

Små och okomplicerade projekt inom infrastrukturplanering

– En studie i hur Trafikverket använder typfall 1

Författare Emmy Bengtsson och Anton Svensson

Institutionen för ingenjörsvetenskap

2015-06-16

Sammanfattning

Fysisk planering av land och vatten är en viktig del av ett samhälles struktur och utveckling. Samhällsplaneringen är en demokratisk process, reglerad av flertalet lagar och den ska bidra till en hållbar livsmiljö ur ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt perspektiv.

Trafikverket är den myndighet i Sverige som ansvarar för planering av infrastruktur. Enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg ska den som avser att bygga ny infrastruktur upprätta en väg- eller järnvägsplan, vilket ofta är en lång och kostsam process. Den 1 januari 2013 infördes ändringar i lagstiftningen för att undanta små och okomplicerade åtgärder från den formella planprocessen med avsikten att effektivisera infrastrukturplaneringen. De här projekten fick benämningen typfall 1 i Trafikverkets planeringssystem.

Syftet med studien är att undersöka hur lagändringarna från 2013 har använts i planläggningsarbetet hos Trafikverket. Studien avser att undersöka vilken typ av projekt lagändringarna applicerats på och hur projekten överensstämmer med avsikterna att de ska vara små och okomplicerade. Den ska även skapa en inblick i hur förändringarna tagits emot och uppfattas av de som arbetar med infrastrukturplanering.

De metoder som använts för att besvara frågeställningarna är dokumentstudie och fokuserad intervju. Dokumentstudien inbegriper alla planerade projekt från Region Väst mellan 1 januari 2013 och 31 december 2014. Intervjuerna har genomförts med projektledare och konsulter som alla har erfarenhet av planering av små och okomplicerade projekt.

Resultatet visar att Trafikverket främst använder lagändringen för att anlägga busshållplatser, vänstersvängfält och cirkulationsplatser, samt att betydligt fler åtgärder har utförts på väg än på järnväg. Projekten varierar i omfattning då de nya riktlinjerna har blivit tolkade på olika sätt.

Slutsatsen är att lagändringarna har bidragit till en effektivare planprocess. Intervjusvaren visar att inställningen till att genomföra mindre projekt utan formell plan huvudsakligen är positiv. De visar även att det krävs tydligare riktlinjer för hur beställningar och bakgrundsmaterial till projekten ska vara utformade.

Datum:	2015-06-16
Författare:	Emmy Bengtsson, Anton Svensson
Examinator:	Yvonne Lagrosen
Handledare:	Håkan Jensen, Höskolan Väst, Johanna Johansson och Lina Hägg, Trafikverket
Huvudområde:	Lantmäteriteknik
Fördjupningsnivå:	G2F
Poäng:	15 högskolepoäng
Nyckelord:	Samhällsplanering, Planprocess, Trafikverket, Väg, Järnväg, Väglagen, Lagen om byggande av järnväg, Typfall 1
Utgivare:	Höskolan Väst, Institutionen för ingenjörsvetenskap, 461 86 Trollhättan Tel: 0520-22 30 00 Fax: 0520-22 32 99 Web: www.hv.se

Small and uncomplicated projects in infrastructure – a study in how Trafikverket uses typfall 1

Spatial planning of land and water is an important part of a community's structure and development. Community planning is a democratic process, regulated by several laws and it's contributing to a sustainable living environment from a social, ecological and economic perspective.

Trafikverket (The Swedish Transport Agency) is the authority in Sweden which is responsible for infrastructure planning. According to the Swedish Road Law and Railway Law, the one intending to build new infrastructure, must establish a road or railway plan, which often is a long and costly process. In January 1, 2013 changes were introduced in to the law to exclude small and uncomplicated projects from the formal planning process, to create a more effective infrastructure planning system. These small projects were given the name type case 1 (typfall 1), in the planning system of Trafikverket.

The purpose of the study is to examine how the changes in the law from 2013 have been used in the planning process by Trafikverket. The study intends to investigate which type of project the law changes has applied on and how they conform with the intentions that they should be small and uncomplicated. It will also investigate how the changes are received and perceived by those involved in infrastructure planning.

The methods used to answer the questions is document study and focused interviews. The documents study includes all the planned projects from Region Väst (Western Region) from 1 January 2013 to 31 December 2014. The interviews were conducted with project managers and consultants who all have experience in the planning of small and uncomplicated projects.

The results shows that Trafikverket mainly uses the new changes in the law to build bus stops, left fields and roundabouts, and it has been applied to significantly more road projects than railway projects. The projects is varying in size since the new guidelines have been interpreted in different ways.

The conclusion is that changes in the law have contributed to a more efficient planning process. The project managers overall have a positive attitude to implement smaller projects without a formal plan, but the guidelines on witch background material needed for a project should be more clear.

Date:	2015-06-16
Author:	Emmy Bengtsson, Anton Svensson
Examiner:	Yvonne Lagrosen
Advisor:	Håkan Jensen, University West, Johanna Johansson and Lina Hägg, Trafikverket
Main field of study:	Engineering, Land Surveying
Education level:	G2F
Credits:	15 HE credits
Keywords:	Community Planning, planning process, Trafikverket, Swedish Transport Agency, Road, Railway, Road Law, Railway Law, Typfall 1
Publisher:	University West, Department of Engineering Science S-461 86 Trollhättan, Sweden Phone: +46 520-22 30 00 Fax: +46 520-22 32 99 Web: www.hv.se/en

Förord

Arbetet är avslutningen på vår utbildning till lantmätariingenjörer. Vi vill tacka Johanna Johansson och Lina Hägg på Trafikverket som gav oss idén med uppsatsen och bidrog med stöd under projektets gång. Vi vill även tacka vår handledare Håkan Jensen, Högskolan Väst, för vägledningen under uppsatsen. Till sist riktar vi även ett tack till de personer som har ställt upp på intervjuer.

Arbetet mellan oss skribenter har fördelats jämt. Vi har genomfört examensarbetet genom att tillsammans söka och sammanställa information, granska material, skriva och diskutera texterna.

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Bakgrund.....	1
1.2	Problembeskrivning.....	3
1.3	Syfte och frågeställningar.....	4
1.4	Avgränsningar	4
2	Metod	5
2.1	Metodteori	5
2.2	Metodval	8
2.3	Urval	9
2.4	Tillvägagångssätt	9
3	Teori	10
3.1	Proposition 2011/12:118.....	10
3.2	Lagstiftning	11
3.3	Planering av infrastruktur	13
4	Resultat	19
4.1	Ställningstaganden – Väg.....	19
4.2	Ställningstaganden – Järnväg.....	24
4.3	Avvikande ställningstaganden.....	26
4.4	Intervjuer.....	30
4.5	Sammanfattning	33
4.6	Resultatanalys	34
5	Diskussion	37
6	Slutsats	40
6.1	Framtida studier	40
7	Källförteckning	41

Bilagor

- A. Ställningstaganden
- B. Frågeställningar intervju Trafikverket
- C. Frågeställningar intervju Ramböll

Nomenklatur

GC-väg – Gång- och cykelväg

GC-bro – Gång- och cykelbro

MKB – Miljökonsekvensbeskrivning, används för att få en helhetssyn av den miljöpåverkan som en planerad åtgärd kan medföra.

SOU – Statens offentliga undersökningar

Väglag (1971:948)

Lagen om byggande av järnväg (1995:1649)

Proposition – förslag som regeringen lämnar till riksdagen som kan gälla ny lag.

Trafikverket Region Väst – har sitt verksamhetsområde i Hallands, Värmlands och Västra Götalands län

1 Inledning

Transportinfrastruktur är en av basfunktionerna i ett fungerande samhälle.¹ Genom alla tider har samhällsutvecklingen drivits framåt tack vare människors möjligheter att kunna förflytta sig själva, sina varor och kunskap. Förhållandet mellan ett fungerande transportsystem och ett lands ekonomiska välfärd är välkänt. Goda kommunikationer mellan bostad, sysselsättning och service leder även till ökad livskvalitet för människor.²

Investeringar i infrastruktur är utpekat som en av stommarna för att skapa fler jobb och på så sätt understödja ekonomin. Samtidigt innebär förnyad infrastruktur stora ekonomiska satsningar och det är därför viktigt att varje projekt ger maximal utdelning. Med rätt sorts insatser leder förnyad infrastruktur till fler jobb, ökad produktivitet och konsumtion samt bidrar till att främja en bättre miljö och hållbar utveckling.³

I Sverige upptar bebyggd mark nästan tre procent av landets yta och ungefär en tredjedel av det används för transporter. Det betyder att drygt 400 000 hektar mark består av vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar etc.⁴ En utmaning vid planläggning av väg och järnväg i ett land som Sverige är de stora arealerna till den relativt lilla populationen. Vilket leder till att en budget inte alltid kan täcka alla de kostnader som ett nytt projekt medför.⁵

När nya vägar eller järnvägar planeras ska en plan upprättas. Detta är en lång, kostsam och byråkratisk process som kräver många utredningar och samråd.⁶ För att spara tid och pengar har sedan 1 januari 2013 ett undantag från formellt planarbete tillkommit i väglagen och lagen om byggande av järnväg. Undantaget skulle medföra att storleken på utredningen i större mån än tidigare skulle kunna anpassas efter projektets komplexitet.

1.1 Bakgrund

Den första myndigheten i Sverige som ansvarade för transport och kommunikationer var Väg- och Wattenbyggnader som grundades 1841. Myndigheten ombildades 1967 till Svenska Vägnät för att 1983 bli Vägverket.⁷ För de svenska järnvägarna ansvarade Statens Järnvägar från 1856 till 1988, då en uppdelning skedde och Banverket bildades.⁸ 2010 slogs Vägverket och Banverket ihop och blev Trafikverket, den myndighet som idag ansvarar för transportinfrastrukturen.⁹

Det svenska vägnätet består av allmänna och enskilda vägar. De allmänna vägarna anläggs och underhålls av antingen staten eller kommunen, där staten i det här fallet är Trafikverket. Allmänna vägar utgör 140 100 km av det svenska vägnätet, varav 98 500 km

¹ Sjödin m.fl., *Markåtkomst och ersättning*, 2001, s. 11

² Johansson, Klaesson, *Transportinfrastruktur och Ekonomisk Tillväxt*, 2003, s. 4 f.

³ Flyvbjer, *Survival of the unfittest: why the worst infrastructure gets built—and what we can do about it*, 2009

⁴ Nyström, Tonell, *Planeringens grunder*, 2012, s. 28 f.

⁵ Antonson m.fl., *Cultural heritage connectivity. A tool for EIA in transportation infrastructure planning*, 2010

⁶ Prop. 2011/12:118 s. 48

⁷ Trafikverket, *Vägverkets historia*, 2011

⁸ SJ, *Historiska fakta*, 2015

⁹ Trafikverket, *Vägverkets historia*, 2011

är statliga vägar och 41 600 km är kommunala gator och vägar. De enskilda vägarna ansvarar enskilda medborgare och vägföreningar för, där 76 300 km finansieras med statsbidrag, men det finns även ett stort antal enskilda vägar utan bidrag.¹⁰

Järnvägar har varit en del av transportinfrastrukturen sedan 1800-talet. Under den industriella revolutionen blev järnvägen en viktig faktor för att kunna frakta alla de nya varor som producerades.¹¹ Sedan den första svenska järnvägssträckan öppnades 1856 mellan Örebro och Nora, finns det idag 16 500 km järnväg i Sverige.¹² 14 700 km av järnvägarna ansvarar staten, Trafikverket, för. Enligt lag har vem som helst rätt att anlägga en enskild järnväg för allmänt bruk, dock krävs tillstånd från Transportstyrelsen.¹³

Trafikverkets arbetsuppgifter består av att planera, bygga och underhålla landets vägar och järnvägar. Myndigheten är uppdelad i sex regioner, Syd, Väst, Öst, Stockholm, Mitt och Nord, som var och en ansvarar för planeringen på regional nivå. Andra myndigheter som också arbetar inom transportområdet är Transportstyrelsen, Trafikanalys, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Statens väg- och transportforskningsinstitut.¹⁴

Fröet till att bilda Trafikverket lades i propositionen "Framtidens resor och transporter - infrastruktur för hållbar tillväxt"¹⁵. I den uppmärksammades ett behov av effektivisering inom transportområdet och att en omorganisation var nödvändig. Att organisationer genomgår förändringar har visat sig vara både viktigt och nödvändigt för överlevnad, utveckling och framgång. Flera orsaker kan leda fram till förändringar, så som teknik- och IT- utveckling, nya samhällsliga behov, konkurrens, ekonomi eller regeringsbeslut.¹⁶

I instruktionerna för Trafikverket beskrivs de avsikter som regeringen hade när den valde att omorganisera myndigheten:

*"Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås."*¹⁷

Regeringen har satt upp transportpolitiska mål som Trafikverket ska arbeta mot i alla sina projekt. Det första målet är *Funktionsmålet* som handlar om tillgänglighet för människor och varor, samt att transportsystemet byggs med kvalitet och användbarhet. Det andra målet är *Hänsynsmålet* som står för hälsa, säkerhet och miljö.¹⁸

¹⁰ Trafikverket, *Sveriges vägnät*, 2015

¹¹ Tønnesson, *Bra böckers världshistoria, band 10*, s. 78, s.92

¹² Trafikverket, *Sveriges järnvägsnät*, 2015

¹³ Ekbäck, *Lagen om byggande av järnväg – en översikt*, 2008, s. 7

¹⁴ ibid

¹⁵ Prop. 2008/09:35

¹⁶ Mills m.fl. *Understanding Organizational Change*, 2009, s. 9 f.

¹⁷ Förordning SFS (2010:185)

¹⁸ Regeringskansliet, *De transportpolitiska målen*, 2013

I samband med bildandet av Trafikverket påbörjades även ett utredningsarbete rörande planeringsprocessen. Den fysiska planeringen av samhället har som mål att koordinera hur land och vatten ska användas för att bidra till en hållbar livsmiljö ur ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt perspektiv. Samhällsplanering sker på nationell, regional och kommunal nivå och är en reglerad, öppen och demokratisk process. Planering av infrastruktur utgör en del av den fysiska planeringen i Sverige. Den måste samordnas på alla nivåer och med alla de lagverk som rör samhällsplanering för att olika intressen ska kunna vägas mot varandra.¹⁹

Det är avdelningen Planering på Trafikverket som ansvarar för hur nya vägprojekt ska utföras, vilket traditionellt görs med väg- och järnvägsplaner. När nya väg- och järnvägsprojekt initieras samlas först nödvändig information in, därefter påbörjas arbetet med att upprätta en plan. En väg- eller järnvägsplan innehåller olika många moment beroende på hur omfattande projektet är. Ett krav Trafikverket har när de planerar nya projekt är att alltid utgå från fyrstegsprincipen, se avsnitt 3.3.1.

För att effektivisera planprocessen föreslogs ändringar i väglagen och lagen om byggande av järnväg, som infördes den 1 januari 2013. Trafikverket omarbetade då sitt planeringssystem enligt de nya ändringarna. För att kunna identifiera hur omfattande ett projekt är och därmed hur omfattande planeringen måste vara, klassas de i olika typfall från 1 till 5. Typfall 1 innebär att ingen väg- eller järnvägsplan behöver upprättas och att projektet skall betraktas som litet och okomplicerat. Tanken från lagstiftarens sida var att detta undantag ska förenkla och förkorta planeringen av de minsta projekten, då de i lagens mening inte ska anses vara byggande av väg eller järnväg.²⁰

1.2 Problembeskrivning

I och med lagändringarna 1 januari 2013 flyttades ”små och okomplicerade åtgärder” ut ur den formella planeringen. När ingen plan upprättas finns heller ingen möjlighet för utställning och överklagande. Istället utfärdas ett ställningstagande som motiverar varför en åtgärd bedöms uppfylla kraven för typfall 1. Kraven på typfall 1-projekt är att åtgärderna ska utföras på befintlig väg eller järnväg och vara små och okomplicerade. Därtill ska de inte medföra mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen och eventuell markåtkomst måste vara frivillig. När ställningstagandet är godkänt kan byggnation påbörjas direkt.

Den nya planprocessen och typfall 1 har använts av Trafikverket i drygt två år. Det skapar ett behov av att utreda hur det fungerar. Problemet som den här studien avser att ge svar på är hur typfall 1 har använts sedan 2013, då det ännu inte finns någon information om hur det används. Eftersom typfall 1 genomförs utan en formell plan är det viktigt att användandet sker på ett enhetligt, lagenligt och korrekt sätt inom myndigheten.

¹⁹ Boverket, *Så planeras Sverige*, 2014

²⁰ Prop. 2011/12:118 s. 117

1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet med studien är att undersöka hur Trafikverket använder sig av typfall 1, som infördes i planeringsprocessen då lagen ändrades 2013. Studien avser att undersöka vilka typer av projekt som har genomförts som typfall 1 och om de uppfyller kraven som ställs på åtgärderna. Studien syftar även till att undersöka hur de personer som arbetar med typfall 1 upplever processen samt de förändringar som lagändringen medförde.

Under studiens gång ska följande frågor undersökas.

- Vilka sorters projekt och åtgärder har typfall 1 använts för, sedan införandet 1 januari 2013?
- Hur väl stämmer projekten överens med de krav som ställts på typfall 1? Skulle de kunna ses som rena drift- och underhållsåtgärder enligt 26 § väglagen, eller som typfall 2 då vägplan behövs? Och finns det någon skillnad mellan åtgärder på väg och järnväg?
- Hur har typfall 1 tagits emot och vad har förändringarna inneburit för de som arbetar med planering av infrastruktur?

1.4 Avgränsningar

Studien avgränsas till att innefatta hur typfall 1 används och kommer inte undersöka de övriga planläggningstyperna. De ställningstaganden för typfall 1 som studeras är alla från Trafikverket Region Väst (Halland, Västra Götaland och Värmland) under perioden 1 januari 2013 – 31 december 2014.

Studien kommer att undersöka om projekten är små och okomplicerade men kommer inte att undersöka den bedömning av miljöpåverkan som ingår i ett ställningstagande.

2 Metod

I forskningssammanhang är metoden det arbetsredskap som används för att kunna undersöka, analysera och besvara de frågor som en studie baseras på. I princip finns det lika många metoder som det finns undersökningar, då ingen studie är den andra lik. Det går dock att generalisera och dela in dem i olika kategorier. I kommande stycke presenteras de metoder och den metodteori som anses vara relevant för just den här studien. Därefter följer avsnitt med metodval, urval och tillvägagångssätt.

2.1 Metodteori

Ett vanligt sätt att identifiera en metod på är om den är kvalitativ eller kvantitativ. Kvalitativa studier kännetecknas av riklig information om få undersökningsobjekt. De beskriver för att skapa förståelse och går på djupet med en specifik händelse eller fråga. Kvantitativa studier handlar istället om att gå på bredden och få information som kan generaliseras på en hel population. Kvantitativa studier kännetecknas också av mätbarhet med siffror, diagram etc. Ett klassiskt sätt att beskriva skillnaden mellan kvalitativa och kvantitativa studier är att exemplifiera dem med intervju och enkät. Den information som kan utvinnas med en intervju blir djupgående om just det ämne som informatören är insatt i. Samtidigt grundar sig resultatet enbart på en persons åsikter eller kunskaper och kan därmed inte generaliseras. En enkät å andra sidan kan skickas ut till nästintill obegränsat med personer och svaren blir jämförbara och mätbara, men säger dock inget ytterligare om varje enskilt svarsalternativ.²¹

Vetenskapliga studier kretsar kring hypotes, teori och empiri. Hypoteser är det som prövas, antingen genom att verifieras eller falsifieras, för att utveckla en teori och därigenom nya sanningar om världen. För att frambringa nya teorier krävs empiri, insamlad information om verkligheten, som bygger upp teorierna. Det finns olika synsätt mellan teori och empiri. Med ett induktivt synsätt sker forskandet helt explorativt och utan att förankra nya hypoteser i befintliga teorier, istället studeras insamlad empiri och utifrån den formuleras teorin. Med ett deduktivt synsätt prövas istället hypoteser som grundar sig i redan befintliga teorier, empirin samlas då in och undersöks utefter hypotesen. Det är vanligt att förknippa kvalitativa studier med ett induktivt synsätt och kvantitativa studier med ett deduktivt synsätt. När en kombination mellan deduktion och induktion används, kallas synsättet för abduktion och det innebär att en växelverkan mellan de båda synsätten används.²²

Det är inte forskaren som väljer metoden, utan forskningsproblemet som bör definiera metoden. Alla metoder har sina fördelar och nackdelar. Det viktiga är att välja rätt metod för just sin studie.

²¹ Starrin, Svensson, *Kvalitativ metod och vetenskapsteori*, 1994, s. 11-40

²² Patel, Davidsson, *Forskningsmetodikens grunder – att planera genomföra och rapportera en undersökning*, 2003, s. 21 ff

2.1.1 Dokumentstudie

Att studera dokument är en kvalitativ metod som med fördel kan användas vid studier av organisationer. Till skillnad från många andra kvalitativa metoder bygger dokumentstudier på att studera redan befintligt material som finns oberoende av den studie de ingår i. Det är vanligt att kombinera en dokumentstudie med andra kvalitativa eller kvantitativa metoder.

Vid dokumentstudier ligger intresset antingen i produktionsprocessen eller i konsumtionsprocessen. Det innebär att antingen studeras hur dokumenten tas fram, alternativt hur de sedan används och tolkas. Att genomföra en dokumentstudie med ett realistiskt synsätt innebär att dokumenten blir en direkt avspeglning av verkligheten. Med ett fenomenologiskt synsätt studeras istället dokumenten för att få kunskap om hur en organisation fungerar och hur de personer som är i kontakt med dokumenten tolkar och använder dem.

Vilket intresse och syfte som än finns för att genomföra en dokumentstudie så är urvalet av yttersta vikt. Dokumenten måste vara representativa för att kunna användas som objektiva källor.²³

2.1.2 Juridisk metod

För att lösa ett juridiskt problem och bestämma vad som är gällande rätt krävs att rättskällor, argumentation och juridiska begrepp behärskas – dvs. en färdighet inom juridisk metod.²⁴

Den rättsvetenskapliga metoden innefattar läran om rättskällorna och en praktisk tillämpning av dem. Rättskällevärdet är läran om de källor som används för att kunna praktisera juridik och utgör grunden i den juridiska metoden.²⁵ Källorna är hierarkiskt ordnade där grundlagarna, övriga lagar och förordningar står överst och är s.k. primärkällor. Därefter följer förarbetena och rättspraxis som är subsidiära källor. Doktriner och sedvänjor sägs vara kompletterande rättskällor.²⁶

Juridisk metod används då rättsregler ska behandlas på ett vetenskapligt sätt, vilket ofta är ett praktiskt arbete.²⁷ Lagtext är inte en exakt beskrivning som kan lösa varje enskilt rättsligt problem, utan är generellt utformad för att passa in i många situationer. För att fastställa gällande rätt krävs därför systematisering och tolkning av rättskällorna. Viktiga färdigheter för att klara av detta är god analytisk förmåga och sakkännedom, men framför allt träning och omfattande studier.²⁸

Att systematisera lagreglerna handlar om att sätta in dem i sitt sammanhang, ge dem mening och därigenom möjliggöra lösningar på ett rättsligt problem.²⁹ Beträffande

²³ Justesen, Mik-Meyer, *Kvalitativa metoder - Från vetenskapsteori till praktik*, 2012

²⁴ Warnling-Nerep, *Vad är rätt?*, 2012 s. 12

²⁵ Kulin-Olsson, *Juridikens fundament: med grundläggande juridisk metodlära*, 2011 s.54

²⁶ Europeiska Rättsliga Nätverk, *Rättsordning – Sverige*, 2004

²⁷ Kulin-Olsson, *Juridikens fundament: med grundläggande juridisk metodlära*, 2011 s. 54

²⁸ Kulin-Olsson, *Juridikens fundament: med grundläggande juridisk metodlära*, 2011 s. 67

²⁹ Warnling-Nerep, *Vad är rätt?*, 2012 s. 12

tolkningar finns det olika sätt att angripa lagtexten på. Ett sätt är en bokstavlig tolkning, en s.k. *lexikalisk tolkning*, som innebär att ord och meningar tolkas precis så som de står i lagtexten. Ett annat sätt är en *systematisk tolkning* som handlar om att sätta in en bestämmelse i sitt sammanhang. Det görs genom att tolka bestämmelsen mot bakgrund av andra regler i samma lag, men även mot rättssystemet i stort. Det kan också göras genom att tolka bestämmelsen på samma sätt som liknade begrepp i andra lagar gjorts och därifrån förstå innebörden. Ännu ett sätt att tolka lagtext på är att utgå ifrån bestämmelsens syfte, funktion och ändamål, genom att t.ex. studera lagens proposition, vilket kallas för *teleologisk tolkning*.³⁰

Beroende på om lagtext tolkas extensivt eller restriktivt påverkas innebörden av en bestämmelse. Med extensivt tolkande blir innebörden av bestämmelsen vidare. Bakgrund och syftet med lagen vägs då in och ger mer betydelse i tolkningen än vad ordalydelsen i sig innebär. Ett restriktivt tolkande gör tvärtom, att så lite som möjligt tolkas in i bestämmelsens innebörd.³¹

2.1.3 Intervju

Intervju är en forskningsmetod vars fördel ligger i dess flexibilitet. Till skillnad från enkät kan man med en intervju direkt följa upp svar och skapa nya idéer och perspektiv. Det finns också möjlighet att tolka in mer i svaren än enbart det som säjs med ord, som från kroppsspråk, mimik och tonlägen.³² Intervju som metod kan genomföras på olika sätt beroende på vilken typ av kunskap som söks. Med informantundersökning blir intervjupersonerna vittnen till det som undersöks och deras svar blir direkta källor. Vid en respondentundersökning är det istället intervjupersonerna och deras svar som ska studeras. Det som då är intressant är att få veta vad personen tycker och tänker om ett ämne. Till skillnad från informantundersökning kan samma frågor ställas till flera personer för att därigenom analysera och dra slutsatser. Respondentundersökning kan genomföras både som enkät eller intervju.³³

Om många personer ska intervjuas och svaren därefter ska jämföras är en strukturerad intervju att föredra, då svarar intervjuobjekten på frågor med redan förberedda svarsalternativ. En helt ostrukturerad intervju liknar istället ett vanligt samtal kring ett visst tema. Fokuserad intervju är en kombination av strukturerad och ostrukturerad intervju, där en viss frihet ges till den intervjuade, men förbestämda frågor ställs och intervjun håller sig till speciella teman. Ramar och struktur finns alltså på en fokuserad intervju, vilket gör att analysen blir lättare att genomföra.³⁴

³⁰ Nilsson, *Juridiken: en introduktion till rättsvetenskapen*, 2011 s. 54

³¹ Nilsson, *Juridiken: en introduktion till rättsvetenskapen*, 2011 s. 55

³² Bell, *Introduktion till forskningsmetodik*, 2006, s. 157-172

³³ Esaiasson m.fl., *Metodpraktikan konsten att studera samhälle, individ och marknad*, 2003

³⁴ Bell, *Introduktion till forskningsmetodik*, 2006, s. 161 ff

2.1.4 Studiens trovärdighet

För att en studie ska vara trovärdig krävs två grundelement – validitet och reliabilitet. Validitet handlar om giltighet, att verkligen studera det som studien avser och att slutsatser blir kopplade till de frågor som ställts. Validitet uppnås förslagsvis genom att använda flera olika vetenskapliga källor och mer än en metod, s.k. triangulering. Ett annat sätt är att låta en välinsatt person i ämnet uttala sig om resultatet.³⁵

När validiteten är fastslagen och undersökningen har riktats åt rätt håll, är nästa steg för ökad trovärdighet att få reliabilitet i studien. Resultaten måste vara tillförlitliga vilket innebär att om en annan person skulle undersöka samma problem med samma metod ska även samma resultat fås.³⁶ Inom kvalitativa metoder menar dock vissa forskare att validitet är svår att uppnå, då forskningsprocessen ofta kan utvecklas efterhand. Istället ska en pålitlighet i studien eftersträvas vilket fås genom att dokumentera och kunna redogöra för alla faser i studien.³⁷

2.2 Metodval

Studien genomfördes med de två kvalitativa metoderna, dokumentstudie och intervju, som nämnts i styckena ovan om metodteori. Studiens syfte var att undersöka hur en lagändring påverkat Trafikverkets planeringsprocess och har därför även använt en juridisk metod. Det är framförallt i dokumentstudien som den juridiska metoden tillämpats då tolkningar av lagtext, proposition och riktlinjer har skett.

De dokument som studerades var ställningstagande för typfall 1. Ett ställningstagande är ett dokument som framställs då diverse undersökningar och analyser har lett fram till att ett projekt kan klassas som typfall 1. När ställningstagande är upprättat är väg- eller järnvägsplan inte längre nödvändig. Genom att studera dokumenten erhöles kunskap om vilka typer av projekt som klassats som typfall 1. Dokumentstudien utgick även från de kriterier som ställs på typfall 1 för sedan identifiera dem i ställningstagandena och se om det funnits tveksamheter i bedömningen. I det här skedet tillämpades den juridiska metoden. Bland de 44 ställningstagande som studerades fanns tre som inte uppfyllde kraven, dessa granskades och analyserades ytterligare.

Dokumentstudien kompletterades med fokuserade intervjuer för att ge djupare kunskap om hur den nya planeringstypen tagits emot av de personer som arbetar med den. Intervjuerna gav dels intervjupersonernas personliga erfarenheter, men också hjälp med tolkningen av vissa bedömningar i en del ställningstagande där frågetecken fortfarande rådde.

³⁵ Lindgren, *Terminologihandbok för utvärdering*, 2012, s. 95

³⁶ Eriksson, Wiedersheim-Paul, *Att utreda, forska och rapportera*, 2011, s. 59

³⁷ Lindgren, *Terminologihandbok för utvärdering*, 2012, s. 73

2.3 Urval

Eftersom studien är avgränsad till att studera hur typfall 1 tagits emot i Region Väst så gjordes urvalet till att innefatta alla ställningstagande som fanns i detta område för perioden 1 jan 2013 – 31 dec 2014. Efter att ha studerat alla 44 ställningstagande hittades ett antal ställningstagande som inte ansågs uppfylla kriterierna för typfall 1 och dessa valdes att granskas ytterligare.

Urvalskriterier för intervjupersoner grundades på att få en bredd på materialet men också att prata med personer som har stor erfarenhet av typfall 1. Tre personer intervjuades på Trafikverket, Johanna Kindlund, projektledare enhet 4 i Göteborg, Anna-Karin Ribnert, projektledare enhet 5 i Skövde och Eva-Maria Sjöstrand, projektledare enhet 3 i Vänersborg. Då de jobbar som projektledare med b.l.a. typfall 1-projekt är de den sammanknyttande länken för projektutredningen. De är också hemmahörande på tre olika kontor i Region Väst.

En gemensam intervju genomfördes med två konsulter på Ramböll, Maria Welin, uppdragsledare i Göteborg och Pia Pettersson, samhällsgeograf i Göteborg. Både Welin och Pettersson har på uppdrag av Trafikverket arbetat med att ta fram undersökningsmaterial till flertalet ställningstaganden. De två konsulterna ansågs ha den kunskap som studien krävde för att besvara på frågor rörande hur bedömning av typfall 1 görs.

2.4 Tillvägagångssätt

Studien genomfördes på uppdrag av Trafikverket. En kontakt etablerades med handledare på Trafikverket några månader innan studien påbörjades. I det läget gavs förslag på vad som skulle undersökas, samt material i form av arbetsbeskrivningar, riktlinjer och ställningstagande för typfall 1.

Vid uppstart påbörjades inläsning av bakgrundsfakta om väg- och järnvägsplanering, infrastrukturlagstiftning samt vetenskapliga metoder. Undersökningen av typfall 1 inleddes med att studera och sortera de ställningstagandena. Genom att dela in dem i olika underkategorier noterades vilka olika typer av projekt typfall 1 används till. Först och främst skildes på väg och järnväg, därefter sorterades vägprojekten in i fler underkategorier, t.ex. busshållplatser, broar, breddning av väg mm.

Undersökningen av ställningstagandena utfördes genom att kraven som ställs på typfall 1 punktades upp och jämfördes med åtgärderna i ställningstagandena. Sedan sammanfattades varje underkategori, se avsnitt 4. Därefter undersöktes tre fall ytterligare, se avsnitt 4.3. De fallen ansågs inte uppfylla kraven för typfall 1 enligt tolkningen av lagtext, proposition och riktlinjer som utfördes i dokumentstudien.

Intervjuerna utfördes med ljudinspelning och öppna frågor. Intervjuerna genomfördes 4 maj i Vänersborg på Trafikverket, 11 maj i Skövde på Trafikverket, 12 maj i Göteborg på Trafikverket och 18 maj i Göteborg på Ramböll. Frågemall för intervjuer med Trafikverket finns i bilaga B och för Ramböll i bilaga C.

3 Teori

I kommande kapitel redovisas den teoretiska bakgrund som studien grundar sig på. Först presenteras de beslut och lagändringar som ledde fram till en förändrad planeringsprocess för infrastruktur. Nästkommande avsnitt går in på lagstiftning som berör infrastrukturplanering. Efterföljande avsnitt handlar om infrastrukturplanering, formell väg- och järnvägsplanering, små och okomplicerade projekt och avslutningsvis ett avsnitt om drift och underhåll.

3.1 Proposition 2011/12:118

Den 19 mars 2009 tillkallades en Transportinfrastrukturkommitté för att utföra en statlig undersökning av infrastrukturplaneringen, enligt direktiv 2009:16. Det resulterade i SOU 2010:57 ”Effektivare planering av vägar och järnvägar”, som lades fram till regeringen i september 2010. Syftet med utredningen var att förändra planeringsprocessen så att den blir effektivare och mindre kostsam genom att föreslå förändringar i väglagen och lagen om byggande av järnväg.

Kommitténs utgångspunkter var att många av de lagar som tillämpas vid planering av väg och järnväg har uppkommit under flera olika tidpunkter och har därmed inget naturligt samspel. Det kunde t.ex. leda till dubbelprövningar och att samma beslut kunde överklagas flera gånger men i olika system. Följden av att ha parallella hanteringar under planeringen resulterade i att ingen förutsägbarhet i processen fanns.³⁸

Ett av motiven till att utföra undersökningen var att planeringsprocessen upplevdes som tidskrävande och alltför komplicerad, vilket ledde till ökade kostnader. Ett annat motiv var att förnyade rutiner skulle kunna anpassas efter de transportpolitiska målen och stödja den s.k. fyrstegsprincipen, se avsnitt 3.3.1. Undersökningen skulle även behandla miljökonsekvensbeskrivningar och tillåtlighetsprövning.

Transportkommittén sammanfattade hur planeringsprocessen bör förändras på följande sätt;

“Den fysiska planeringsprocessen 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 rättsäkerhet för enskilda som följer av lag ska säkerställas.”³⁹

Förändringarna ska leda till förbättringar både för det allmänna och för den enskilde medborgaren. För allmänheten är det främst en ekonomisk vinst i att effektivisera processen. Medan det för den enskilde medborgaren kan det innebära mindre oro och osäkerhet om vardagslivet påverkas av väg- eller järnvägsprojekt. Huvudmålet var att

³⁸ SOU 2010:57 s. 13

³⁹ SOU 2010:57 s. 14

förkorta tiden fram till färdig anläggning, ha bättre samordning mellan olika aktörer och andra byggnadsprojekt samt att ha en tydlig koppling till ekonomiska aspekter.⁴⁰

Ett annat uppdrag som kommittén fick var att analysera beslutsprocessen och reglerna för överklagandet. I direktivet belystes även att fysisk planering för väg och järnvägsbyggnad är skild från den ekonomiska planeringen. Flera andra utredningar påvisade att en samordning mellan flera lagar i fråga om beslut, samordning och genomförandeprocesser, var erforderlig.⁴¹

Proposition 2011/12:118, som blev resultatet av utredningen, avsåg bl.a. att frambringa en sammanhållen planeringsprocess inom infrastruktur. En modell för hur ekonomiska aspekter ska kopplas in i planeringen föreslogs samt ett förenklat förfarande inom flera områden av planeringen. I propositionen belystes även problemen med att bedöma hur stort ett projekt är, när det krävs formell planering och när det endast är fråga om drift eller underhåll. Ett av förslagen som skulle avhjälpa just detta var att *små och okomplicerade åtgärder inte ska kräva formell planering*. Det resulterade i ändringar i väglagen 10, 28 och 31 §§ och lagen om byggande av järnväg 2 kap 1 §.

Det tidigare planeringssystemet innebar att när byggande av väg eller järnväg skulle genomföras, krävdes en formell fysisk planering, vilket medför en process med bl.a. samråd och utställning, se avsnitt 3.3.2. Även ombyggnationer *av en viss storlek och art* och i vissa fall driftåtgärder, skulle genomgå planprocessen. Det nya lagförslaget öppnade upp för att utföra mindre och okomplicerade åtgärder utan att genomgå den formella planeringsprocessen. Särskilt poängterat i propositionen är dock att dessa åtgärder inte får ha någon beaktansvärd olägenhet på omgivningen eller tvångsvis ta mark i anspråk.⁴²

De konkreta situationer som i propositionen benämns som *små och okomplicerade* är *”att göra smärre justeringar i längs- eller höjddled av en väg, anlägga en buss- eller rastficka eller en tryckbank, anlägga eller förlänga plattformar eller losstagning (skrotning) av berg för att utvidga tunnlar.”* Många av remissinstanserna som uttalade sig om lagförslagen var positivt inställda till att ha tydligare bedömningskriterier för vad som ska anses vara *litet och okomplicerat*. Det poängterades även att all planering fortfarande ska stämmas av vid bedömningen med länsstyrelse och kommun, läs mer i avsnitt 3.3.4.⁴³

3.2 Lagstiftning

De lagar som Trafikverket främst arbetar med är väglagen och lagen om byggande av järnväg. Tillsammans med tillhörande förordningar reglerar de hur infrastrukturplanering ska gå till. Andra lagar som också särskilt ska beaktas när vägar och

⁴⁰ SOU 2010:57

⁴¹ Kommittédirektiv 2009:16

⁴² Prop. 2011/12:118 avsnitt 7.5.1

⁴³ Prop. 2011/12:118 s. 118

järnvägar byggs är miljöbalken, plan- och bygglagen, kommunallagen, vägsäkerhetslagen och Trafikverkets föreskrifter, samt tillhörande förordningar.

3.2.1 Väglagen (1971:948)

Väglagen trädde i kraft den 1 januari 1972, men förarbetet till lagen påbörjades redan under tidigt 60-tal. Det hade konstaterats att de föregående lagarna för allmänna vägar från 1943 behövde uppdateras. Propositionen till väglagen behandlar bl.a. vilka tillhörande anordningar som ska räknas till väg och vilka tillstånd som krävs för att få bygga väg. Det infördes även förbud mot störande ljusanordningar och reklam utmed vägområdet samt förtydligande av vad som ingår i vägrätten. Om planering av vägar står det att ”arbetsplan skall alltid upprättas innan väg byggs”.⁴⁴

Väglagen innehåller de lagar och regler som gäller vid byggande, drift och underhåll, vägrätt och ersättning vid markåtkomst för vägar. Lagen gäller för allmänna vägar och säger att det är staten, Trafikverket, som ska stå för byggande, drift och underhåll.⁴⁵ En väg ska utformas så att minsta intrång och olägenhet uppstår utan oskälig kostnad, och med hänsyn till natur- och kulturvärden samt stads- och landskapsbilden.⁴⁶ En vägplan ska upprättas vid byggande av väg,⁴⁷ och när den är fastställd uppkommer vägrätt för väghållningsmyndigheten, som då får nyttja området. Äganderätten ligger fortfarande kvar hos den befintlige fastighetsägaren, även om ianspråktagandet i praktiken innebär att rätten upphör. En fastighetsägare har då rätt att kräva ersättning för mark som berörs av en plan och väglagen hänvisar till ersättningsreglerna i expropriationslagen 4 kapitel.

Väglagen behandlar även vilka tillstånd som krävs i olika situationer. Det kan röra sig om tillstånd som Trafikverket ger för att t.ex. uppföra byggnader i vägområdet eller ansluta utfartsvägar. Det kan också vara tillstånd som krävs enligt miljöbalken eller från länsstyrelsen för att få utföra vissa åtgärder.

3.2.2 Lagen om byggande av järnväg (1995:1649)

Innan speciallagstiftning för järnvägar kom användes flera olika lagar för planering, byggande, drift och markåtkomst av järnväg. 1988 kom ett transportpolitiskt beslut om att satsningar på järnväg skulle ske. Målet med beslutet var att få ett miljövänligt, effektivt och konkurrenskraftigt färdmedel och en uppdaterad lagstiftning krävdes. Den nya lagen som infördes 1996 reglerar planering och markåtkomst för järnvägar. Till skillnad från vägar, där vägrätt ger en nyttjanderätt att ta marken i besiktning, så byggs järnvägar på egna fastigheter, s.k. järnvägsfastigheter.⁴⁸

⁴⁴ Prop. 1971:123 s.56

⁴⁵ Väglagen 5 §

⁴⁶ Väglagen 13 §

⁴⁷ Väglagen 10 §

⁴⁸ Ekbäck, *Lagen om byggande av järnväg – en översikt*, 2010

Precis som för vägar så ska en plan upprättas när järnvägar byggs.⁴⁹ Det finns undantag när en järnvägsplan inte behövs, som när industrispår eller hamnspår anläggs på egen fastighet samt när typfall 1 kan appliceras, se avsnitt 3.3.4.

En järnväg ska utformas så att minsta intrång och olägenhet uppstår utan oskälig kostnad, och med hänsyn till natur- och kulturvärden samt stads- och landskapsbilden.⁵⁰ När planen har vunnit laga kraft är det förbjudet att bebygga området utan tillstånd från Trafikverket.⁵¹ Fastighetsägaren har rätt att kräva ersättning för mark som tas i anspråk när planen vunnit laga kraft, då tillämpas ersättningsreglerna expropriationslagen 4 kap.⁵²

3.3 Planering av infrastruktur

I detta kapitel kommer planeringsprocessen hos Trafikverket att beskrivas. Inledningsvis påbörjas en förberedande undersökning för att identifiera problemet och hitta möjliga lösningar. När förstudien är genomförd är nästa steg den formella planeringen med väg- eller järnvägsplan. Detta krävs dock inte för rena drift- och underhållsåtgärder samt typfall 1.

3.3.1 Fyrstegsprincipen

Vägverket introducerade i början av 2000-talet fyrstegsprincipen som ett hjälpmedel för att utveckla och utforma transportsystemet utifrån en helhetsbild⁵³. Principen handlar om att hitta den bästa lösningen på problem i infrastrukturen och som namnet indikerar så görs detta i fyra steg.

Steg 1: Tänk om, går det att hitta andra val av transportsätt och hur påverkas behovet av transporter.

Steg 2: Optimera, vilka åtgärder kan användas för att effektivisera befintligt infrastruktur.

Steg 3: Bygg om, vilka enklare ombyggnationer kan genomföras.

Steg 4: Bygg nytt, detta steg används bara om inget av tidigare steg är användbara och handlar om nybyggnation eller större ombyggnationer.⁵⁴

Det är inte ekonomiskt hållbart att bygga nytt hela tiden, därför är ambitionen att optimera och effektivisera befintlig infrastruktur så långt som möjligt. Att genomföra nybyggnationer eller stora ombyggnationer ska därför vara den sista lösningen.⁵⁵

Under 2011 utfördes en utvärdering av åtgärdsvalsstudie och fyrstegsprincipen på KTH. Det konstaterades att fyrstegsprincipen funnits under några år, den fanns bl.a. nämnd i Trafikverksutredningen från 2009, men hade ännu inte etablerats i planeringsarbetet. En tanke med att införa principen var att beakta alla trafikslag när en åtgärd skulle genomföras

⁴⁹ Lagen om byggande av järnväg 2 kap 1 §

⁵⁰ Lagen om byggande av järnväg 1 kap 4 §

⁵¹ Lagen om byggande av järnväg 3 kap 2 §

⁵² Lagen om byggande av järnväg 4 kap 1-5 §§

⁵³ Sveriges Kommuner och Landsting, 2007

⁵⁴ Trafikverket, 2012

⁵⁵ Trafikverket, 2014

för att uppnå kostnadseffektivitet och långsiktig hållbarhet i transportinfrastrukturen. Slutsatserna av utvärderingen från 2009 var framförallt att förankra metoden i alla delar av processen och hos alla medaktörer.⁵⁶

3.3.2 Formell planering - Vägplan/Järnvägsplan

För anläggande av ny väg eller järnväg föregår en omfattande planeringsprocess av väg- eller järnvägsplan. I detta avsnitt kommer en sammanfattning av hur det gått till att ta fram väg- eller järnvägsplan utefter Trafikverkets Rapport *Planläggning av vägar och järnvägar Version 1.0* att presenteras.

Beroende på projektens storlek så klassificeras de in i fem olika typfall. Ju större projekten är desto mer ska inkluderas i planprocessen. För typfall 2 och högre krävs att en vägplan upprättas. Det är endast typfall 1 som inte kräver någon formell planering. Enligt väglagen 14 § a och lagen om byggande av järnväg 2 kap 1 § ska en plan tas fram vid byggande av väg eller järnväg.

Vad som ingår i en plan finns definierat i väglagen 16 § och lagen om byggande av järnväg 2 kap 9 §. Planen ska bland annat innehålla en karta över berört område med utformningen på vägen/järnvägen samt den mark som måste tas i anspråk. Det ska även följa med diverse underlag till planen som till exempel en motivation för lokalisering och utformning, samrådsredogörelse samt en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) eller miljöbeskrivning.

I det inledande skedet vid framtagande av en plan påbörjas ett insamlingsarbete av information om projektet i fråga. Insamlingsarbetet innefattar dels nuvarande förutsättningar, men också vilka förväntade förändringar som kommer att ske och detta sammanställs i en planlägningsbeskrivning. Beskrivningen ska innehålla projektets omfattning, ändamål och hur samråd ska hållas samt kopplingar till annan lagstiftning. Samråd ska hållas kontinuerligt genom hela planlägningsprocessen. Synpunkter från samråden ska dokumenteras och slutligen sammansättas i en samrådsredogörelse som bifogas med väg- eller järnvägsplanen under granskningen.

Efter faktainsamling följer diverse analyser som anpassas beroende på projektets storlek och omfattningen. Aspekter som kan analyseras är funktion, problem, behov, kapacitet, hastighet, bärighet mm. Samrådsparter i det här skedet är länsstyrelsen, kommunen, enskilda som särskilt berörs, eventuella kollektivtrafikmyndigheter och länsplanmyndigheter. För bättre översikt vid byggnation av längre sträckor kan ett projekt delas in i flera väg- eller järnvägsplaner, dock måste tillfälle ges för bedömning av helheten.

En annan viktig del i projektbeskrivningen är att begära in länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej. Om så är fallet ska en MKB tas fram⁵⁷ och det innebär att projektet kommer att klassas som typfall 3 eller högre. För typfall 2 ska istället en miljöbeskrivning upprättas. Direkta effekter av byggnationen kan vara luftföroreningar och buller, men även de indirekta effekterna som ett projekt innebär bör tas med i bedömningen. Exempel på indirekta effekter är att transportvolymerna på

⁵⁶ Odhage, *Åtgärdsvalsstudie – en ny planeringsaktivitet för bättre lösningar på transportrelaterade problem*, 2012

⁵⁷ Miljöbalken 6 kap 7 §

vägen ökar och att stadsutbredningen förändras som i sin tur innebär att förflyttningsmönster ändras.⁵⁸

För typfall 4 och 5 följer sedan ett moment där olika lokaliseringalternativ ska bedömas, därefter sker samråd igen, denna gång även med allmänheten, organisationer, offentliga organ och statliga myndigheter. För typfall 5 krävs även att en tillåtlighetsprövning utförs och det är regeringen som beslutar vilka projekt som ska tillåtlighetsprövas.

Efter diverse samråd, som varierar i omfattning beroende på typfall, ska MKB godkännas av länsstyrelsen (typfall 3 - 5) och därefter kan planen sammanställas för en slutlig samrådsredogörelse. En kungörelse med granskningskedde följer därefter, samt begäran om ett yttrande från länsstyrelsen där det ska framgå om länsstyrelsen tillstyrker väg- eller järnvägsplanen. Till sist ska planen fastställas och då ska plankartor med tillhörande bilagor och planbeskrivningar lämnas in. I det här skedet finns möjlighet att överklaga planen, därefter kan den vinna laga kraft.

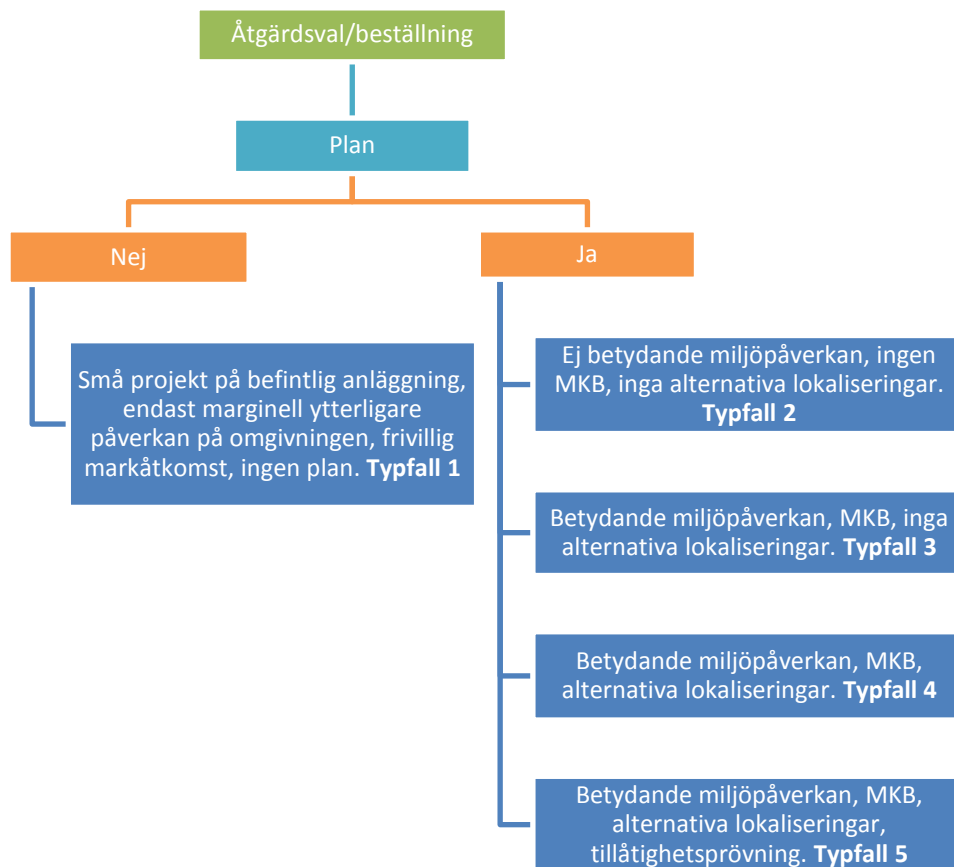


Fig. 1 illustrerar vad som gäller för respektive typfall och är inspirerad av *Planläggning av vägar och järnvägar Version 1.0*

⁵⁸ Jonsson, Johansson, *Indirect Effects to Include in Strategic Environmental Assessments of Transport Infrastructure Investments*, 2006

3.3.3 Drift och underhåll

En stor del av ansvaret för transportinfrastrukturen, förutom att planera och anlägga nya vägar, är att sköta drift och underhåll. Enligt väglagen 26 § ska ”väg hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder”. I vägförordningen finns även definierat ett antal åtgärder som räknas till drift av väg, men någon motsvarighet för järnväg finns inte.⁵⁹

I vägförordningen nämns att drift är åtgärder som ska säkerställa trafikens framkomlighet, vidmakthålla och förbättra standarden, hålla vägar rena och på andra sätt upprätthålla vägarna i ett tillfredsställande skick. Som konkreta exempel finns bl.a. snöplogning, halkbekämpning, reparation av mindre skador, dammbindning, förnyelse av slitlager och vägmarkeringar, dikning, förstärkning av bärligheten samt punktåtgärder för att öka trafiksäkerheten.

Det ska inte betraktas som drift av väg om mark som inte tillhör vägområdet måste tas i anspråk⁶⁰. Då räknas det istället som byggande av väg och en vägplan ska upprättas alternativt tas marken i anspråk med typfall 1, se avsnitt 3.3.2. Skillnaden mellan drift och underhåll och typfall 1 handlar om huruvida åtgärden förändrar funktionen på vägen och om det krävs ianspråktagande av mark. Driftåtgärder ska endast förbättra standarden men inte ändra den. Arbeten ska också endast ske på befintlig vägbana eller järnväg.⁶¹

3.3.4 Små och okomplicerade projekt - typfall 1

Innan 2013 har det i väglagen och lagen om byggande av järnväg endast funnits ett sätt att planera för ny infrastruktur på – genom upprättande av arbetsplan. Genom förändringar i lagverken uppkom ett undantag från plan som gäller för *små och okomplicerade projekt*. Som nämnts tidigare i studien så genomgick Trafikverket och infrastrukturlagstiftningen en förändring med mål om att få effektivare infrastrukturförvaltning och planering. Att kunna genomföra den allra minsta sortens projekt utan att genomgå en lång planprocess var en del för att uppfylla det.

Skälen för undantag från vägplan finns i väglagen 10 § och lagen om byggande av järnväg 1 kap 2 §:

10 § Med byggande av väg avses att anlägga en ny väg och att bygga om en väg.

Ny väg får anläggas, om vägen behövs för allmän samfärdsl eller annars kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna.

En väg får byggas om, när det är motiverat från allmän synpunkt.

En åtgärd på en befintlig väg ska inte anses vara byggande av väg om

1. åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och
2. berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk. Lag (2012:439).

2 § Med byggande av järnväg avses att anlägga en ny järnväg och att bygga om en järnväg.

En åtgärd på en befintlig järnväg ska inte anses vara byggande av järnväg om

1. åtgärden medför endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och

⁵⁹ Vägförordning 2012:707 5 kap 1 §

⁶⁰ Väglagen 28 §

⁶¹ Trafikverket, *Planläggning av vägar och järnvägar. Version 1.0*, 2014, s. 24

2. berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk. Lag (2012:440)

I Trafikverkets riktlinjer för planläggning finns ett avsnitt om hur bedömning för mindre åtgärder, som inte formellt innebär byggande av väg eller järnväg, ser ut.⁶² Det finns diverse kriterier att ta ställning till, men också en del begrepp som kräver viss tolkning. Kriterierna är framtagna av Trafikverket för att förtydliga bedömningen, men även som en anpassning till verksamheten.⁶³

Precis som vid planläggning av typfall 2 – 5 så föregås ett ställningstagande för typfall 1 av en förberedande undersökning. Utredningar påbörjas där fakta om influensområdet samlas in för en preliminär bedömning om att det rör sig om typfall 1. Det görs av avdelning Planering på Trafikverket som sedan lämnar över till en projektledare på avdelning Investering. Det kan inträffa att projektet kan behöva justeras och ändras i efterhand om det t.ex. skulle visa sig att det rör sig om typfall 2 istället. För att en åtgärd ska vara typfall 1 ska enligt riktlinjerna följande fyra kriterier vara uppfyllda.

1. *Utgångspunkten är att det endast är frågan om åtgärder på befintlig väg eller järnväg. Åtgärden får inte ändra väg- eller järnvägsanläggningen på något avgörande sätt. Det innebär att ändringen inte får skapa en ny funktion på vägen eller järnvägen.*
2. *Det ska vara frågan om små och okomplicerade åtgärder. Det som avgör om det är en liten åtgärd är om den uppfattas av omgivningen, i normalt språkbruk som liten. Åtgärder ska ses som okomplicerade om bedömningen mellan de olika intressena är enkel och ger ett förutsägbart resultat. Åtgärder får heller inte medföra någon helt förändrad funktion, trafiksituation eller ge en ny barriäreffekt.*
3. *Åtgärden får inte medföra mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Omgivningens karaktär och känslighet har stor betydelse vid bedömningen. Det är resultatet av åtgärden som ska bedömas och inte åtgärden i sig. Om det måste till skyddsåtgärder för att minska påverkan av miljön så bör det antas att åtgärden medför mer än en marginell påverkan.*
4. *Eventuell markåtkomst kan ske på frivillig grund. Ett skriftligt medgivande om att mark eller utrymme får tas i anspråk måste finnas från berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt.⁶⁴*

Det första kriteriet handlar om att dels avgöra om åtgärden sker på befintlig väg eller järnväg, dels hur åtgärden påverkar funktionen på vägen. I propositionen nämns att det inte ska röra sig om att tillskapa nya vägar eller järnvägar, utan förändringarna sker för att förbättra funktionen på befintliga vägar eller järnvägar. Exempelvis kan det vara smärre

⁶² Trafikverket, *Planläggning av vägar och järnvägar. Version 1.0*, 2014, s. 37

⁶³ Trafikverket, *Planläggning av vägar och järnvägar. Version 1.0*, 2014, s. 3

⁶⁴ Trafikverket, *TDOK 2013:0291*, 2013

justeringar i höjd/sidled, anlägga en buss/rastficka, tryckbank, eller förlänga plattformar samt utföra losstagning av berg för att utvidga tunnlar.⁶⁵

Kriterium två, litet och okomplicerat, ska beakta hur omgivningen uppfattar åtgärden. Hur komplicerad byggnationen i sig är har ingen betydelse. Det får t.ex. inte medföra någon helt ny trafiksituation eller ny barriäreffekt. Att projektet är okomplicerat innebär att bedömningen och intresseavvägningen är enkel.⁶⁶

Nästa kriterium är att det endast ska medföra en marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Omgivningen i det här avseendet är miljö, bebyggelse, verksamheter, visuell påverkan, känsliga natur- och kulturområden. En sammanvägning av alla effekter projektet medför ska utföras. I riktlinjerna står det att om behov av skyddsåtgärder finns för att minska påverkan på miljön så ska det normalt anses vara mer än marginell påverkan. I fråga om storlek står det också att en ”större utvidgning av området” troligtvis innebär ytterligare påverkan.

Om alla tre ovanstående kriterier är uppfyllda krävs slutligen att eventuell markåtkomst sker frivilligt för att projektet ska räknas som typfall 1. Det innefattar även att innehavare av särskild rätt, t.ex. servituts- eller ledningsrätt måste skriftligen medge åtgärden. För markområde där t.ex. gemensamhetsanläggningar är belägna, med flera delägare involverade, bör inte typfall 1 användas då medgivandet i sådana fall blir komplicerade.

Till sist ska de underlag som tagits fram sammanställas och sammanvägas. Konsekvenserna av de effekter som åtgärden innebär ska visa att det är ett litet och okomplicerat projekt. Så fort ett av kriterierna inte är uppfyllt måste en fysisk planering göras oberoende om de andra uppfylls.

När det efter en förberedande studie visats att ett projekt är typfall 1 utförs ett ställningstagande istället för att arbete med en väg- eller järnvägsplan påbörjas. Ställningstagandet är ett dokument, som förutom datum, diarienummer och lokalisering, ska innehålla en beskrivning av åtgärden i fråga. Vilket innebär åtgärdens omgivningspåverkan, behov av eventuella tillstånd och dispenser, markåtkomst och slutligen en punkt med bedömningen att projektet är litet och okomplicerat.

⁶⁵ Prop. 2011/12:118

⁶⁶ Trafikverket, *TDOK 2013:0291*, 2013

4 Resultat

I detta kapitel presenteras först resultatet från dokumentstudien, där de 44 ställningstagandena från Region Väst undersökts, därefter presenteras svaren från de intervjuer som genomförts.

För att undersöka om ställningstagandena uppfyller kriterierna för typfall 1 används juridisk metod, som beskrevs i avsnitt 2.1.2. Utgångspunkten är att tolka lagtext, förarbeten och Trafikverkets riktlinjer, som beskrivits i teorikapitlet och därigenom bedöma om åtgärderna uppfyller kraven, se avsnitt 3.3.4.

Intervjuerna är fokuserade intervjuer, som beskrivits i avsnitt 2.1.3. Eftersom avsikten med typfall 1 var att effektivisera planeringsprocessen undersöks med intervjumetoden om de personer som berörs uppfattar att syftet har uppfyllts. Intervjusvaren ger även information om kriterierna anses vara tydliga och enkla att bedöma, eller inte.

4.1 Ställningstaganden – Väg

I avsnitt presenteras de ställningstaganden som utförts på väg. Av de 44 ställningstagandena är 39 vägprojekt, varvid de delats in i 9 olika kategorier utifrån typ av projekt. I resultatet presenteras varje enskild kategori med en sammanfattning av de åtgärder som utförts i projekten. De innehåller även en sammanfattning av hur bedömningen i ställningstagandet motiveras. D.v.s. varför Trafikverket anser att projekten uppfyller kriterierna för typfall 1. Resultatet avser att besvara frågan om vilken typ av projekt som typfall 1 har använts för.

4.1.1 Gång- och cykelväg

Antal ställningstaganden: 3 av 44

Sammanfattning av åtgärder

Projekten avser anläggande av 330, 400 och 660 m långa sträckor GC-väg. De nya sträckorna ska vara 2,5 m breda och ligga i direkt anslutning till befintlig väg. Avsikten med sträckorna är att knyta ihop redan befintliga GC-vägar. Alla projekten genomförs för att öka trafiksäkerheten för gångtrafikanter och cyklister samt för att uppmuntra fler till att gå och cykla, istället för att ta bilen.

I ett av projekten ska ny mark tas i anspråk, medan de andra två bebyggs inom befintligt vägområde. I samband med två av projekten kan intilliggande tomtmark tillfälligt påverkas. Om då buskar, häckar, träd och i något fall staket påverkas ska kompensationsåtgärder ske.

I ett av projekten nämns en särskilt artrik vägkant och en att fridlyst sandödlan observerats i området. Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande till det projektet utfärdat ett antal råd och anvisningar som ska följas vid byggnation. Vägkanten ska besås och dräneras så att projektet på sikt bidrar till en lokal habitatsförbättring och ökade spridningsmöjligheter för sandödlan. ’

Sammanfattning av Trafikverkets Bedömning

Mark som tagits i anspråk har skett på frivillig grund. Projekten medför ingen eller endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen, de utförs i direkt anslutning till befintlig vägbana och bedöms därmed vara typfall 1.

4.1.2 Pendelparkering

Antal ställningstaganden: 2 av 44

Sammanfattning av åtgärder

Projektet avser byggande av pendelparkeringar ca 400 – 500 m² med plats för omkring 10 – 15 bilar. I båda två projekten anläggs pendelparkeringen i direkt anslutning till befintlig väg, varav en även intill en befintlig busshållplats.

I ett av fallen likställer Trafikverket pendelparkering som en uppgradering av befintlig funktion då det finns en cykelparkering vid platsen.

Sammanfattning av Trafikverkets bedömning

Vid projekteringen av parkeringarna har kontakt med länsstyrelsen skett för att utreda omgivningspåverkan och i båda fallen har utfallet blivit att åtgärden endast medför marginell ytterligare påverkan. Projektet har inneburit att mark tas i anspråk, vilket skett på frivillig grund. En pendelparkering bedöms inte medföra någon ny funktion på vägen och har därmed bedömts vara typfall 1.

4.1.3 Busshållplats

Antal ställningstaganden: 7 av 44

Sammanfattning av åtgärder

Projektet omfattar att tillgänglighetsanpassa befintliga hållplatser med högre och bredare plattformar samt utrusta dem med taktilt och visuellt konstruerade plattor och ledstråk. I två av fallen flyttas hållplatserna ett hundratal meter för ökad trafiksäkerhet.

I tre av projekten rustas två näraliggande hållplatser upp i samma ställningstagande. I ett av dessa ska även en trafiksäkerhetshöjande åtgärd, i form av en klubba⁶⁷, utföras efter förfrågan från markägare, något Trafikverket tog emot positivt.

Mark som måste tas i anspråk varierar mellan ytterst marginell till 280 m² stora ytor. I ett av ställningstagandena behövs ingen mark alls tas i anspråk, det projektet beskrivs utförligare i avsnitt 4.3.3 busshållplats Åled.

Sammanfattning av Trafikverkets bedömning

De projekt där mark tas i anspråk har alla skett på frivillig grund. Projektet medför ingen eller endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Åtgärderna utförs i direkt anslutning till befintlig väg. I propositionen nämns just bussfickor som en av åtgärderna

⁶⁷ En klubba är ett annat ord för en spansk kurva. Det vill säga en avfart där man kör ut till höger för att sedan korsa vägen för att ta till vänster.

som inte ska behöva fysisk planering. Utifrån detta har Trafikverket bedömt ovanstående sju projekt som typfall 1.

4.1.4 Vänstersvängfält

Antal ställningstaganden: 7 av 44

Sammanfattning av åtgärder

Vid byggande av vänstersvängfält breddas vägen för att i en korsning ge plats åt ytterligare ett körfält i mitten av vägbanan, där bilar som ska svänga vänster kan stå still. Bland de sju projekten varierar åtgärderna från att endast anlägga ett vänstersvängfält i en trevägskorsning, till att inkludera vänstersvängfält i båda riktningarna, accelerationsfält och påkörningsfält, ny GC-passage samt en anslutande cykelbana.

Endast ett av ställningstagandena har arealen på markåtkomsten angiven, där rör det sig om 1000 m². I de flesta projekten handlar det om en breddning på 3 – 3,5 m av vägen och en sträcka på 300 m.

Sammanfattning av Trafikverkets bedömning

Ställningstagandena uppger att följderna av åtgärderna är ingen eller endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Markåtkomsten sker frivilligt. Vänstersvängfält sker på befintlig väg och förändrar inte funktionen då det rör sig om en förbättring av en korsning. De skapar heller inga nya barriärer och bedömningen från Trafikverket är därmed att projekten är typfall 1.

4.1.5 Bro

Antal ställningstaganden: 4 av 44

Sammanfattning av åtgärder

Fyra ställningstagande innefattar utbyte av bro. I alla projekten rör det sig om uttjänta broar som i samband med utbytet blir något större och därmed tas ny mark i anspråk. Ett av projekten omfattar utbyte av bro samt anläggande av sex st. mötesplatser. Större broar passar bättre för dagens trafik och underlättar även för vattenflöden under bron, som har ökat på många platser i Sverige.

Eftersom alla broar passerar åar krävs samråd med länsstyrelsen och tillstånd för vattenverksamhet. I en del projekt finns även värdefull natur i närheten av bron, där extra hänsyn vid byggnation ska ske.

Sammanfattning av Trafikverkets bedömning

Markåtkomsten har skett på frivillig grund och projekten medför ingen påverkan på omgivningen. Projekten består till största del av att byta ut gamla och uttjänta broar, vilket anses små och okomplicerade. Anledningen till att Trafikverket bedömt dessa projekt som typfall 1, och inte drift och underhåll, är att broarna blir lite större än tidigare och kräver därmed viss markåtkomst.

4.1.6 Cirkulationsplats

Antal ställningstaganden: 7 av 44

Sammanfattning av åtgärder

I ställningstagandena byggs vanliga vägkorsningar om till cirkulationsplatser på högt trafikerade vägar för att trafiken ska flyta bättre. I fem av de sju ställningstagandena beskrivs att olyckor har varit vanliga i korsningarna varav cirkulationsplatser anläggs. I en del fall ska även upphöjda refuger anläggas mellan körfälten för säkrare överfart för gående och cyklister.

Av de sju projekten är alla utom ett av samma karaktär, fyrvägskorsningar som byggs om till cirkulationsplats. Det avvikande projektet, Halmstad Östra, E6 och väg 25, inkluderar cirkulationsplatser vid rampanslutningarna till motorvägen. Cirkulationsplatserna ska ha en ytterradi på ca 31 m och 1100 m² mark tas i anspråk. Projektet sker på redan exploaterad mark och påverkar därmed inte omgivningen. Dock finns det fyra rödlistade arter att ta hänsyn till inom området. Målet är detsamma som för de andra projekten, att öka säkerheten och flödet i trafiken. Emellertid är projektet betydligt mer omfattande än de övriga cirkulationsplatserna. Av dessa sju har fem krävt mer mark i anspråk, marken ägs i flera fall av kommun eller Trafikverket.

Sammanfattning av Trafikverkets bedömning

Att bygga om en fyrvägskorsning till cirkulationsplats bedöms inte innebära en förändrad funktion på vägen och projektet utförs till största del på befintlig vägbana. Projekt där mark tas i anspråk har alla skett frivilligt. Bland de studerade ställningstagandena befinner sig korsningarna i omgivningar som redan är påverkade av infrastruktur och åtgärderna bedöms därför inte förändra landskapsbilden eller medföra mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Utifrån detta bedömer Trafikverket cirkulationsplatserna som typfall 1.

4.1.7 Fri sikt

Antal ställningstaganden: 2 av 44

Sammanfattning av åtgärder

Två ställningstagande är utförda för att skapa fri sikt. Det ena innefattar att sänka siktkrönet på en sträcka om 120 m och som mest 55 cm djupt, för att skapa fri sikt för trafikanter som svänger ut från en anslutande väg. Det andra rör är en åtgärd där sprängning av berg utförs på ena sidan om en väg, ca 50 m lång med en breddning om 3 m. Åtgärden utförs för att öka sikten för trafikanter som kommer från en anslutande väg.

Sammanfattning av Trafikverkets bedömning

Ett av projekten kräver mark i anspråk och det sker på frivillig grund. De två projekten bedöms inte påverka omgivande miljö och ingen ny funktion på vägen tillskapas, utan endast förbättringar. Lagstiftaren gav exemplet ”att utföra smärre justeringar i höjd eller sidled” som åtgärder där typfall 1 kan användas, vilket dessa projekt innefattar. Därmed är bedömningen från Trafikverket att projekten är typfall 1.

4.1.8 Accelerationsfält

Antal ställningstaganden: 2 av 44

Sammanfattning av åtgärder

Två projekt har utförts för att anlägga accelerationsfält till påfarter på motorfartsleder. Båda projekten utförs för att höja säkerheten, då trafikanter vanligen inte förväntar sig den väjningsplikt som hittills funnits på platsen.

Det ena projektet innebär en breddning av vägen på 3 m på en sträcka av 250 m. Åtgärden sker inom vägbanan som redan avgränsas med ett befintligt viltstängsel. Därmed krävs ingen ny mark för att genomföra projektet.

Det andra projektet, Väg 49 Ramp 14, Trafikplats Skövde, innebär bl.a. att ett mitträcke, ca 1 km långt sattes upp på vägen. Projektet beskrivs utförligare i avsnitt 4.3.1.

Sammanfattning av Trafikverkets bedömning

Markåtkomsten, i det projektet där det krävdes, har varit frivillig. Då det rör sig om trafiksäkerhetsåtgärder på redan tyngre trafikerade vägsträckor bedöms omgivningen inte påverkas mer än marginellt. Åtgärderna sker på befintlig väg, förändrar inte vägens funktion och bedöms av Trafikverket vara typfall 1.

4.1.9 Övriga trafiksäkerhetshöjande åtgärder

Antal ställningstaganden: 5 av 44

Sammanfattning av åtgärder

Den här kategorin innehåller åtgärder av blandad karaktär, men alla med ändamålet att skapa höjd säkerhet på vägen.

Ett ställningstagande innefattas av att bredda delsträckor på väg E45, som tidigare endast bestått av ett körfält. Delsträckorna är 140 – 600 m långa och ska utökas till två körfält.

Ett annat ställningstagande handlar om att anlägga minde mötesplatser längs en smal väg. Vägen breddas 1 – 2 m på ca 20 – 25 m långa sträckor och detta sker inom befintligt vägområde.

I ett projekt ska flertalet åtgärder genomföras då hastigheten vid en infart upplevs för hög och skapar en osäker skolväg för barn i en intilliggande skola. Projektet innefattar att förtäta trafikrummet, sänka hastigheten vid skolan genom en timglashållplats⁶⁸ och bygga om en hållplats till en klackhållplats⁶⁹. Det ingår även förlängning av refuger och kantstöd samt att anlägga en tätortsport.

⁶⁸ Timglashållplats är två motstående hållplatser med avsmalning av gatan från båda sidor, det finns enbart plats för ett fordon, d.v.s. det finns endast ett körfält som trafiken i båda riktningarna måste samsas om.

⁶⁹ En enkel klackhållplats innebär en avsmalning på ena sidan av gatan. Har gatan endast ett körfält i vardera riktning innebär denna hållplatstyp att när en buss stannar vid hållplatsen måste trafiken bakom bussen stanna och vänta tills av- och påstigningen av passagerare är klar.

Ytterligare ett ställningstagande inbegriper att anlägga refuger. I det projektet ska också en avsmalning av vägen utföras, samt skapa anslutningar mellan befintliga GC-vägar. Även detta projekt utförs för att höja säkerheten, då vägen i fråga är en genomfartsled med tung trafik som passerar genom ett samhälle.

Till sist finns ett projekt som omfattar både väg och järnväg och genomförs med tre moment. Att bredda en infart för en verksamhet som utökar sin produktion, att förlänga ett järnvägsspår 25 m samt att anlägga refuger för en GC-väg.

Sammanfattning av Trafikverkets bedömning

De fem projekten har gemensamt att de alla genomförs med justera befintliga vägbanor i höjd- och/eller sidled, för att höja säkerheten. De projekt där markåtkomst krävs har alla skett på frivillig grund och inget projekt innebär mer än endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Därigenom bedömer trafikverket projekten som typfall 1.

4.2 Ställningstaganden – Järnväg

I kommande avsnitt presenteras de ställningstaganden som utförts på järnväg. Av de 44 ställningstagandena är 5 järnvägsprojekt. Resultatet presenterar varje enskilt projekt med en sammanfattning av åtgärderna. De innehåller även en sammanfattning av hur bedömningen i ställningstagandet motiveras. D.v.s. varför Trafikverket anser att projekten uppfyller kriterierna för typfall 1. Resultatet avser att besvara frågan om vilken typ av projekt som typfall 1 har använts för.

4.2.1 Kryssväxel

Antal ställningstaganden: 1 av 44

Sammanfattning av åtgärder

Ett av ställningstagandena på järnväg berör att anlägga en så kallad kryssväxel på Västra hamnbanan öster om Alingsås. Genom att anlägga växlar mellan dubbelspåret kan tågen byta bana vilket ger bättre flöde i trafiken. I det här fallet ska kryssväxeln användas då underhåll sker på ett av spåren.

I ställningstagandet nämns att en något annorlunda ljudbild kan uppstå när kryssväxeln används men att skillnaden sannolikt inte kommer att vara märkbar.

Sammanfattning av Trafikverkets bedömning

Kryssväxeln placeras mellan spåren och ingen mark behöver tas i anspråk och bedöms inte påverka omgivningen. Åtgärden sker på befintlig järnväg och förändrar inte dess funktion. Därmed bedömer Trafikverket att kryssväxeln kan utföras som typfall 1.

4.2.2 Dubbelspår inom bangård

Antal ställningstaganden: 1 av 44

Sammanfattning av åtgärder

Inom Kville bangård ska dubbelspår för hamnbanan anläggas för att öka kapaciteten på godstrafiken till och från Göteborgs hamn. Åtgärden innebär att växlar justeras och byts ut,

inklusive att nya spår och växlar anläggs. Bangården ligger på mark som ägs av Göteborgs stad och området är planerat för järnvägsområde och trafikområde.

Sammanfattning av Trafikverkets bedömning

Projektet kräver ingen markåtkomst. Åtgärderna utförs inom befintligt spårområde och bedöms av länsstyrelsen inte innebära någon betydande miljöpåverkan. Enligt Trafikverkets riktlinjer för typfall 1, är en giltig åtgärd på järnväg ombyggnad inom en bangård. Dubbelspåret skapar ingen ny funktion och Trafikverket bedömer projektet som typfall 1.

4.2.3 Förlängning av mötesstation

Antal ställningstaganden: 1 av 44

Sammanfattning av åtgärder

Ställningstagandet handlar om att förlänga en befintlig mötesstation med 300 m. Markåtkomsten för åtgärden är uppdelad i två kategorier, 5 255 m² med äganderätt och 6 025 m² med servitutsrätt. Servitutsrätten ger rätt att ta ner träd 20 m från spåret för att undvika nerfallande träd på spåret.

Då det kan finnas föroreningar i marken ska försiktighetsåtgärder vidtas vid byggnationen. Trafikverket måste söka om dispens för strandskydd då det finns en mindre bäck i närområdet.

Sammanfattning av Trafikverkets bedömning

Mark som har tagits i anspråk har skett på frivillig grund. Omgivningspåverkan har bedömts i samråd med länsstyrelsen och kommunen och bedöms inte medföra mer än marginell ytterligare påverkan. Då åtgärden sker på befintlig anläggning och inte förändrar järnvägens funktion har Trafikverket bedömt att projektet är ett typfall 1.

4.2.4 Breddning av plattform

Antal ställningstaganden: 1 av 44

Sammanfattning av åtgärder

Ett ställningstagande för järnväg handlar om breddning av plattform vid Vänersborgs resecentrum. Projektet utgör etapp 2 av en ombyggnation av resecentrum, till följd av att dubbelspåret mellan Göteborg och Trollhättan färdigställs. Projektet innefattar även att uppställningsspår flyttas samt att ett spår slopas.

Den mark som tas i anspråk är förorenad. Då en schaktning kommer att ske inom området ska en anmälan till miljökontoret att göras. Försiktighetsåtgärder för att minimera spridning av föroreningar kommer att vidtas.

Sammanfattning av Trafikverkets bedömning

Markåtkomsten sker frivilligt. Åtgärden anses inte medföra mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Breddningen innebär en uppgradering på befintlig anläggning och Trafikverket bedömer projektet som typfall 1.

4.2.5 Utvidgat spårväxelbyte

Antal ställningstaganden: 1 av 44

Sammanfattning av åtgärder

Ställningstagandet inbegriper bl.a. att byta ut slitna spårväxlar mot nya. Ställningstagandet beskrivs utförligare i avsnitt 4.3.2.

Sammanfattning av Trafikverkets bedömning

Ca 1000 m² mark tas i anspråk med frivillig marköverlåtelse. Trafikverket har i ställningstagandet bedömt att projektet endast medför marginell ytterligare påverkan på omgivningen och därmed klassat projektet som typfall 1.

4.3 Avvikande ställningstaganden

Dokumentstudien genomfördes genom att studera ställningstagandena och jämföra de redogjorda bedömningarna och åtgärderna med kriterierna för typfall 1. I dokumentstudien har även en tolkning av begrepp i lagtext, förarbeten och riktlinjer skett. Under studien påträffades tre projekt som avvek från kriterierna och Trafikverkets riktlinjer. De tre projekten kommer att redogöras utförligare i kommande avsnitt.

Avsnitten inleds med en beskrivning av vad projekten innefattar, därefter följer en sammanfattning av Trafikverkets bedömning/motivering till att projektet är typfall 1. Till sist presenteras den avvikelse från riktlinjerna som påträffats i dokumentstudien.

4.3.1 Väg 49 ramp 14, Trafikplats Skövde

Beskrivning av projektet

Ställningstagandet är daterat den 15 januari 2015. Syftet är att öka trafiksäkerheten vid påfarten från väg 26 till väg 49 vid trafikplats Skövde. Väg 49 är en motortrafikled och en ramp förbinder den bro där påfarten från väg 26 ansluter. Rampen är skyltad till 70 km/h. Tidigare har det varit väjningsplikt ut från anslutningsrampen, vilket inneburit en säkerhetsrisk då trafikanter normalt förväntar sig accelerationsfält vid påfarter på mötesfria trafikleder.

Genom att bredda rampen tillskapas ett accelerationsfält. Det sker på bekostnad av befintlig GC-väg som finns separerad från körbanorna. Till följd av det ska en ny GC-bro anläggas. I ställningstagandet står att ”GC-bron är dock ny, men det är en enkel GC-bro av stål eller betong och GC-vägen får delvis ny utformning.”

De åtgärder som inkluderas är:

- Anläggande av accelerationsfält.
- Byggnation av ny GC-bro, enklare konstruktion i stål eller betong.
- Mitträcke på väg 49 på den aktuella sträckan, ca 1 km lång.

Trafikverkets bedömning

I samråd med länsstyrelsen har det bedömts att åtgärderna inte innebär någon omgivningspåverkan. Markåtkomsten är frivillig. Den största delen av åtgärden sker inom det befintliga vägområdet. Efter samråd med Skövde kommun den 18 juni 2012, beslutades det att en separat GC-bro skulle byggas bredvid vägbron.

Följande punkter i ställningstagandet överensstämmer med Trafikverkets riktlinjer:

- Åtgärderna sker på befintlig väg och förändrar inte vägens funktion.
- Att anlägga ett accelerationsfält innebär en breddning av vägen, dvs. en justering i sidled.
- Projektet medför ingen eller endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen.
- Markåtkomsten är frivillig.

Avvikelse från typfall 1

Enligt Trafikverkets riktlinjer ska en åtgärd inte medföra någon ny barriäreffekt, t.ex. genom mötesseparation med vajerräcke eller uppförande av viltstängsel. Ställningstagandet inkluderade ett mitträcke på den aktuella sträckan, ca 1 km långt. Mitträcket påverkar trafiksituationen. Därav anses inte projektet uppfylla kriterierna för typfall 1, enligt de tolkningar och bedömningar som gjorts i dokumentstudien.

4.3.2 Utvidgat spårväxelbyte Skåre

Beskrivning av projektet

Ställningstagandet är daterat den 6 december 2013. Projektet genomförs i Skåre, Karlstad kommun. Värmlandsbanan passerar genom samhället och tågen har där möjlighet att mötas och passera varandra. Projektet går ut på att byta ut växlarna på spåren för att öka driftsäkerheten och minska slitaget på spåren. Kapacitetsutnyttjandet på banan är högt och förväntas öka ytterligare. Det åtgärdas genom byte och omlokalisering av växlar, mötesspår förlängning och höjd hastighet i avvikande huvudspår.

De åtgärder som inkluderas är:

- Byte och omlokalisering av växlar
- Förlängning av mötesspår, en sträcka av 230 m.
- Höjning av högsta hastighet i avvikande normalspår.
- Ta bort befintlig järnvägsbro som ersätts med ny järnvägsbank.
- Ombyggnad/komplettering av järnvägsbro över GC-väg.

Konsekvenser av åtgärderna är att kapaciteten på järnvägen kommer att öka då tåg som är 650 m ska kunna mötas utan att sakta ner. Åtgärderna förväntas även leda till ökad trafikering av banan.

Under en järnvägsbro har det funnits en port som fungerat som passage för djur och människor. Porten tas bort och ersätts med en bank⁷⁰ där möjlighet för mindre djur att passera finns kvar. Människor får nyttja den befintliga gång- och cykelporten som är

⁷⁰ Banvall

belägen 130 m nordväst om aktuellt läge. För större djur försvinner möjligheten att passera banan.

En vägsträckning på 140 m kommer att behöva flyttas ca 8 m i sidled för att ge plats åt mötesspår förlängningen. Det innebär att en parkering behöver justeras samt att en bäck/dike måste flyttas, en ca 80 m lång sträcka som flyttas 5 - 10 m i sidled. Dessa åtgärder kräver ett markinträang på 1500-2000 m² naturmark där även sprängning av 900 m³ berg sker. För bäcken som flyttas finns inga uppgifter om särskilda naturvärden, men den nya bäcken ska ändå grävas i torrhet för att undvika grumling.

Karlstad kommun, som är markägare, går med på frivillig markåtkomst, ca 1000 m² tas i anspråk permanent och 7650 m² med nyttjanderätt som sedan återgår när byggnationen är klar.

Projektet påbörjades innan lagändringen 2013 och har därför en tillhörande förstudie enligt den gamla planprocessen, daterad till den 24 oktober 2011. Förstudien nämner bl.a. att åtgärderna kan minska bullret från järnvägen då tågtrafiken kommer löpa smidigare. Det finns heller inga Natura 2000-områden eller andra skyddade områden som berörs. Ett första informationsmöte med allmänheten hölls den 15 november 2010, därefter har flertalet samråd skett.

Av förstudien framgår det att Karlstad kommun såg positivt på de förslagna åtgärderna. Värmlandstarfik var också positivt inställda och mycket angelägna till att åtgärderna blev genomförda. Länsstyrelsen beslutade den 23 juni 2011 att åtgärderna inte medför någon betydande miljöpåverkan. Från boende i Skåre fanns oro för ökade buller- och vibrationsnivåer och längre väntetider vid plankorsningen.

Trafikverkets bedömning

Projektet har bedömts innebära en smärre och okomplicerad åtgärd. Trafikverket bedömer att projektet inte medför mer än endast marginell ytterligare påverkan på omgivningen. Markåtkomsten sker på frivillig grund då Karlstad kommun äger marken och har för avsikt att frivilligt avvara den. Åtgärden utförs i huvudsak på befintlig järnväg och inom befintlig järnvägsområde. På dessa grunder bedömer Trafikverket att projektet överensstämmer med kriterierna för typfall 1.

Avvikelse från typfall 1

Utifrån bedömningarna ovan har projektet bedömts uppfylla kriterierna för typfall 1. Dock säger riktlinjerna att åtgärder inte får innebära någon barriäreffekt, vilket borttagandet av passagen blir för större djur.

I lagen om byggande av järnväg finns undantag från plan gäller för små och okomplicerade åtgärder. Projektet i Skåre omfattar flertalet åtgärder av olika storlek. En sammanvägning av alla åtgärder och konsekvenser innebär att projektet utöver de kapacitetshöjande åtgärderna på spåren, avser att flytta väg, bäck och parkering, spränga berg och ta bort en passage. Dokumentstudien har använt Trafikverkets riktlinjer och lagtext som stöd för att undersöka om åtgärderna uppfyller kriterierna, därutöver har även en tolkning av begreppet ägt rum. Ett begrepp är att åtgärden ska i normalt språkbruk uppfattas som liten. Med

åtgärden menas i detta fall projektet, dvs. hela projektet ska vara litet. Tolkningen av vad som är ”litet” överensstämmer inte med sammanvägningen av alla åtgärder och konsekvenser i Skåre.

Med begreppet okomplicerat menas att intresseavvägningen ska vara enkel och ge ett förutsägbart resultat. Typfall 1-projekt får heller inte innebära en förändrad funktion eller ny trafiksituation. Förstudien visade att det fanns oro från boende i samhället. Projektet krävde också försiktighetsåtgärder med bl.a. de förorenade massor som kunde finnas. Grundat på det görs tolkningen att projektet inte är okomplicerat.

Av ovanstående tolkningar och bedömningar som utförts i dokumentstudien anses inte projektet i Skåre uppfylla kriterierna för typfall 1.

4.3.3 Väg 26, Busshållplats Åled kiosken

Beskrivning

Ställningstagandet är daterat den 8 maj 2014. Projektet innebär upprustande av en busshållplats i Åled, Halmstad kommun. Syftet är att öka standarden och tillgängligheten på busshållplatsen och ingår i ett större upprustningsprojekt av busshållplatser som Trafikverket utför på uppdrag av Region Halland.

De åtgärder som inkluderas är:

- Förlängd plattform.
- Utrusta hållplatsen med hög kantsten, taktila plattor, kontrastremsa, förbättrad belysning och räcke i bakkant.

Av ställningstagandet framkommer det att en trafiksäker passage över vägen även diskuterats, men att det har bedömts varit samhällsekonomiskt olönsamt.

Motivering för ställningstagande

Åtgärden bedöms vara liten och okomplicerad och ska utföras på befintlig väg. I riktlinjerna nämns ”anlägga en bussficka” som ett exempel på en åtgärd som kan genomföras som typfall 1. Då busshållplatsen inte kommer att flyttas, utan ligga kvar på samma ställe påverkas inte omgivningen av någon ökad trafik eller luftföroreningar. Alla åtgärder kommer att ske inom vägområde och ingen mark tas i anspråk. Utifrån dessa punkter har Trafikverket bedömt att projektet är typfall 1.

Avvikelse från ställningstagande

Tolkningen av riktlinjerna i dokumentstudien är att projektet kan ses som en drift och underhållsåtgärd och inte typfall 1, eftersom det i detta fall är en befintlig bussficka som rustas upp. I väglagen 26 § 3 st. framgår det att ”till drift av väg räknas också serviceåtgärder och förbättringsåtgärder”. Åtgärderna på busshållplatsen i Åled kan alltså ses som förbättringsåtgärder av befintlig hållplats.

4.4 Intervjuer

Intervjuerna har genomförts med tre projektledare från Trafikverket och två personer på konsultföretaget Ramböll. Intervjufrågorna kretsar dels kring hur det fungerar att arbeta med typfall 1 och dels hur tolkningen av kriterierna utförs. Frågemall för intervjuerna finns i bilaga 1.B och bilaga 1.C

De intervjuade är:

- Eva-Maria Sjöstedt, projektledare på Trafikverket i Vänersborg
- Anna-Karin Ribnert, projektledare på Trafikverket i Skövde
- Johanna Kindlund, projektledare på Trafikverket i Göteborg
- Maria Welin, uppdragsledare på Ramböll i Göteborg
- Pia Pettersson, samhällsgeograf på Ramböll i Göteborg

Att arbeta som projektledare på Trafikverket innebär att man driver och genomför investeringsprojekt, det kan vara såväl små som stora projekt. De projektledare som intervjuats har alla erfarenhet av typfall 1 och även varit delaktiga i flera av de projekt/ställningstagande som ingår i dokumentstudien, se avsnitt 4.1 och 4.2.

Ramböll är ett av konsultföretagen som Trafikverket anlitar för att utreda och hitta lösningar till olika projekt. De intervjuade på Ramböll ingår just nu i större projekt som innefattar upprustning, förbättring och handikappanpassning av busshållplatser i Västsverige. De arbetar med ett 30-tal objekt (busshållplatser) varav 15-20 objekt är aktuella för tillfället. Arbetsuppgifterna består bl.a. av att ha kontakt med projektledaren på Trafikverket, dvs. beställaren. Men också i att handlägga, administrera och sköta kontakter både inom och utom det egna företaget, bl.a. med kommunerna i olika skeden, miljöspecialister och planarkitekter.

4.4.1 Skillnader mellan den gamla och den nya planprocessen

För att förstå hur lagändringen påverkat arbetet, både för projektledarna och konsulterna, ställdes frågan om vilka skillnaderna är mellan den gamla och den nya planläggningsprocessen. Ingen av de intervjuade hade påbörjat sin nuvarande tjänst tidigare än september 2012 och har därmed ingen egen erfarenhet av den gamla planprocessen. Svaren grundar sig därför på uppfattningar de fått från sina kollegor, och genom projekt som hade påbörjats, men ännu inte avslutats innan 2013 och därför fortfarande drevs med den gamla planprocessen.

Under 2013, när ändringarna i lagen infördes och Trafikverkets planeringssystem förändrades, uppstod en viss oreda. Det tog tid att få ordning på nya riktlinjer och rutiner. Att det blir så när en stor organisation genomgår en förändring är naturligt och projektledarna ser positivt på planeringssystemet. Framförallt är de positiva till förenklingarna som infördes för de mindre projekten, att en MKB inte behöver göras och att processen blir lättare. Samråd kan hållas när det bäst passar och det är möjligt att ha flera mindre samråd.

Även för konsulterna innebar förändringarna en uppstartsträcka under 2013 där viss förvirring rådde. De poängterar även att det fortfarande finns saker som kan förbättras. Processen är ibland otydligare än tidigare, exempelvis vad olika samrådsunderlag ska användas till, något som kan leda till upprepningar. Det kom många nya mallar att arbeta utefter som inte alltid var helt genomtänkta. Precis som projektledarna är de positiva inför framtiden med planprocessen, men framhäver i högre grad att det finns mer kvar att jobba med och att kanske tydligare mallar behövs.

4.4.2 Upplevelse av planlägningsprocessen i allmänhet och typfall 1 i synnerhet

Projektledarna har överlag en positiv inställning till typfall 1. När den nya, förenklade planprocessen infördes var den efterlängtd hos medarbetarna. I jämförelser mellan typfall 1 och 2 påpekas hur stor skillnaden är mellan att genomgå den fullständiga processen med att upprätta en väg- eller järnvägsplan som typfall 2 innebär. Projekten kan vara relativt små, även som typfall 2, men då blir processen ”tung och byråkratisk” jämfört med typfall 1. Skillnad i tid uppskattas till ungefär ett år mellan de båda projektyperna. Därför upplevs det oerhört effektivt att små och okomplicerade åtgärder har lyfts ur planprocessen.

En viktig aspekt vid användandet av typfall 1 är att föra en bra dialog med fastighetsägaren angående eventuell markåtkomst. Om alla kriterier är uppfyllda kan ett ställningstagande stå eller falla till följd av frivillig markåtkomst. Projektledarna understryker det med konkreta exempel då de påbörjat ett typfall 1-projekt men sedan fått ändra till typfall 2 istället, vilket förlängt projektet med ungefär ett år. Konsulterna anpassar sitt arbete utefter hur markbehov och markåtkomst ser ut. Dels vill de göra så litet intrång som möjligt men märker de att fastighetsägarna inte vill eller kan släppa marken försöker de tänka om och anpassa projektet, t.ex. genom att göra avkall på plattformen, eller exkludera väderskyddet.

En stor skillnad mellan projektledarnas och konsulternas upplevelse av typfall 1 är att tidsbesparingen är större för projektledarna i deras arbete. För dem innebär typfall 1 att när underlaget till ställningstagandet finns är projektet i princip färdigt. Konsulterna är de som arbetar med att ta fram underlaget och måste lägga ner lika mycket tid på förarbetet som tidigare.

Beställningarna som konsulterna får kan se lite olika ut beroende på vilken projektledare från Trafikverket som utför den. Är det ett investeringsprojekt kopplas konsulterna in i projekteringsstadiet, men är det en beställning från avdelning Planering blir utredningarna mycket bredare, med lokaliseringstudier, åtgärdsvalsstudie mm. Det är alltid upp till Trafikverket att beställa det de vill ha, men att ta fram underlag för typfall 1 upplevs ibland knepigt och komplicerat. Det är många aspekter som ska undersökas, så som miljö, skydd, markförhållande samt många parter att ha kontakt med, t.ex. kommuner, kollektivtrafiken och miljöspecialister.

4.4.3 Bedömning av omgivningspåverkan

En av frågorna berörde omgivningspåverkan, dels hur bedömningen går till, men också om gränserna är tydliga för vad som är ”ingen marginell ytterligare påverkan”. Bedömningen utförs av miljöspecialister i samråd med länsstyrelsen. De ser till varje enskilt ingrepp för sig, men sedan även den sammanlagda helheten. Alltså kan kombinationen av två små ingrepp, som var för sig inte medför någon påverkan, tillsammans innebära att omgivningspåverkan blir betydande.

Bedömningen av omgivningspåverkan utförs inte av projektledarna, däremot är konsulterna involverade i processen att ta fram bakgrundsfakta till miljöspecialisten. Det görs bl.a. med hjälp av information från olika undersökningar, t.ex. om förorenad mark och naturvärden samt utifrån uppgifter om olika områdesskydd, t.ex. riksintressen och naturreservat.

4.4.4 Problem under processen

Ett problem som åskådliggörs under intervjuerna är att om inte projekttypen är fastställd under upphandlingsskedet⁷¹ kan det vara svårt att veta hur mycket underlag som krävs. Om konsulten handlas in för ett typfall 1 kan det i efterhand innebära tillägsarbeten och ökade kostnader, om det skulle visa sig att projektet blir typfall 2 istället. Görs upphandlingen istället tvärtom, genom att handla in för typfall 2, blir det i efterhand lättare att skriva av arbete från projektet.

Ett annat problem som en av projektledarna upplevt är under beställningen av stödresurserna för att göra ett ställningstagande. För att få godkännande på ställningstagandet krävs uttalande från en miljöexpert, vilket fås genom en beställning hos stödresursgruppen. När projektledaren kontaktar stödresursgruppen fås svaret att de fått direktiv på att inte lägga ner resurser på bevakningsuppdrag. Får projektledaren inte resurser för upphandling och andra avdelningar på Trafikverket inte får lägga ner tid på det, uppstår det problem. Det här är ett exempel på brist i kommunikationen och att alla avdelningar ännu inte hunnit prata ihop sig. Det tilläggs dock att i stora organisationer händer sådant här och projektledaren är positivt inställd till att det kommer att bli bättre.

4.4.5 Skillnad mellan väg- och järnvägsprojekt?

För att få insikt i om det finns någon skillnad i användandet av plantyp 1 mellan vägprojekt och järnvägsprojekt ställdes en fråga rörande detta. Det enhälliga svaret som gavs av projektledarna var att det i bedömningen inte ska skilja mellan de båda. Samma kriterier ska vara uppfyllda med samma bedömningar. Dock framhöll samtliga att de endast arbetade med vägprojekt och var därför inte tillräckligt insatta i att ge något mer utvecklat svar.

4.4.6 Drift och underhåll, typfall 1 eller typfall 2?

Resultatet av dokumentstudien visade att det finns en stor variation i hur omfattande ett typfall 1-projekt kan vara. Utifrån det ställdes en fråga angående eventuella svårigheter i att avgöra vilket typfall ett projekt ska klassas som. Eftersom det inte är en enda person som

⁷¹ Då projektledaren beställer konsultuppdrag för analyser och underlag

själv bedömer vilket typfall ett projekt klassas som, är det svårt att besvara frågan. Det finns projekt som har påbörjats som typfall 1, men sedan övergått till att bli typfall 2 efter att en miljöanalys utförts, detsamma gäller för de projekt då frivillig markåtkomst inte varit möjlig.

4.4.7 Markåtkomst

På frågan om det bör vara någon maxgräns för hur stort markinträdet kan vara för ett projekt som uppfyller alla övriga kriterier för typfall 1, svarar projektledarna nej, men att det varierar från fall till fall. Om åtgärden är enkel i sig så bör inte storleken på markinträdet spela roll. Samtidigt kan det inte bli hur stort som helst, dels för att överlåtelsen ska vara frivillig, dels för att projektet ska vara litet och hur mycket mark kan då beröras av projektet? Det blir omgivningarna som avgör maxgränsen för markåtkomst. På landet är det troligare att mer mark tas i anspråk utan omgivningspåverkan. ”1000 m² behöver inte betyda så mycket mot helheten, men visst kan det inte bli hur mycket som helst.”

Konsulterna relaterar frågan till de projekt de är involverade i. Då deras projekt rör busshållplatser har de inte arbetat med större markinträde än 200 m² och som minst 20 m², men för de mesta handlar det om arealer upp till 50 m². Resonemanget kring maxgräns går därför lite annorlunda än hos projektledarna på Trafikverket. De har inte lika lätt att se hur ett projekt med markinträde på 1000 m² kan bedömas som litet, även om åtgärden i sig är liten.

4.5 Sammanfattning

Dokumentstudien visar att typfall 1 främst har använts till projektering för busshållplats, cirkulationsplats och vänstersvängfält – sju av varje. Därefter är säkerhetshöjande åtgärder, som breddning eller avsmalning av vägen, mest vanlig. De övriga kategorierna, GC-väg, pendelparkering, utbyte av bro, fri sikt och accelerationsfält, har förekommit 2-4 gånger. Projekt som utförts på järnväg involverar olika åtgärder, men är sammanlagt fem st.

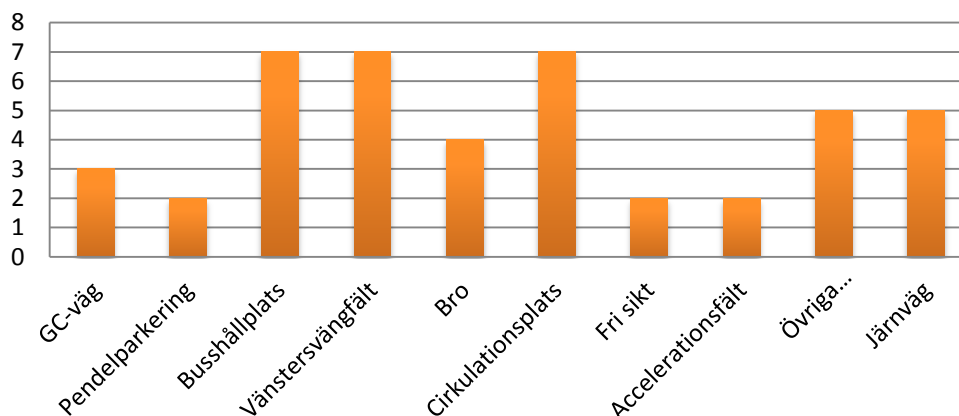


Fig 2, Visar fördelningen av åtgärder för typfall 1.⁷²

Dokumentstudien utgick från lagtext, förarbeten och riktlinjer för att avgöra hur väl ställningstagandena överensstämmer med kriterierna för typfall 1. Många av projektkategorierna finns med som konkreta exempel i propositionen och en övervägande andel, 41 av 44 ställningstagande, uppfyller kriterierna. Tre ställningstagande innehöll åtgärder som på något sätt avvek från riktlinjerna för typfall 1. Utifrån tolkning av lag, förarbeten och riktlinjer ansågs två av dem vara typfall 2 och ett av dem en drift och underhållsåtgärd.

Enligt intervjuerna på Trafikverket ska det inte vara någon skillnad i bedömningen mellan väg och järnväg. Kriterierna som ställs på att åtgärderna ska vara små och okomplicerade, endast marginell påverkan på omgivningen och frivillig markåtkomst, ska vara uppfylla för projekt på vägar såväl som järnvägar.

Under intervjuerna med projektledarna på Trafikverket framkom det att de var positivt inställda till det nya sättet att kunna genomföra ett mindre projekt, utan att genomgå den långa och byråkratiska planläggningsprocessen. Förvisso har alla projektledarna tidvis upplevt initieringsfasen som rörig, men upplevde att det blev bättre och bättre. De uppskattar att tidsbesparingen mellan typfall 1 och typfall 2 är ungefär ett år. Konsulterna som kommer i kontakt med typfall 1 har inte upplevt lika stor förenkling i arbetet. Snarare uppfattas typfall 1 som något rörigt, då det inte finns några klara direktiv på vad som ska utredas och att det kan variera beroende på vem som är beställaren.

4.6 Resultatanalys

Syftet med studien är att undersöka hur typfall 1 används. Inga tidigare studier finns beträffande typfall 1 och författarna valde därför att dela upp undersökningen för att besvara frågor på två olika plan. Det innebar att två olika metoder användes. Dokumentstudien avsåg att undersöka hur typfall 1 använts rent praktiskt och om de åtgärder som utförts uppfyller kraven som ställs på typfall 1. Den andra delen av undersökningen bestod av intervjuer. Avsikten med intervjuerna var att skapa en uppfattning om hur de personer som arbetar med typfall 1 upplever processen.

Fördelen med att använda en dokumentstudie är att resultatet grundar sig på material som redan producerats, oberoende av studien. I avsnitt 4.1 och 4.2 presenteras de projektkategorier som identifierades och även en sammanfattning av hur Trafikverket har bedömt dem. Syftet med sammanställningen är att skapa en bild av vad typfall 1 används för, dvs. vilka sorters åtgärder som har genomförts utan formell plan.

Utöver att sammanfatta ställningstagandena innefattade dokumentstudien även författarnas egen bedömning och tolkning om huruvida projekten uppfyller kriterierna för typfall 1 eller ej. När något ställningstagande innehöll tveksamheter noterades det, för att sedan granskas djupare. För att behålla objektiviteten i tolkningarna användes riktlinjerna för typfall 1 som stöd under den bedömningen.

⁷² Egensammanställning av ställningstaganden.

I samtliga ställningstagande finns följande formuleringar med:

- Projektet innebär en smärre och okomplicerad åtgärd.
- Åtgärderna genomförs på befintlig väg/järnväg.
- Projektet medför ingen, eller endast en marginell ytterligare påverkan på omgivningen.
- Ingen ny mark behöver tas i anspråk, eller skriftligt avtal om markupplåtelse har tecknats.

Formuleringarna är avgörande för att ställningstagandet ska godkännas. Det som undersöktes djupare var alltså om åtgärder och konsekvenser verkligen överensstämmer med formuleringarna. I dokumentstudien jämfördes kritiskt de åtgärder som projektet innebar med riktlinjerna för typfall 1. Studien är inte så djuplodande att Trafikverkets/länsstyrelsens bedömning om att projektet inte medför betydande miljöpåverkan ifrågasätts. Det finns inte heller några tvivel om att markupplåtelse sker på angivet sätt. Istället har fokus legat på om det finns någon åtgärd eller konsekvens i ställningstagandet som konkret avviker från vad riktlinjerna anger.

I övervägande andel var kopplingarna till alla kriterier tydliga i ställningstagandena och ingen djupare granskning krävdes. I många fall innebar de små åtgärderna att en positiv omgivningspåverkan uppstod, vilket gjorde författarnas bedömning enkel. De tre ställningstagande som krävde en djupare granskning innehöll frågetecken kring begreppen *litet*, *okomplicerat* och *genomförs på befintlig järnväg*.

Ställningstagandet till Utvidgat spårväxelbyte i Skåre innehåller betydligt fler och större åtgärder än något annat ställningstagande. Tolkningen av *okomplicerat* överensstämmer heller inte med de konsekvenser som projektet medförde. Därmed betraktar författarna ställningstagandet som betydligt större och mer invecklat än vad riktlinjerna för typfall 1 anger. En teori till varför Spårväxelbyte Skåre avviker så starkt från övriga ställningstagande är att det är ett av de tidigaste projekten. En förstudie påbörjades redan under 2010 och ställningstagandet antogs 6 december 2013. Med tanke på att inga fler projekt av denna omfattning senare utförts är det möjligt att Trafikverket själva anser att åtgärderna är för omfattande.

Busshållplatsen i Åled var det minsta projektet som fanns bland ställningstagandena. På det sätt som författarna tolkat riktlinjer är inte skillnaden mellan en drift- och underhållsåtgärd tydlig. Hela projektet genomfördes en plats där det redan fanns en befintlig busshållplats och ingen ny mark krävdes. En analys kring att projektet ändå blivit typfall 1 är att bussfickor var ett av förslagen som ingick i propositionen.

Det sista projektet som författarna bedömde avvika från typfall 1 och borde bedömas som typfall 2, var accelerationsfältet i Skövde. Till skillnad från Skåre var projektets storlek inte avvikande jämfört med övriga projekt. Utan det var p.g.a. mitträcket på 1000 m som projektet bedömdes av författarna inte uppfylla kriterierna, då en ny barriäreffekt uppstod.

Om platsbesök eller intervjuer med inblandade för de tre projekten genomförts finns möjligheten att ytterligare uppgifter hade framkommit som påverkat den bedömning som

gjorts i dokumentstudien. Dock anser författarna att objektiviteten i dokumentstudien kunde påverkas av exempelvis en intervju. Bedömningen skulle också grundas på faktorer som inte nämns i ställningstagandena utan blir färgade av informatörernas yttranden. Studien skulle ändra sitt fokus, från att objektivt tolka riktlinjer, till att ifrågasätta varje enskilt ställningstagande, vilket inte är studiens syfte.

Studien har inte gett tillräckligt med underlag för att analysera skillnader mellan väg och järnvägsprojekt. Det som kan noteras är att på järnväg har det utförts betydligt färre åtgärder än på väg och att de största markanspråken bland ställningstagandena berör järnvägsprojekt. Anledning till detta är främst att det överlag genomförs färre järnvägsprojekt, oavsett typfall. De större markarealerna beror på att sträckorna som åtgärderna sker på är långa, och blir därmed väldigt stora.

Materialet från intervjuerna gav studien ett perspektiv på typfall 1 som inte hade kunnat fås på annat sätt. Att intervjua hur de som arbetar med planläggning av mindre projekt, typfall 1, är en viktig aspekt för att dra slutsatser om hur lyckat införandet är.

Då studien utförs under tio veckor beslutades det att fem intervjuer, utöver dokumentstudien, var rimligt att hinna med. Till en början ansågs inte intervjuerna kunna bidra till att generalisera åsikter om typfall 1, utan endast ge ett exempel på vad en del personer anser. När de tre intervjuerna med projektledare på Trafikverket genomförts bedömer författarna i efterhand att en viss generalisering kan göras. De tre projektledarna är hemmahörande på olika kontor i Region Väst och de har varit inblandade i många av de 44 ställningstagandena. De svarade mycket lika på frågorna och har en liknande uppfattning av typfall 1.

De svar som gavs under intervjuerna med Ramböll är inte generaliserbara för alla konsulter som Trafikverket anlitar. De intervjuade är involverade i ett specifikt projekt som är inriktat enbart på busshållplatser och därtill använder sig Trafikverket av många fler konsultföretag. Det som intervjusvaren från konsulterna öppnade upp för är att det finns problem i hur typfall 1 används i nuläget och att det kan förbättras. Det tydliggjordes återigen de stora skillnader som finns bland typfall 1-projekten i fråga om omfattning. Svaren belyste även hur omfattande bakgrundsmaterialet måste vara för ett typfall 1-projekt och hur att omfattningen inte varierar i storlek trots att projekten gör det.

5 Diskussion

Studiens resultat grundar sig på insamlade data från dokumentstudien och de svar som gavs i intervjuerna. Initialt skulle studien endast bestå av dokumentstudien, dvs. att studera ställningstagandena. Intervjuerna har bidragit till att öka förståelsen för hur typfall 1 har används inom Trafikverket. Det var först under intervjuerna som kunskap utvanns om hur de som producerar ställningstagande resonerar. Intervjuerna gav även inblick i att projekten som uppfyller kriterierna för typfall 1 och ses som ”små och okomplicerade”, inte nödvändigtvis tagits fram genom okomplicerade undersökningar. Följden av att vi ständigt fick nya insikter i ämnet är att studiens frågeställningar omformulerats flertalet gånger.

Ett av kraven på typfall 1 är att projektet ska anses vara ”litet i normalt språkbruk”. Kravet är ytterst tolkningsbart och kan variera från person till person. Det här begreppet har för oss varit svårast att identifiera och förtydliga. Vad är en liten åtgärd? Ser man på busshållplats-projekten kan en liten åtgärd inbegripa upprustande av en befintlig hållplats och ta några få kvadratmeter mark i anspråk. För järnväg räknas en liten åtgärd till att utöka tågtrafiken genom ett samhälle, spränga 900 m³ berg, flytta en bäck och en väg, ta bort en passage för stora djur mm. Med det här i åtanke anser vi att det behövs mer styrning i riktlinjerna.

En annan punkt som har varierat bland projekten är hur mycket mark som tagits i anspråk i samband med åtgärderna. Under intervjuerna förstod vi att kvadratmetrarna förvisso inte betyder allt för hur stort ett projekt är, men samtidigt saknar vi någon slags övergripande vägledning ifråga. Kan man ta hur mycket mark som helst i anspråk? Under Ramböll-intervjun framkom det att deras svar på hur stort ett markinträng kan vara är någonstans mellan 50 – 200 m². Genom dokumentstudien framkom det flera projekt berörde markinträng från några 100 m² till flera 1000 m². Kanske är det så enkelt att ett markinträng kan vara hur stort som helst, så länge det sker frivilligt? Det ger en flexibilitet i användandet av typfall 1, men leder även till stora variationer i bedömningarna hos Trafikverket.

En intressant upptäckt vi gjorde under intervjun med konsulterna på Ramböll var att bakgrundsarbetet för typfall 1 inte nödvändigtvis är mindre än för typfall 2. Det kan t.o.m. bli mer omfattande för typfall 1 då det inte finns klara direktiv på vad som ska utredas. Det kan även variera beroende på vem beställaren på Trafikverket är. Det här innebär att ”små och okomplicerade” projekt inte nödvändigtvis betyder just det för de konsulter som tar fram underlag till ställningstagandet. Våra funderingar kring detta är att ett omfattande bakgrundsarbete faktiskt skapar en trygghet och gör typfall 1 till en säkrare process. I och med att typfall 1 inte består av moment som granskning, utställning och överklagande blir det viktigt att ha grundliga belägg för att visa hur de fyra kriterierna är uppfyllda. Dock bör det finnas krav på att alla projekt bedöms med samma typ av underlag.

En projekttyp som var svår att bedöma, men som inte tog upp i resultatet eller analysen är pendelparkering. Typfall 1 ska inte skapa någon helt ny funktion på vägen, något som vi möjligen kan tycka att pendelparkering gör. I ett ställningstagande har pendelparkeringen likställts med bussficka, som i propositionen nämns bland exemplen på åtgärder att tillämpa typfall 1 på. Pendelparkering räknas som en väganordning enligt vägförordningens

1 kap 2 §, om den ligger i närheten av vägbanan och är avsedd som hjälpmedel åt trafikanterna. Våra tveksamheter låg i om det ska räknas som en förbättring av vägen att anlägga en pendelparkering, eller om det innebär en ny funktion. Om övriga kriterier uppfylls bidrar pendelparkeringarna överlag till något positivt, då samåkningsmöjligheter skapas. Då vi inte enades kring frågan om ny funktion eller ej och inte heller kände oss bättre kvalificerade än anställda på Trafikverket att besvara frågan valde vi att inte ta upp pendelparkering bland tveksamheter. Däremot vill vi med detta resonemang öppna upp för begreppet ”ny funktion” och att det kan innebära svårigheter.

Huruvida det ska finnas skillnader i bedömning mellan väg och järnväg så är svaret i teorin nej, bedömningen ska vara lika. I det lilla underlaget som finns för järnvägsprojekt har det varit svårt för oss att se om det faktiskt finns skillnader i praktiken. Eftersom underlaget är knapphändigt och ingen av de intervjuade har jobbat med just järnvägar kan vi inte ge ett mer utvecklande svar än så. Frågan bör följas upp i ett senare skede när mer material finns, då det är intressant att utreda om olika projekt som följer samma riktlinjer verkligen behandlas på samma sätt.

Vi vill också diskutera kring hur vi valde att genomföra dokumentstudien. Om vår studie hade utgått enbart från lagtext, SOU och propositionen och inte med hjälp av Trafikverkets riktlinjer eller intervjuer, hade resultatet möjligen blivit annorlunda. Vi hade inte haft tillgång till Trafikverkets kriterier och hade heller inte kunnat vila våra slutsatser på dem. Istället hade vi själva fått tolka vad lagstiftaren avsåg och delvis ställa upp kriterier för vad som är litet och okomplicerat. I och med att vi följde de färdiga riktlinjerna blev våra bedömningar formade utefter Trafikverkets ”färdiga mall”. Vi ser riktlinjerna som en redan försnitslad startsträcka som hjälpte oss hitta fram till den punkt där våra egna tolkningar började. Tack vare det fick resultatet en tyngd, som annars inte hade uppnåtts.

De tre projekt som vi inte tyckte uppfyllde kriterierna för typfall 1 föll p.g.a. storlek, komplexitet och antal åtgärder. Projektet Spårväxelbyte i Skåre ansåg vi var för stort och komplext. I de flesta av våra bedömningar har vi varit försiktiga och restriktiva, men med Skåre fanns inte så många tveksamheter. Det vi först reagerade på var att en bro där djur och människor passerar tas bort. För mindre djur anläggs en mindre passage och människor kan nyttja en GC-port längre bort, men för större djur beskrevs inget alternativ. Det kan vara så att större djur också kan passera där människor tar sig fram, och att det har glömts bort att tas upp i ställningstagandet. Dock skulle den detaljen inte förändra vår syn på att projektet är för stort för att vara typfall 1.

Busshållplatsen Åled är ett gränsfall till att klassas som drift och underhåll. Här anser vi att skillnaden mellan typfall 1 och drift- och underhållsåtgärder är svårtydd. Efter upplysningar som vi i efterhand fått från vår handledare på Trafikverket, framkom det att busshållplatsen från början enbart bestod av en skylt uppsatt vid väggkanten. Projektet innefattade alltså i praktiken att anlägga en ny busshållplats, trots att bussar tidigare stannat där. Därför bedömde Trafikverket det som ett typfall 1 istället för en drift- och underhållsåtgärd. Under intervjun med Ramböll framkom det att även att busshållplatser kan bli typfall 1, även om åtgärden utförs inom vägområdet, eftersom en höjning av marken sker. Vi tyckte ändå att

det var viktigt att ta med projektet som ett exempel, då det belyser hur olika stora projekten kan vara, samt var gränsen mellan typfall 1 och drift och underhåll verkligen går.

Även för projektet Accelerationsfält i Skövde framkom det senare uppgifter som kan vägas in. Vi reagerade på att ett mitträcke på 1 km skulle anläggas, då detta medför en barriäreffekt för biltrafikanterna. Dock fick vi veta att mitträcket aldrig sattes upp vilket innebär att de fysiska åtgärderna som verkligen genomfördes faktiskt uppfyller alla kraven för typfall 1. Dock godkändes ställningstagandet under förutsättningen att räcket skulle upp, därav ser vi på det som typfall 2.

Förutom de tre undantagen, som nu diskuterats, ska vi ta upp lite om den allmänna uppfattning av typfall 1 som vi fått genom vår studie. Precis som de intervjuade på Trafikverket så ser vi positivt på typfall 1. Möjligheten att kunna genomföra mindre åtgärder snabbare än tidigare bidrar till bättre infrastruktur och bättre placerade resurser. Vi tycker att typfall 1 är ett gott exempel på hur en process kan effektiviseras och bli mindre byråkratisk, men samtidigt behålla den demokratiska utgångspunkt som all fysisk planering utgår ifrån.

*

Slutligen ska vi kortfattat behandla hur vår studie kan kopplas till hållbar utveckling, i ett ekonomiskt, ekologiskt och socialt perspektiv. De ekonomiska fördelar som typfall 1 för med sig är framförallt de kostnader som sparas in när processtiden förkortas. Som framkommit i studien så sparar Trafikverket runt ett år på att använda typfall 1 istället för den traditionella planläggningsprocessen. Att genomföra ett projekt med typfall 1 bidrar även till en ökad trafiksäkerhet, vilket bl.a. kan spara in kostnader inom vården.

Vanliga åtgärder som genomförs med typfall 1 är upprustning av busshållplatser och anläggande av GC-vägar och pendelparkering. Projekt likt dessa bidrar till att underlätta och främja det kollektiva resandet samt öka andelen cykelresor. Något som blir en del av en hållbar utveckling ur ett ekologiskt perspektiv. Projekt som genomförs för att förbättra flödet i trafiken bidrar också till ekologisk hållbarhet, då s.k. eco-driving lättare kan användas när trafiken flyter smidigare och stopp undviks.

Från det sociala perspektivet finns också kopplingar mellan typfall 1 och hållbar utveckling. Många av projekten utförs för att öka trafiksäkerheten på vägar där folk känner otrygghet. En tryggare miljö för de som bor i ett bostadsområde, till exempel i form av en säkrare gångväg till skolan eller körväg till arbetet, gör stor skillnad i det vardagliga livet. Ett främjande av kollektivt resande skapar en social hållbar utveckling genom nya möten mellan människor.

Slutsatsen av ovanstående argument är att små och okomplicerade projekt som kan genomföras utan plan bidrar till en hållbar utveckling.

6 Slutsats

Slutsatsen av studien är att införandet av typfall 1 har bidragit till en snabbare och effektivare planprocess, vilket var intentionen när det infördes. Den allra minsta typen av projekt kan genomföras utan formell plan, vilket sparar pengar och framförallt tid för Trafikverket. De typer av projekt som har genomförts, med några få undantag, är mindre åtgärder på befintliga anläggningar som inte påverkar omgivningen. Vanliga åtgärder som utförs som typfall 1-projekt är uppgradering av busshållplatser, utförande av säkerhetsåtgärder, anläggande av kryssväxlar och förändrade korsningar för bättre trafikflöde och säkerhet. Möjligheten att kunna genomföra dessa projekt med typfall 1 leder till att fler åtgärder hinns med, då processen i en del fall sparar ett helt år handläggningstid. Slutsatsen är att införandet till största del har varit lyckosamt.

De tre projekt som enligt dokumentstudien inte uppfyllde alla kraven på typfall 1 har visat att det har funnits tveksamheter i hur det ska bedömas. Spårväxelbytet i Skåre är för stort och komplext för att uppfylla alla kriterier för typfall 1. Då projektet är unikt i sin omfattning och resterande ställningstaganden varit unisona i fråga om storlek, är detta ännu ett undantagsfall. Busshållplatsen i Åled öppnar upp för vidare diskussion på Trafikverket om hur små typfall 1-projekt bör vara.

Framförallt visade de tre projekten att det finns en stor variation i vad som kan räknas som typfall 1. Den flexibilitet som variationerna skapar ska ses som något positivt, då det innebär att typfall 1 kan användas i större utsträckning än om riktlinjerna hade haft en snävare utformning. Då markåtkomst alltid ska vara frivillig ses heller ingen fara i ett överutnyttjande av typfall 1.

Intervjuerna visade att typfall 1 som helhet har inneburit en positiv effekt för de som arbetar med planläggning av mindre projekt. Förslag på förbättringar för att förenkla framtida arbete är att förtydliga, men inte strama åt, riktlinjerna. Det är lämpligt att införa en mall för hur underlaget till bedömningen av omgivningspåverkan ska utformas. Ett förtydligande av vad ”litet, i normalt språkbruk” innebär kan också förenkla tolkningen av riktlinjerna.

6.1 Framtida studier

Studien har genomförts med ställningstaganden och intervjupersoner från region väst. Ett förslag på framtida studier är att undersöka hur typfall 1 används i övriga regioner och om det finns någon skillnad dem emellan. Det kan göras genom att utföra fler, djupare intervjuer eller att basera studien på alla ställningstaganden i Sverige och därigenom få ett underlag till en kvantitativ undersökning. Ett annat förslag för framtida studier är att enbart granska ställningstaganden för järnväg och intervju kunniga personer för att se hur dem bedömer typfall 1. En annan idé till ett examensarbete är att genom intervjuer och med lagtext och förarbeten undersöka frågeställningen ”vad innebär en helt ny funktion?”.

7 Källförteckning

Böcker

- Bell, Judith (2006) *Introduktion till forskningsmetodik*. 4:e upplagan. Lund: Studentlitteratur AB
- Eriksson, Lars Torsten och Wiedersheim-Paul, Finn (2011) *Att utreda, forska och rapportera*. 9:e upplagan. Stockholm: Liber
- Esaiasson, Peter., Gilljam, Mikael., Oscarsson, Henrik och Wängnerud, Lena (2003) *Metodpraktikan konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 2:e upplagan. Stockholm: Nordstedts Juridik
- Helle, Knut & Tønnesson, Kåre (red.)(1996) *Bra böckers världshistoria. Bd 10, Två revolutioner: 1750-1815*, [Ny uppl.] Höganäs: Bra böcker
- Helmes-Mills, Jean., Kelly, Dye och Albert J Mills (2009) *Understanding Organizational Change*. New York: Rotledge
- Justesen, Lise och Mik-Meyer, Nanna (2012) *Kvalitativa metoder - Från vetenskapsteori till praktik*. Lund: Studentlitteratur AB
- Kulin-Olsson, Karin (2011) *Juridikens fundament: med grundläggande juridisk metodlära*, 6., [utök.] uppl., Stockholm: Jure
- Lindgren, Lena (2012) *Terminologihandbok för utvärdering*. Lund: Studentlitteratur AB
- Nilsson, Mattias (2011) *Juridiken: en introduktion till rättsvetenskapen*, 3., [omarb.] uppl., Stockholm: Jure
- Nyström, Jan och Tonell, Lennart (2012) *Planeringens grunder*. Lund: Studentlitteratur AB
- Patel, Runa och Davidsson Bo (2003) *Forskningsmetodikens grunder – att planera genomföra och rapportera en undersökning*. 3:e upplagan. Lund: Studentlitteratur AB
- Sjödin, Eije., Ekbäck, Peter., Karlbro, Thomas och Norell, Leif (2011) *Markåtkomst och ersättning*. Stockholm: Norstedts Juridik.
- Starrin, Bengt och Svensson, Per-Gunnar (1994) *Kvalitativ metod och vetenskapsteori*. Lund: Studentlitteratur AB
- Warnling-Nerep, Wiweka (2012) *Vad är rätt?*, 1. uppl., Stockholm: Norstedts juridik

Artiklar

- Antonson, Hans., Gustafsson, Mats och Angelstam, Per (2010) Cultural heritage connectivity. *A tool for EIA intranportation infrastructure planning*, vol. 15:8, p. 463-472.
- Flyvbjerg, Bent (2009) Oxford Review of Economic Policy. *Survival of the unfittest: why the worst infrastructure gets built—and what we can do about it*, vol. 25:3, p. 344-367.
- Jonsson, Daniel K. och Johansson, Jessica (2006) Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal. *Indirect Effects to Include in Strategic Environmental Assessments of Transport Infrastructure Investments*, vol. 26:2, p. 151-166.

Rapporter

Ekbäck, Peter (2010) *Lagen om byggande av järnväg – en översikt*. Stockholm: KTH Arkitektur och samhällsbyggnad

Johansson, Börje och Klaesson, Johan (2003) *Transportinfrastruktur och Ekonomisk Tillväxt*. Jönköping: Internationella Handelshögskolan.

Trafikverket (2013) *TDOK 2013:0291*. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2014) *Planläggning av vägar och järnvägar. Version 1.0*. Borlänge: Trafikverket.

Odhage, John (2012) *Åtgärdsvalsstudie – en ny planeringsaktivitet för bättre lösningar på transportrelaterade problem*. Stockholm: KTH Arkitektur och samhällsbyggnad.

Propositioner/Utredningar

Proposition 1971:123. *Kungl. Maj:ts proposition med förslag till väglag m.m.;given Sofiero den 13 augusti 1971*. [Elektronisk] Stockholm. Tillgänglig: http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Propositioner-och-skrivelser/prop-1971123-Kungl-Majts-pr_FU03123/?text=true

Proposition 2008/09:35. *Framtidens resor och transporter - infrastruktur för hållbar tillväxt*. [Elektronisk] Stockholm: Näringsdepartementet. Tillgänglighet: <http://www.regeringen.se/sb/d/11033/a/112429>

Dir 2009:16, Kommittédirektiv. *Effektivisering av planeringsprocessen för transportinfrastruktur*. [Elektronisk] Stockholm: Näringsdepartementet. Tillgänglig: http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Utredningar/Kommittedirektiv/Effektivisering-av-planeringsp_GXB116/

SOU 2010:57. *Effektivare planering av vägar och järnvägar* [Elektronisk] Stockholm: Näringsdepartementet. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/12565/a/150993>

Förordning (2010:185) *med instruktion för Trafikverket*. [Elektronisk] Stockholm: Näringsdepartementet. Tillgänglighet: http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Forordning-2010185-med-inst_sfs-2010-185/?bet=2010:185

Proposition 2011/12:118. *Planeringssystem för transportinfrastruktur*. [Elektronisk] Stockholm: Näringsdepartementet. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/15190/a/189529>

Webbsidor

Boverket (2014) *Så planeras Sverige*. [Elektronisk] Boverket: Stockholm. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/> [2015-05-21]

Europeiska Rättsliga Nätverk (2004) *Rättsordning – Sverige* [Elektronisk] EU-kommissionen: Stockholm. Tillgänglig: http://ec.europa.eu/civiljustice/legal_order/legal_order_swe_sv.htm [2015-06-10]

Regeringskansliet (2014) *De transportpolitiska målen*. [Elektronisk] Stockholm: Näringsdepartementet. Tillgängligt: <http://www.regeringen.se/sb/d/18128/a/229619> [2015-05-20].

SJ (2015) *Historiska fakta*. [Elektronisk] SJ: Stockholm. Tillgänglig: <http://www.sj.se/sj/jsp/polopoly.jsp?d=538&a=2192&l=sv>

Sveriges Kommuner och Landsting (2007) *Fyrstegsprincipen för planering – För hållbara åtgärder i transportsystemet*. [Elektronisk] Stockholm. Tillgänglig: <http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/5107.pdf> [2015-05-22]

Trafikverket (2012) *Fyrstegsprincipen*. [Elektronisk] Trafikverket: Borlänge. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/Fyrstegsprincipen/> [2015-05-20]

Trafikverket (2014) *Bygga nytt eller tänka om*. [Elektronisk] Trafikverket: Borlänge. Tillgänglig: <http://www.Trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/tillgangligt-sverige/bygga-nytt/> [2015-04-14]

Trafikverket (2015) *Sveriges vägnät*. [Elektronisk] Borlänge: Trafikverket. Tillgängligt: <http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-vagnat/> [2015-05-20].

Intervjuer

Eva-Maria Sjöstad, *projektledare Trafikverket Vänersborg*. 2015-05-05

Anna-Karin Ribnert, *projektledare Trafikverket Skövde*. 2015-05-11

Johanna Kindlund, *projektledare Trafikverket Göteborg*. 2015-05-12

Maria Welin, *uppdragsledare Ramböll Göteborg*. 2015-05-18

Pia Pettersson, *sambällsgeograf Ramböll Göteborg*. 2015-05-18

A. Ställningstaganden

I denna bilaga finns namn och datum på de 44 st ställningstaganden vi har granskat. De är sorterade utefter projektkategori.

2013-01-15	Väg 26 Ramp 4, Trafikplats Grevagården	Accelerationsfält
2013-01-15	Väg 49 Ramp 14, Trafikplats Skövde	Accelerationsfält
2014-04-28	Agnesbergsmotet och Lärjemotet	Breddning av körfält
2014-01-10	Vänersborg Resecentrum, Bangårdsombyggnad etapp 2	Breddning av plattform
2013-04-12	Väg 2953 Boterstena Mariestad kommun	Bro
2013-05-23	Väg 2144, bro över Storån vid Forsebol	Bro
2014-03-10	Väg 1818, broar över Viskan och Varnums kanal	Bro
2014-03-28	Utbyte av 3 rörbroar i Skaraborg 2014	Bro
2013-04-12	Busshållplatser vid Långserud E18	Busshållplats
2013-04-12	Busshållplatser vid Stöpafors E45	Busshållplats
2014-05-08	Väg 26, busshållplats Åled kiosken	Busshållplats
2014-09-12	Väg 700, busshållplats i Vessigebro, hpl Stationsgatan	Busshållplats
2014-09-26	Väg 548, busshållplats i Veinge, hpl Nebogatan	Busshållplats
2014-10-09	Väg 525/528, busshållplatser i Svaneholm	Busshållplats
2014-12-03	Väg 154, busshållplats Obbhult	Busshållplats
2000-01-01	Vägskal 764/765 vid Jonsgård, Cirkulationsplats	Cirkulationsplats
2013-05-03	Väg 955, cirkulationsplats Burkärr	Cirkulationsplats
2013-05-17	Väg 953, cirkulationsplats Bolsheden	Cirkulationsplats
2013-08-30	Väg 26/49 cirkulationsplats Sergertorp	Cirkulationsplats
2013-10-07	Väg 180, Bolltorps handelsområde	Cirkulationsplats
2014-01-13	Cirkulationsplatser Halmstad östra, E6 och väg 25	Cirkulationsplats
2014-02-20	Väg 760/761, cirkulationsplats Västkustvägen/Tångvägen	Cirkulationsplats
2013-01-04	Kville bangård, Hamnbanan Göteborg	Dubbelspår inom bangård
2013-04-02	Väg 195 korsning med väg 2917 Bredvik, åtgärd i korsning	Fri sikt
2013-12-18	Väg 976, Siktspränkning	Fri sikt
2014-06-11	Förlängning av mötesstation i Hällefors	Förlängning av mötesstation
2013-03-21	Väg 3005, GC-väg utmed Allmänna vägen i Otterbäcken	Gång- och cykelväg
2013-07-12	Väg 176, GC-Väg, delen Uddevallavägen-Myrängsvägen	Gång- och cykelväg
2014-11-04	Väg 2711, GC-väg utmed Ledsjövägen	Gång- och cykelväg
2013-08-28	Förbigångsspår Algusgården	Kryssväxel
2000-01-01	Väg 795 mötesplatser på Stockviksvägen Väg 172 Pendelparkering, ITS-lösning och GC-passage vid	Mötesplatser
2014-01-27	Ödeborgs kyrka	Pendelparkering
2014-09-30	Väg 44/2573, Pendelparkering Mellby	Pendelparkering
2013-02-01	V554 / BDL395, Rösegårdsvägen Stora Enso	Trafiksäkerhetsåtgärder
2013-05-13	Väg 634/678, trafiksäkerhetsåtgärder i Kvibille	Trafiksäkerhetsåtgärder
2013-09-11	Väg 42, Hastighetsdämpande åtgärder	Trafiksäkerhetsåtgärder

2013-12-06	Utvidgat spårväxelbyte Skåre	Utvidgat spårväxelbyte
2013-01-23	Väg 154, Ulvsbo, Västersvängfält	Västersvängfält
2013-07-16	Väg 61 Morast handelsområde	Västersvängfält
2013-09-24	Väg 172 Färgelanda Västersvängfält	Västersvängfält
2014-02-17	Väg 163 Västersvängfält utanför Grebbestad	Västersvängfält
2014-05-19	Väg 2005 Västersvängfält vid Holmen	Västersvängfält
2014-11-13	Väg E45 och väg 166 Mellerud västersvängfält	Västersvängfält
2013-06-18	Väganslutning Stjärnarpsvägen - väg 552	Västersvängfält

B. Frågeställningar intervju Trafikverket

I denna bilaga kommer vi att redovisa de frågor som vi ställde under intervjuerna med Johanna Kindlund, Anna-Karin Ribnert och Eva-Maria Sjöstrand på Trafikverket.

1. Vad arbetar du med (titel)? och vad består dina arbetsuppgifter av i huvudsak?
2. Hur länge har du jobbat med det? Innan eller efter ändrad lag/planprocess.
Har du märkt någon skillnad i genomförandet? Vilken/vilka?
3. Ser du någon skillnad i att bedöma väg och järnväg? I så fall vilka?
4. Hur upplever du planläggningsprocessen som helhet?
5. Om alla kriterier är uppfyllda för typfall 1, ser du då någon maxgräns på markåtkomsten?
6. Omgivningspåverkan, hur bedömer man? Varje påverkan för sig eller helheten? Finns det en tydlig gräns?
7. Bland de ställningstagande vi har läst ser vi att det är en väldigt stor variation i hur stora åtgärderna/projekten är, hur ser du på det när det kommer till gränserna mellan bedömningar mellan typfall 1, 2 - drift och underhåll? Påverkar detta ditt arbete på något sätt (positivt/negativ)?
8. Vilka problem har du stött på när du arbetat med typfall1 och/eller nya planeringsprocessen?

C. Frågeställningar intervju Ramböll

I denna bilaga kommer vi att redovisa de frågor som vi ställde under intervjun med Maria Welin och Pia Pettersson på Ramböll.

1. Vad arbetar du med (titel)? och vad består dina arbetsuppgifter av i huvudsak? Hur länge har du jobbat med det?
2. Innan eller efter ändrad lag/planprocess? Vad är största skillnaden?
3. I vilket skede av processen kopplar Trafikverket in dig?
4. Hur kan en beställning se ut?
5. Hur mycket involverade är ni i planprocessen?
6. Gör ni en egen bedömning av vilken typfall det borde vara? Stämmer den med beställningen?
7. Ser du någon skillnad i att bedöma väg och järnväg? I så fall vilka?
8. Hur mycket underlag krävs för typfall 1 jämfört tex. typ 2?
9. Omgivningspåverkan, hur bedömer man? Varje påverkan för sig eller helheten? Finns det en tydlig gräns