt de synpunkter som har inhämtats internt på Trafikverket. Utifrån analysen presenteras ett antal förbättringsförslag.

### Samarbetsformer i tidiga skeden

Trafikverkets arbete i tidiga skeden bör bli mer strukturerat. Det finns redan nu beprövade och framgångsrika metoder men det bör tydliggöras när och hur de ska användas. En metodik som lyfts från både en kommun och internt på Trafikverket vid framtagandet av denna rapport är "breda överenskommelser" som dels sätter ramen för samarbetet mellan Trafikverket och en specifik kommun men också kan innehålla gemensamma mål. Även länsplaneupprättaren och regional kollektivtrafikmyndighet kan inkluderas i överenskommelserna. Det är dock inte troligt att samma arbetssätt lämpar sig för alla kommuner.

Angående önskemålet från kommuner att få mer insyn i vilka långsiktiga mål Trafikverket arbetar mot, pågår för närvarande en konkretisering av målen i Trafikverket.

Trafikverkets förbättringsförslag:

- Strukturerade arbetssätt för samverkan och dialog i tidiga skeden bör implementeras av Trafikverket, i samarbete med kommuner och andra samarbetspartners. Det är viktigt att samarbetet kan anpassas till behoven i den aktuella kommunen. Förankring av arbetssätt bör ske med SKL och länsplaneupprättarna.
- Trafikverket bör tydligare kommunicera sin målbild för transportsystemets utveckling gentemot kommuner och andra samarbetspartner. Det knyter väl an till pågående arbete i Trafikverket med att konkretisera tillgänglighet i ett hållbart samhälle 2030.

### Riksintressen

Trafikverket och många andra av de aktörer som har bidragit med underlag till denna rapport, lämnade våren 2017 yttranden gällande riksintresseutredningens förslag om nytt system för hantering av riksintressen. Trafikverket avstyrkte i huvudsak de förslag som gavs med anledning att det föreslagna systemet riskerade göra riksintressena mer otydliga och öka administrationen för riksintressemyndigheterna, länsstyrelserna och kommunerna. I det stora hela har Trafikverket inga större invändningar mot hur systemet är utformat idag.

Trafikverket lägger ner mycket arbete på att beskriva riksintressena så att de går att använda i den kommunala planeringen. Detta måste göras oavsett system. Det ska ur riksintressets funktionsbeskrivning framgå varför just den anläggningen är utpekad som riksintresse. Trafikverket måste också kunna redovisa hur anläggningen används för att kommunerna ska kunna ta hänsyn till det i sin planering, inte minst när det gäller önskemål om planer på förtätning med bostäder i direkt anslutning till infrastrukturanläggningar. Slutligen är det att föredra att Trafikverket vet hur riksintresset kommer att utvecklas på längre sikt. Arbetet med att redovisa särskilt den sistnämnda faktorn kan vara mycket tidskrävande och en prioritering sker därför för vilka riksintressen som det är mest akut att precisera.

Vid länsstyrelsens planprövning prövas om den planerade åtgärden "påtagligt försvårar tillkomsten eller utnyttjandet (av anläggningen)" (miljöbalken 3 kap. 8 §). En fråga som

har varit omdiskuterad de senaste åren, särskilt kopplat till Boverkets regeringsuppdrag angående tillämpningen av miljöbalkens bestämmelser om riksintressen som redovisades våren 2017, har varit hur denna paragraf appliceras på trafikslagets anläggningar. Ett förtydligande av det bör leda till att kommunen enklare kan förutse Trafikverkets och Länsstyrelsens ställningstaganden.

Trafikverkets förbättringsförslag:

- Trafikverket bör ta fram underlagsmaterial gällande vad "påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet" (miljöbalken 3 kap. 8 §) kan innebära i hänsyn till trafikslagets anläggningar. Underlaget ska redogöra för vilka typer av påverkan som ska beaktas och vilka nivåer för påverkan som kan vara godtagbara.

## Översiktsplanering

Trafikverket menar att markanvändningsplaneringen i översiktsplaneringen är det enskilt viktigaste instrumentet för att kommunerna och Trafikverket ska kunna samarbeta långsiktigt om samordning mellan bebyggelse- och infrastrukturplanering. Trafikverket välkomnar det andra aktörer önskar gällande skarpare strategiska ställningstaganden i översiktsplanen som kan användas på lång sikt. Detta bör dock inte innebära att det läggs mindre vikt vid markanvändningsplaneringen.

En självklarhet för Trafikverket är att de trafikstrategiska frågorna ska behandlas i översiktsplaneringen. Om inte det görs förloras kopplingen mellan bebyggelseplanering och infrastrukturplanering redan i ett tidigt skede. Det bör övervägas om lagstiftningen bör ställa krav på att dessa frågor beaktas.

I många fall behöver Trafikverket komplettera sitt planeringsunderlag, till exempel riksintresseanspråk och kapacitetsanalyser, kopplat till de ställningstaganden en kommun vill göra i sin översiktsplanering. Det är därför mycket viktigt att kommunerna kontaktar Trafikverket så tidigt som möjligt och att dialogen hålls levande. Om den tidiga förankringen saknas finns små möjligheter att Trafikverket kan ställa sig bakom ställningstagandena i översiktsplanen och använda dem i infrastrukturplaneringen.

I den strategiska kundundersökningen framkommer att mindre kommuner har behov av stöd från Trafikverket med sakkunskap i konkreta sakfrågor. Kopplat till översiktsplaner i mindre kommuner kan man även tänka sig att regional fysisk planering skulle kunna bidra med liknande stöd till de mindre kommunerna. Med en bra regional planering kan man i översiktsplaneringen använda de ställningstagande gällande strategiska infrastrukturfrågor som finns i den aktuella regionplanen.

Trafikverkets förbättringsförslag:

- De trafikstrategiska frågorna bör lyftas ytterligare kopplat till den kommunala markanvändningsplaneringen. Detta skulle kunna göras genom att stärka trafikstrategiernas betydelse inom infrastrukturplaneringen eller genom ökade krav i PBL-hanteringen.

## Trafikprognoser i planeringen

Det är viktigt att det kommuniceras och tydliggörs hur trafikprognoser och olika scenarier används inom Trafikverket. Trafikverkets basprognos används som grund för dimensionering av åtgärder, vid framtagande av riksintressepreciseringar och vid yttranden gällande kommuners planer. Det är dock möjligt att ta fram gemensamma prognosunderlag och scenarios där även kommunala mål och åtgärder kan vägas in. De är då viktigt att kommunerna har kunskap om de effektsamband som finns för att deras målstyrning ska kunna fungera. På detta område pågår kunskapsutveckling genom det data som kommunerna levererar till Trafikverket inom arbetet med stadsmiljöavtalen.



Mycket av konflikterna skulle troligen kunna minska genom att aktörerna arbetar mer tillsammans i dessa frågor kopplat till översiktsplanering, åtgärdsvalsstudier och framtagande av trafikstrategier.

Trafikverket upplever även påtryckningar om att de statliga vägarna ska anpassas för att möjliggöra förtätning. Det förekommer ofta en målkonflikt mellan lokal, regional och nationell tillgänglighet. För att det ska bli möjligt för det statliga vägsystemet att bidra mer till förtätning i anslutning till stråken måste det finnas mått för vilken framkomlighet vägnätet ska anpassas för. Det måste även finnas tillförlitliga prognoser för utvecklingen av trafiken.

Trafikverkets förbättringsförslag:

- Trafikverket bör förtydliga hur trafikprognoser bör användas vid infrastruktur- och bebyggelseplanering.
- Pilotstudier bör genomföras gällande anpassning av prognoser kopplat till befintliga planeringsprocesser.

## Nya metoder för infrastrukturplanering

De senaste åren har nya metoder för infrastrukturplanering tillkommit som avviker från de traditionella planeringsprocesserna. De starkast framträdande har varit förhandlingsprojekten Stockholmsförhandlingen, Sverigeförhandlingen och Samordnaren för större samlade exploateringar. Dessa har inneburit en skjuts framåt i planeringen för de projekt som man har kommit överens om. Samtidigt ser Trafikverket en fara i att snabba överenskommelser får konsekvenser senare. Styrkan i förhandlingsmetodiken har varit att aktörerna har tvingats "dra åt samma håll" och följa förhandlingarnas mål. Sverigeförhandlingen har exempelvis lyckats skriva avtal om 285400 bostäder samtidigt som staten har lovat försörja dessa med förbättrad infrastruktur. Nackdelar finns dock också i att objekten inte har genomgått samma noggranna planeringsprocess som de objekt som behandlas i den ordinarie planeringsprocessen.

Under de senaste åren har stadsmiljöavtalen tillkommit som en finansieringsform som uppmuntrar tidig planering. De bygger på att de kommuner som kan visa upp en helhetsbild med hållbar infrastrukturplanering och bostadsbyggande tilldelas stöd för de åtgärder som kan bidra till att deras mål uppnås. Trafikverket ser att stadsmiljöavtalet kan utvecklas ytterligare, till exempel så att de större projekt som kommuner och landsting söker medel för kräver underlag utifrån en större helhetsbild. Det kan innebära framtagande av en åtgärdsvalsstudie, koppling till regional planering och/eller användning av förhandlingsmetodik. Ett förslag som lyftes i "Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet"<sup>11</sup> är beslut om ett nationellt "stadstrafikmål" som kan ligga till grund för alla stadsmiljöavtal, men även i direktiv till infrastrukturplaneringen. Mål som detta kan leda till en större tydlighet gentemot kommunerna om vad staten vill med infrastrukturen i städerna.

Trafikverkets förbättringsförslag:

- Aktörerna bör ta tillvara på erfarenheterna från förhandlingarna för att maximera potentialen av samordning av transportplanering och bostadsbyggande. Förhandlingsmetodik bör kunna inkluderas i de befintliga planeringsprocesserna.

<sup>11</sup> Statens energimyndighet, 2017, Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER 2017:07

- Regeringen bör fastställa mål för en hållbar stadsutveckling. Ett exempel kan vara ett stadstrafikmål.

## Regional planering

Trafikverkets synsätt överensstämmer med Boverket om att översiktsplanering på kommunal nivå inte är tillräckligt för att bebyggelseplaneringen och infrastrukturplaneringen ska kunna integreras. Det krävs regional samverkan i någon form för att avståndet mellan de olika planeringsområdena ska kunna överbryggas.

Då de regionala förutsättningarna varierar över landet kan inriktningen och formerna variera, men som regeringen skriver i den nationella strategin för regional tillväxt och attraktionskraft 2015-2020, är en viktig utgångspunkt att de regionalt utvecklingsansvariga aktörerna bör lägga större vikt vid en utvecklad inom- och mellanregional samverkan och dialog om fysisk planering. Det kräver en medveten och långsiktig dialog och planering kring olika utvecklingsalternativ inom respektive län och mellan regionalt utvecklingsansvariga i angränsande län. I detta arbete är olika former av analysunderlag, regionala struktur- och målbilder, strategier för samverkan och nätverk för erfarenhetsutbyte och kunskaps spridning särskilt betydelsefulla.

I den nationella strategin framgår också att viktig funktion för den regionala fysiska planeringen och arbetet med länsplan för infrastruktur är att kopplingen mellan kommunal planering och nationell infrastrukturplanering kan stärkas. Kopplingen tydliggörs lämpligen genom en regional systemanalys<sup>12</sup>. Det krävs då också att samverkan mellan nationell och regional nivå systematiseras och fortsätter utvecklas.

Trafikverkets förbättringsförslag:

- Regeringen bör arbeta vidare med lagförslag gällande regional fysisk planering.
- Ett strukturerat arbetssätt för regional fysisk planering bör tas fram och etableras i samarbete mellan Trafikverket, Boverket, Tillväxtverket och de regionalt utvecklingsansvariga.

## Utnyttjande av planeringsresurser

Från de samråd som har skett inför framtagandet av denna rapport har det visat sig att både kommunerna och Trafikverket upplever att det finns vissa kunskapsbrister gällande hur processer, men också rena sakfrågor fungerar. Det finns en mängd utbildningsmaterial men det skulle behövas initiativ för att prioritera utbildning i aktörernas respektive planeringsprocesser. Mer kraft skulle på så vis kunna läggas på att diskutera strategiska inriktningar och målkonflikter snarare än att överbrygga kunskapsluckor.

Framtagande av åtgärdsvalsstudier är ett ansvarsområde som upptar en stor del av Trafikverkets planeringsresurser. Åtgärdsvalsstudien är ett mycket värdefullt verktyg för att hitta åtgärder som löser definierade problem. Det är dock inte alltid rätt metodik för att utreda exempelvis vilka långsiktiga behov som finns i en stad. Ett sätt att utnyttja resurser på ett bättre sätt kan därför i vissa fall vara att lägga dem på att arbeta med att ta fram gemensamma planeringsunderlag snarare än att starta åtgärdsvalsstudier riktade mot delar av problemet.

Trafikverkets förbättringsförslag:

- De myndigheter som är ansvariga för utbildning inom bebyggelseplanering respektive infrastrukturplanering bör genomföra aktiviteter för att öka

<sup>12</sup> Se <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/regionala-systemanalyser/>

kompetensnivån om kopplingen mellan dessa områden. Både kunskap om processer och kunskap om sakfrågor behöver förmedlas i större utsträckning.

## Steg 1- och 2-åtgärder

Trafikverket menar att en viktig utgångspunkt i diskussionen om ansvar för åtgärder i fyrstegsprincipens alla steg är att aktörerna har ett gemensamt ansvar att utveckla transportsystemet. I förslaget till nationell plan för Transportsystemet 2018-2029<sup>13</sup> föreslog Trafikverket insatser av typen informations- och kunskapshöjande åtgärder som inte tydligt anknyter till verkets uppdrag men som det ändå kan vara motiverat att verket genomför.

Ett förslag finns även inom Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet<sup>14</sup> om att Trafikverket och Energimyndigheten bör utreda ansvaret för genomförande och finansiering av vissa steg 1- och 2-åtgärder. Det gäller främst påverkansåtgärder som till exempel testresenärskampanjer och andra mobility managementåtgärder liksom åtgärder för effektivare nyttjande av befintlig transportinfrastruktur som till exempel förändrat utbud och delningstjänster. Rapporten är framtagen av sex myndigheter och ligger nu på regeringens bord för vidare behandling.

## Fortsatt arbete

Vid framtagandet av denna rapport har Trafikverket hittat möjligheter till förbättringar inom ett antal områden. De förslag som Trafikverket ansvarar för förs nu vidare i flera interna utvecklingsprojekt och kommer framöver synas i utvecklade arbetssätt.

---

<sup>13</sup> Trafikverket 2017, Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Remissversion 2017-08-31, Publikationsnummer 2017:165

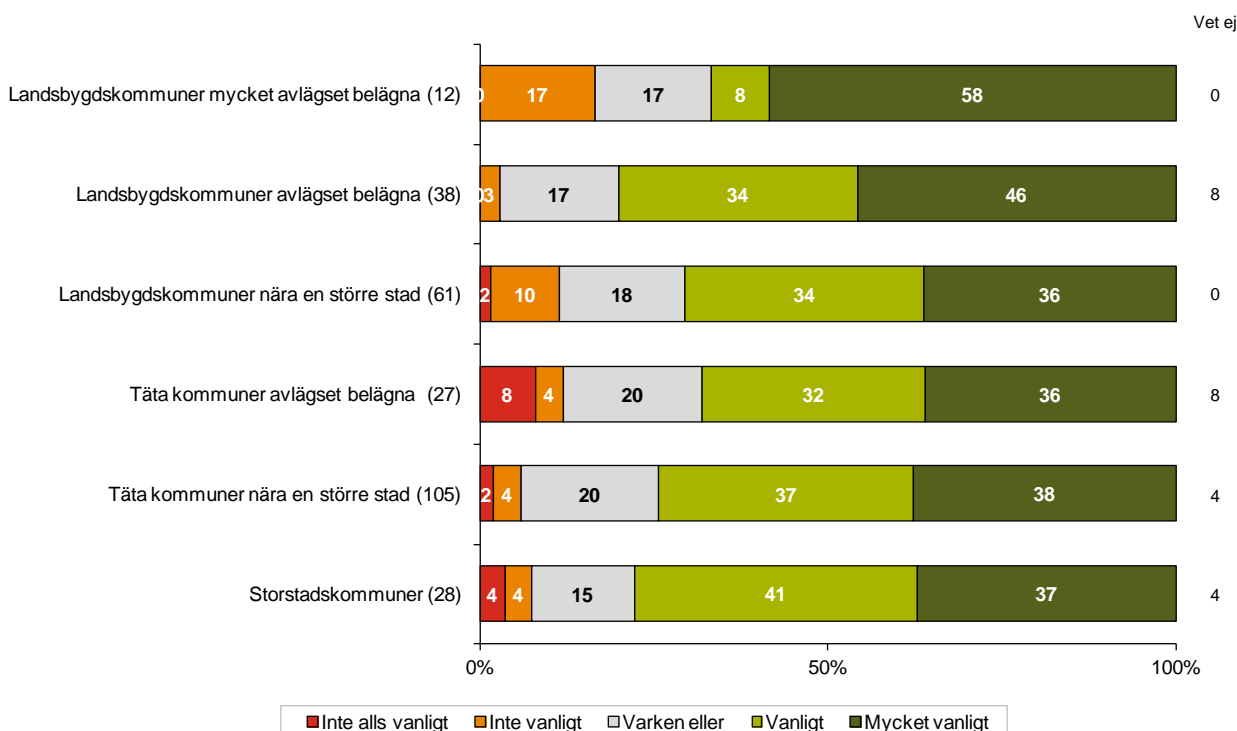
<sup>14</sup> Statens energimyndighet, 2017, Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER 2017:07

## Bilaga 1. Resultat från strategisk kundundersökning

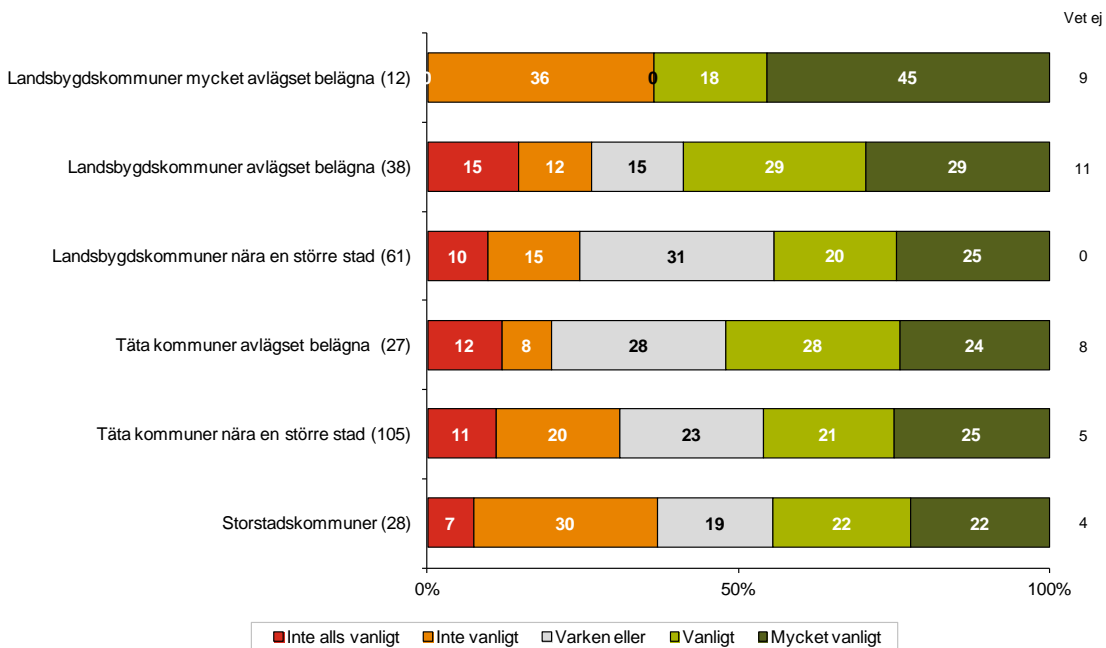
I denna bilaga redovisas ett antal diagram från den kvantitativa delen av den strategiska kundundersökningen som genomfördes under 2017. Svarsfrekvensen är hög, på en del av diagrammen syns bastalet som är antalet svar. På samtliga frågor är antalet svarande kommuner kring 250 st. Nedan görs korta kommentarer avseende diagrammen. Fördjupad information avseende undersökningen erhålles via Trafikverket.

De två följande diagrammen visar hur vanligt det är att kommunerna kontakter Trafikverket i olika skeden av planeringsprocessen.

**Utgå från att du ser att en samhällsbyggnads- eller trafikplan inom kommunen kommer att beröra Trafikverkets transportsystem och infrastruktur. Hur vanligt är det då att du tar kontakt med Trafikverket när ett första underlag har tagits fram men innan de formella handlingarna?**

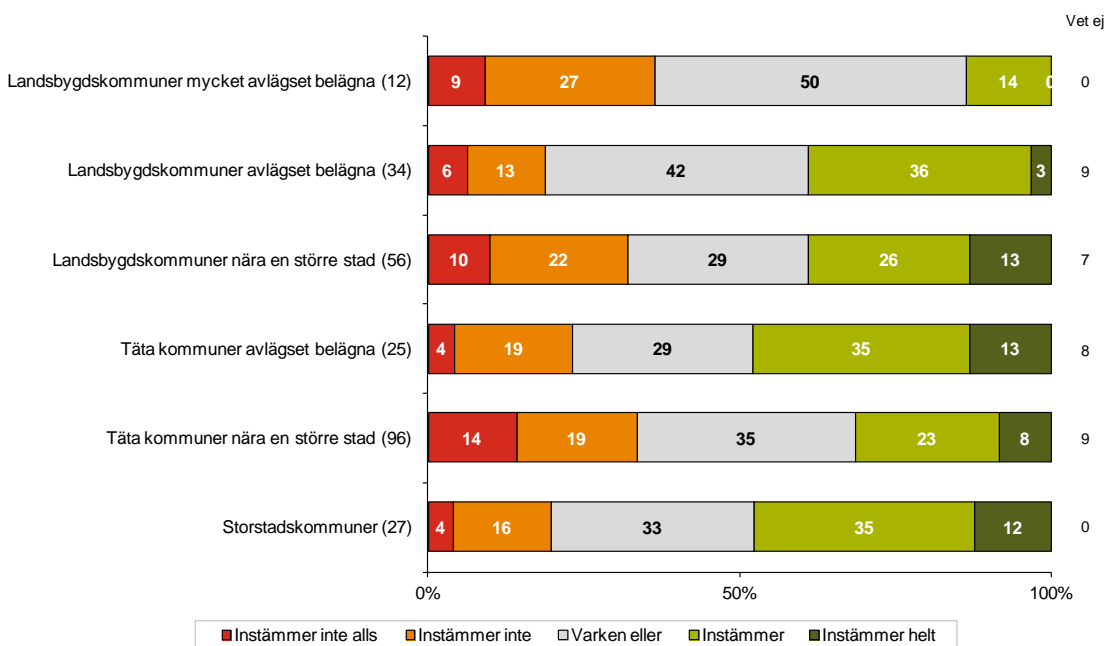


Utgå från att du ser att en samhällsbyggnads- eller trafikplan inom kommunen kommer att beröra Trafikverkets transportsystem och infrastruktur. Hur vanligt är det då att du tar kontakt med Trafikverket på idéstadiet, innan någon form av underlag tagits fram?

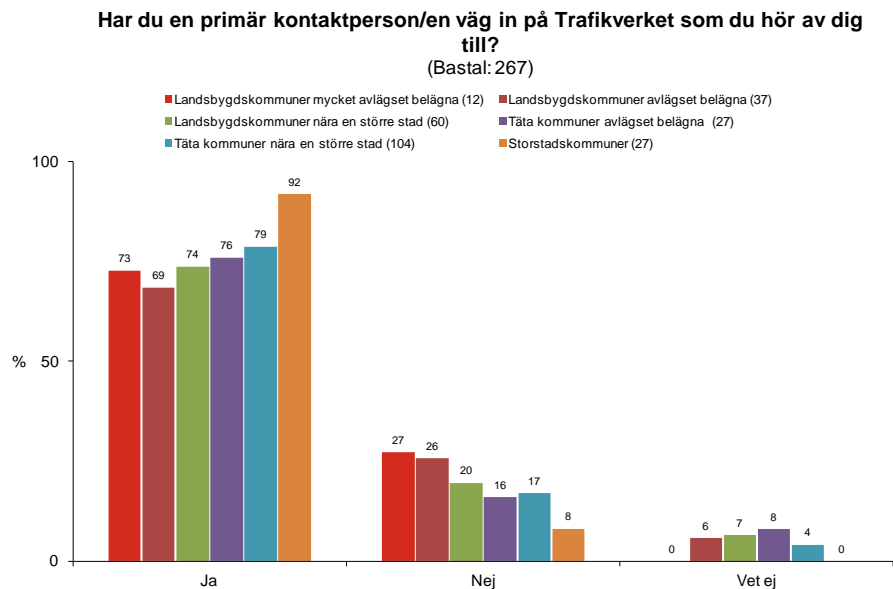


Detta diagram visar att många kommuner inte tycker att Trafikverket förmedlar tillräcklig information i tidigt skede om sina kommande projekt.

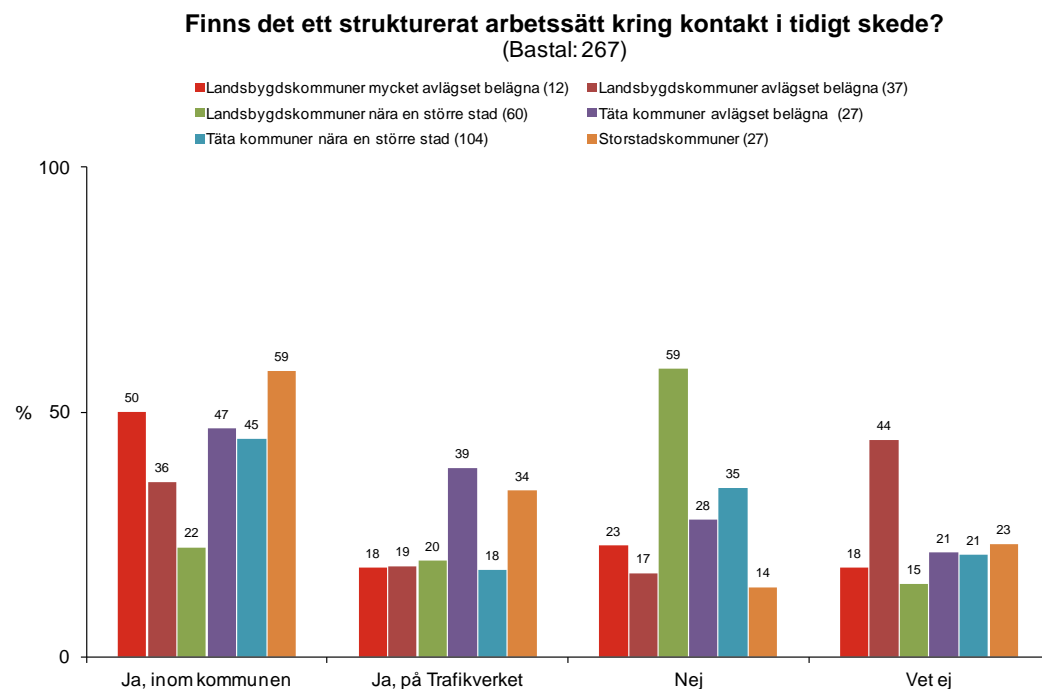
Hur upplever du kontakt med Trafikverket i tidigt skede?  
"Trafikverket förmedlar själva information i tidigt skede om sina kommande projekt"  
(Bastal: 250)



Detta diagram visar hur många av kommunerna som har en primär kontaktperson på Trafikverket och detta berörs i rapporten.



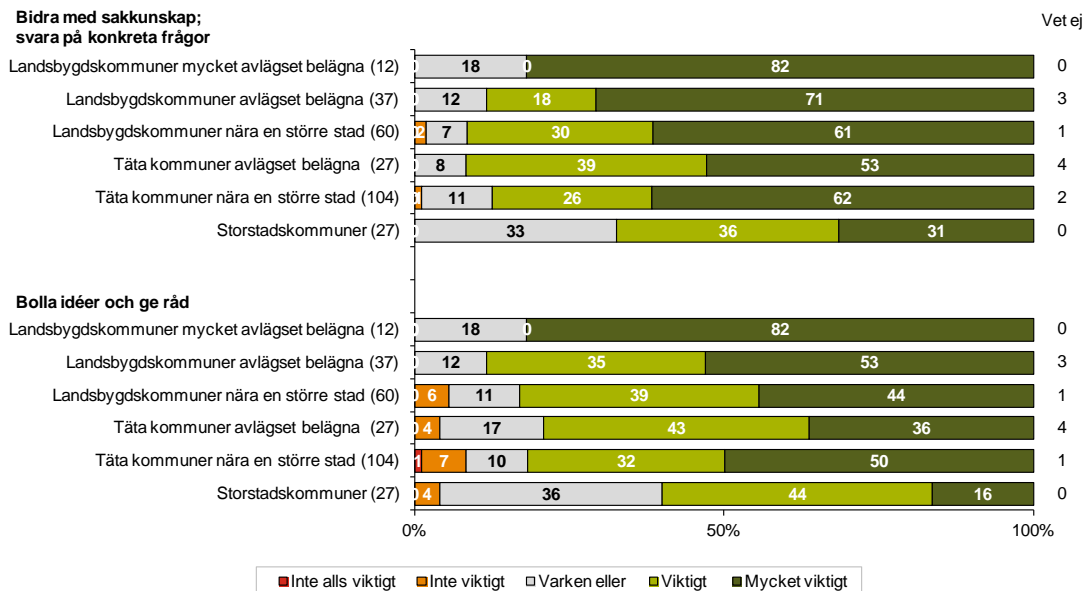
Detta diagram visar att det finns stora variationer i om det finns strukturerade arbetssätt för kontakter i tidiga skeden. Även detta berörs i rapporten.



Nedanstående diagram visar hur viktigt det är för kommunerna med stöd i tidiga skeden.

**Hur viktigt är det att Trafikverket i samhällsplaneringsprocessens tidiga skeden ger stöd i form av nedanstående?**

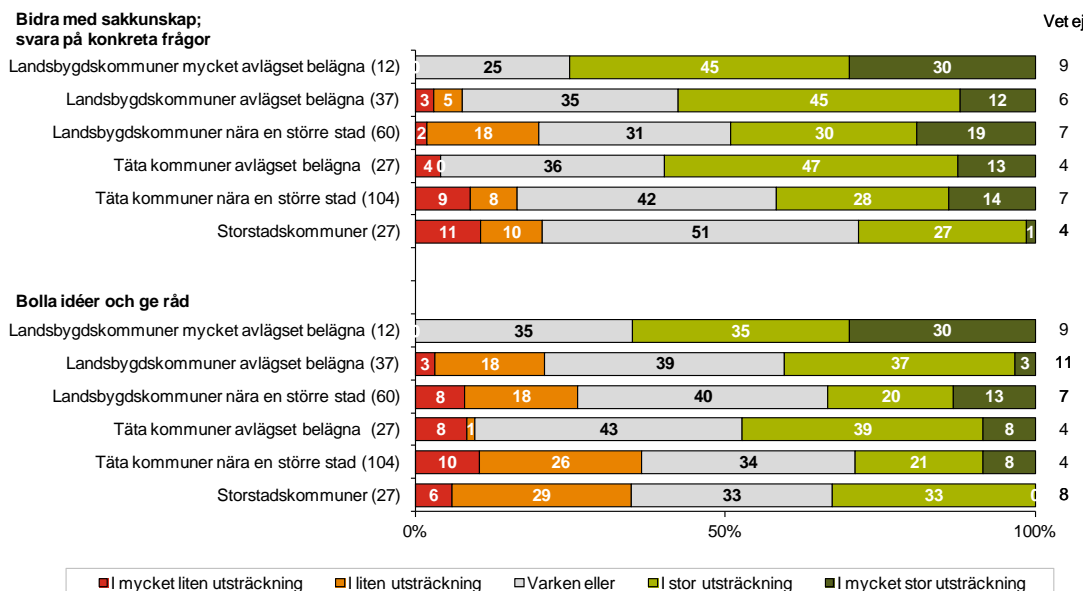
(Bastal: 267)



Nedan visas en värdering av hur väl Trafikverket lever upp till att ge stödet.

**Hur väl lever Trafikverket upp till att ge nedanstående stöd i samhällsplaneringsprocessens tidiga skeden?**

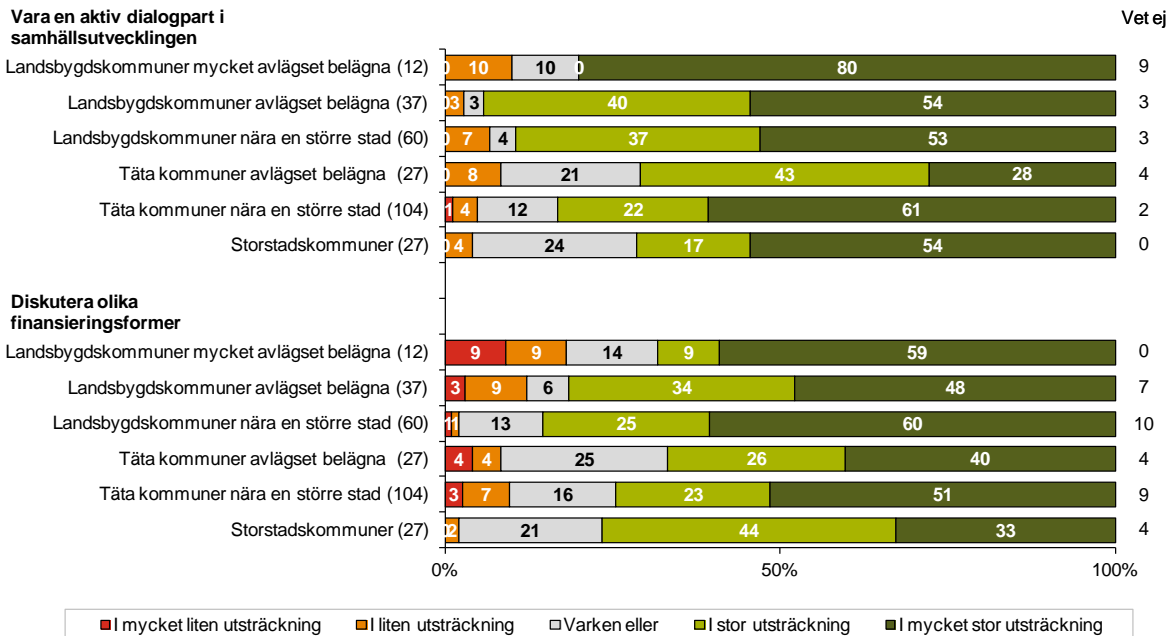
(Bastal: 267)



Ytterligare två diagram visas nedan som behandlar ämnesområden där frågan avser först värdet av dessa aktiviteter och sedan hur väl Trafikverket lever upp till att ge stödet.

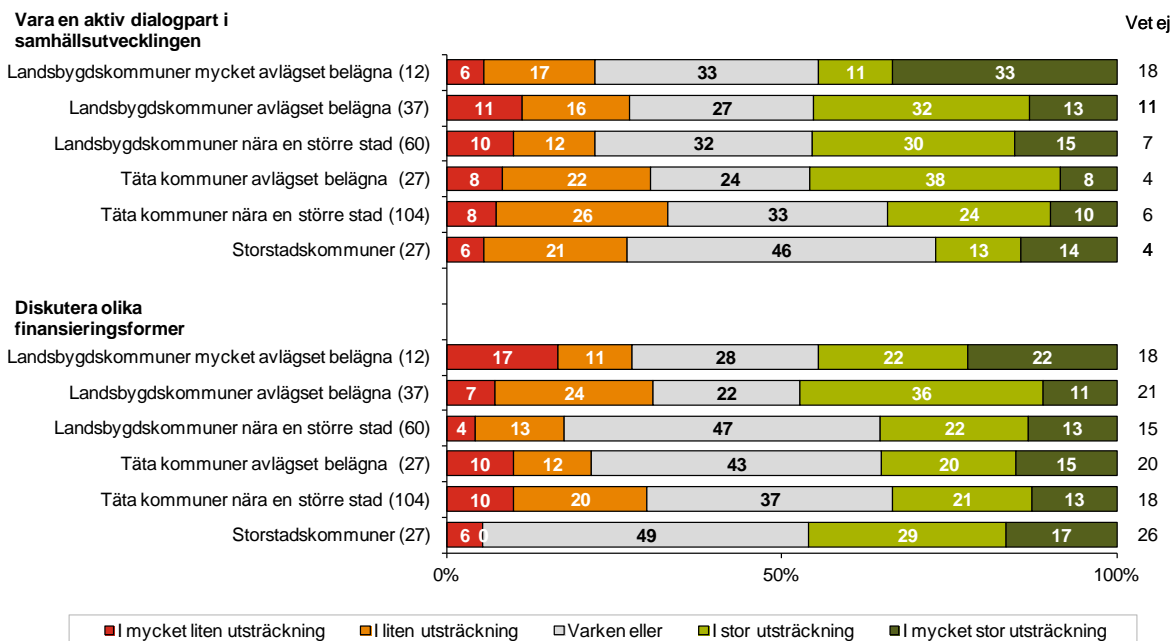
### Hur viktigt är det att Trafikverket i samhällsplaneringsprocessens tidiga skeden ger stöd i form av nedanstående?

(Bastal: 267)



### Hur väl lever Trafikverket upp till att ge nedanstående stöd i samhällsplaneringsprocessens tidiga skeden?

(Bastal: 267)





Avslutningsvis ett diagram som beskriver en sammanvägd bild av Trafikverkets stöd.

**Vad är din samlade bedömning av Trafikverkets stöd i tidigt skede i samhällsplaneringsprocessen?**  
(Bastal: 267)

