



Vägverkets medverkan i samhällsbyggandet

Från vägbyggare till samhällsbyggare

Titel: Vägverkets medverkan i samhällsbyggandet

Kontaktperson: Jasmine Skarp och Lennart Johnson

Utgivningsdatum: 2005-10, utgåva 2

ISSN: 1401-9612

Distributör: Vägverket, Butiken, 781 87 Borlänge. Telefon 0243-755 00, telefax 0243-755 50,
e-post: vagverket.butiken@vv.se

Vägverkets generaldirektör fattade beslut om "Från vägbyggare till samhällsbyggare - ny kurs för Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen", år 2003. Sedan dess har mycket skett, i samhället och i Vägverkets sätt att se på sin roll i samhällsbygget.

För att spegla förändringar som skett inom verket sedan dokumentet antogs uppdateras "Vägverkets medverkan i samhällsbyggandet".

Den uppdaterade "Vägverkets medverkan i samhällsbyggandet" vill visa på förändringen att Vägverket medvetet arbetar för att utveckla dialogen med medborgare och samarbetspartners. Förändringarna är till största delen redaktionella.

"Vägverkets medverkan" speglas i Strategisk plan för Vägverket, som antogs 2004, exempelvis genom att betydelse läggs vid vår medverkan till att skapa attraktiva städer.

Borlänge i augusti 2005



*Ann-Therese Albertsson
Chef Samhälle och trafik*

Förord

Vi lever i en värld med allt större krav på mobilitet men också krav på säkerhet och kvalitet från såväl näringsliv som medborgare. Detta innebär att vi både ska tillhandahålla infrastruktur och påverka dess utnyttjande, d.v.s. transportefterfrågan och transportmönster. För att möta dessa krav och samtidigt verka för hållbar samhällsutveckling är en bredare kurs för Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen nödvändig. Vi vidgar arbetet från att vara vägbyggare till att bli samhällsbyggare. Denna nya inriktning har tagits fram efter omfattande diskussioner både inom och utanför verket. Inriktningen har också varit föremål för remiss till våra viktigaste samarbetspartners i samhällsplaneringen.

Vår nya vision, "Vi gör den goda resan möjlig", understryks genom tillämpning av fyrstegsprincipen, vilket innebär att vi prövar olika sätt att tillgodose transportbehovet innan beslut fattas om större ombyggnadsåtgärder och nyinvesteringar. Sammantaget och med den utvecklade inriktningen för Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen kan vi verka för att uppnå de transportpolitiska målen. Inriktningen ger utgångspunkter för ett effektivare väghållnings- och sektorsarbete.

Att genomföra denna inriktning innebär att vi intensifierar arbetet med att utveckla arbetssätt och arbetsmetoder mellan olika kunskaps- och kompetensområden inom och utom verket. På vilket sätt kommer att redovisas i regionala och centrala handlingsprogram under år 2003.

Vår framgång är beroende av fortsatt stor öppenhet i diskussionerna både inom vår egen organisation liksom med andra organisationer, myndigheter, näringsliv och medborgare.

Borlänge i september 2002

Ingemar Skogö
Generaldirektör

Innehåll

Förord	4
Sammanfattning	7
1. Inledning ...	8
<i>Vad är samhällsplanering?</i>	9
2. Planering av samhället	10
3. Utgångspunkter för Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen	11
<i>Transportpolitik</i>	11
<i>... som syftar till långsiktigt hållbart transportsystem</i>	11
<i>Vägverkets vision, verksamhetsidé och ansvar</i>	13
4. Vägverket är en part bland flera	14
<i>Vägverket har flera roller</i>	14
<i>...och samarbetar med andra aktörer</i>	15
5. Inriktning för Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen	16
A. Identifiera, utveckla samt sprida kunskap och metoder för samhällsplaneringens möjligheter att bidra till hållbar utveckling av transportsystemet	17
B. Verka för utveckling och omställning av transportsystemet i den regionala och kommunala samhällsplaneringen	18
C. Påverka transportarbetet och fördelningen på transportslag	20
6. Inriktningen ställer krav på bred kompetens	21
<i>Arbetsfält</i>	21
<i>Att möta förändringar</i>	22
7. Slutord.....	25

Bilagor

1. Övergripande styrande dokument
2. Vägverkets interna styrande dokument
3. Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen - olika nivåer
4. Ordlista

Sammanfattning

Vägverket har ett samlat ansvar för hela vägtransportssystemet och dess utveckling. Inom ramen för detta ska Vägverket vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga aktörer inom sektorn. Ett samspel mellan planeringen av transportsystem och bebyggelse är en förutsättning för att åstadkomma hållbara städer och regioner. Medverkan i samhällsplaneringen är därmed fokuserad på att verka för att integrera planeringen av bebyggelse, infrastruktur och transporter. Vi har vidgat arbetet från att vara vägbyggare till att vara samhällsbyggare. Inriktningen för Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen är att:

- A** Identifiera, utveckla samt sprida kunskap och metoder för samhällsplaneringens möjligheter att bidra till hållbar utveckling av transportsystemet
- B** Verka för utveckling och omställning av transportsystemet i den regionala och kommunala samhällsplaneringen
- C** Påverka transportarbetet och fördelningen på transportslag

Vägverkets vägplanering behöver samordnas med den kommunala planeringen. Vägverket behöver också förbättra det interna samarbetet så att enhetliga budskap förs fram oavsett om Vägverket uppträder som sektorsföreträdare, väghållare eller myndighet.

Förändringar i befolknings- och bebyggelsestruktur, strukturuomvandling i näringslivet samt teknikutveckling inom transportområdet förändrar förutsättningarna för samhällsplaneringen. Genom beslut som tagits utifrån proposition 2001/02:20, "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem" ökar Vägverkets insatser i samhällsbyggandet vad avser regional utvecklingsplanering och planering av stadens transporter.



I samhällsplaneringen måste många aspekter vägas in.

Inriktningsdokumentet beskriver bakgrunden till och förutsättningar för Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen. Det visar på befintlig verksamhet och pekar på förändringar som påverkar framtida förutsättningar och insatser. Med visionen "Vi gör den goda resan möjlig" som ledstjärna, fyrstegsprincipen och detta dokument ges utgångspunkt för ett effektivare väghållnings- och sektorsarbete. Fyrstegsprincipen innebär att andra sätt att ersätta eller tillgodose transportbehovet undersöks innan beslut fattas om större ombyggnadsåtgärder och nyinvesteringar

Dokumentet är ett underlag för den interna verksamhetsplaneringen och nationella planer för vägtransportssystemet.

Målgrupper är Vägverkets ledning på olika nivåer och andra som på olika sätt berörs av planeringen av samhället.



Samhällsplanering innebär omfattande samverkan med många aktörer under lång tid.

1. Inledning

Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen är ett medel för att nå de transportpolitiska målen. Det övergripande syftet med dokumentet är att inom verket lägga grunden för ett gemensamt synsätt för hur medverkan kan och bör bedrivas. Dokumentet är ett underlag för den interna strategiska planeringen,

verksamhetsplaneringen och nationella planer för vägtransportsystemet. Målgrupp är alla som på olika sätt berörs av denna verksamhet, i synnerhet Vägverkets ledning på olika chefsnivåer.

Detta dokument formulerar en gemensam

inriktning för det fortsatta arbetet utifrån de förutsättningar som ges via regeringens propositioner, lagstiftning och interna dokument. Exempel på sådana dokument är Miljöbalken samt propositionerna "Transportpolitik för en hållbar utveckling" 1997/ 98:56 och "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem" 2001/02:20.

Det finns också fler politiska beslut av betydelse. Främst kan nämnas beslut utifrån propositionerna "Regional tillväxt" 1997/98:62, "Svenska miljömåldelmål och åtgärdsstrategier" 200/01:130 och "Svenska miljömål. Miljöpolitik för ett hållbart Sverige" 1997/98:145 och där särskilt målet om god bebyggd miljö.

Förutom de transportpolitiska målen finns andra mål som ska beaktas i samhällsplaneringen men som inte redovisas i detta dokument, exempelvis folkhälsopolitiska och arkitekturpolitiska mål. I bilaga 1 återfinns en sammanställning över flera mål och de viktigaste lagarna för samhällsplaneringen. Bilaga 2 redovisar ett urval interna dokument som har betydelse för arbetet. I bilaga 3 redovisas de planeringsnivåer som Vägverket medverkar i och i bilaga 4 definieras viktiga begrepp.

Dokumentet ska utgöra underlag till centrala och regionala handlingsprogram med angivna mätbara mål och med resurssättning för Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen.

Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen är en ständigt pågående process och har alltid förutsatt ett lyhört samspel med omgivningen. Arbetet faller således väl in i Vägverkets förstärkta fokusering mot kund Anpassning, där vi både skall stödja medborgarnas resor och näringslivets transporter. Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen ingår i en stor del av Vägverkets verksamhet.

Vad är samhällsplanering?

Begreppet samhällsplanering har många dimensioner och kan inte definieras på ett enkelt och entydigt sätt. Samhällsplanering ger riktlinjer för utveckling av bebyggelse, verksamheter, kommunikationer och miljö. Dessa utformas under demokratiska former utifrån sammanvägda önskemål om förändringar.

I planeringsuppgiften ingår att föreslå kombinationer av resurser som underlag för de beslut som ska påverka framtiden i önskad riktning.

Med samhällsplanering avses i detta dokument fysisk samhällsplanering och utvecklingsplanering på kommunal och regional nivå.

Definitionerna utgår från begrepp som används av Boverket och NUTEK.

Fysisk samhällsplanering innebär hänsyn till omgivningen och dess bebyggelse. Boverket har valt att tala om fysisk samhällsplanering för att tydliggöra att arbetet omfattar mer än fysisk planering enligt plan- och bygglagen. Detta innebär t.ex. planer och program för boende i vid bemärkelse.¹

Regional utveckling är ett samlingsbegrepp för olika faktorer som påverkar de avtryck människor skapar i samhället. Det kan gälla förändrade mönster för markanvändning, förändringar i landskapet, nya mönster för företagslokalisering, ändrade befolkningsströmmar etc.²

Regional utvecklingsplanering rör alla nivåer i Sverige. Den kräver en samordnad diskussion på nationell, regional och lokal/ kommunal nivå inom alla de områden som berör den regionala utvecklingen och dess effekter på den fysiska strukturen och markanvändningen. Infrastrukturplaneringen är en viktig komponent i den regionala utvecklingsplaneringen.³



¹ 13 utmaningar för den fysiska samhällsplaneringen. Boverket 2000, sid 1

² Introduktion till Sveriges medverkan i det regionala utvecklingsperspektivet inom europeiska unionen ESDP. Boverket och Nutek 2000

³ En politik för tillväxt och livskraft i hela landet, proposition 2001/02:04

2. Planering av samhället

Under efterkrigstiden utvecklades ett lag- och regelsystem som gav den offentliga sektorn ett starkt inflytande vid planeringen inom olika samhällssektorer. Kommunal planering i kombination med en nationell politik för samhällsbyggnad spelade en viktig roll i Sveriges utveckling till ett modernt välfärds-samhälle.⁴

Under 1970- och 80-talen började dock värdet av en alltför styrande samhällsplanering att ifrågasättas. Planeringen uppfattades av kritiker som "social ingenjörskonst" med betoning på detaljreglering, byråkratiska lösningar och okänslighet för den allmänna opinionen. Planeringen ansågs vara alltför styrd av prognoser som inte var tillräckligt väl underbyggda för att ge underlag för framtidsbedömningar.



Den i lag styrda fysiska planeringen har en lång tradition. Plan- och bygglagen, från 1987, lade fast att planeringen ska ske i form av kommundäckande översiktsplaner och detaljplaner. Detta innebar inte en radikal förändring ifråga om detaljplanläggning i förhållande till den praxis som vuxit fram under tillämpningen av 1947 års byggnadslag. Den viktigaste förändringen var att översiktsplanen infördes som obligatorisk men inte rättsligt bindande plan. Översyn av plan- och bygglagen pågår enligt regeringsbeslut, direktiv 2002:97.

Genom ändringar i plan- och bygglagen 1996 och 1998 ökade kraven på miljöhänsyn i planeringen:

"Planering ska med beaktande av natur- och kulturvärden främja en ändamålsenlig struktur och estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar..."⁵

Lagkrav har vidare införts på en allsidig konsekvensbedömning av översiktsplanen ur miljösynpunkt:

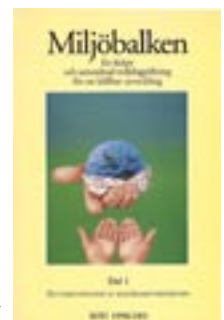
"Översiktsplanens innebörd och konsekvenser ska kunna utläsas utan svårighet..."⁶

Översiktplanens uppgift att visa vad som är god mark- och vattenanvändning ställer krav på att kommunerna samordnar ett stort antal parter. Kommunens översiktsplan är viktig för att samordna trafikplaneringen med övrig samhällsplanering och för att göra ekonomiska, sociala, kulturella och ekologiska bedömningar.

Översiktsplanens helhetsperspektiv på markanvändning, bebyggelse, grönstruktur och infrastruktur kan utvecklas till att bli ett ännu bättre instrument för att redovisa:

- långsiktiga konsekvenser av alternativa trafikanläggningar,
- utveckling av bebyggelse och dess påverkan på transportmönster,
- konsekvenser för transportmönster utifrån övergripande förändring av verksamhets- och bebyggelsestrukturer.

Miljökvalitetsnormer utfärdades av regeringen i enlighet med miljöbalken (5 kap). Planer eller beslut enligt plan- och bygglagen eller väglagen får inte beslutas om dessa strider mot gällande miljökvalitetsnormer.



Tidigare sågs transportplaneringens mottagare i första hand som offentliga beslutsfattare med ansvar för kollektiva frågor, det vill säga politiker och tjänstemän med ett politiskt/administrativt ansvar gentemot medborgarna. Privata aktörer i form av markägare och företagare har sökt skaffa sig en alltmer omfattande roll i samhällsplaneringen och samverkan/partnerskap mellan olika aktörer kommer att öka. Beslutsprocesser som tidigare ansetts höra antingen till marknaden eller offentliga myndigheter är nu mer sammanflätade. Ur demokratisk synvinkel ställer detta krav på att planeringssystemet i ännu högre grad ska kunna balansera allmänna och enskilda intressen för att avväga motstridiga anspråk. Detta kan uppnås genom formulering av spelregler istället för detaljreglering.

⁴ Khakee 2000

⁵ Plan- och bygglagen 2 kap 2 §

⁶ Plan- och bygglagen 4 kap 1 §

3. Utgångspunkter för Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen



Transportpolitik...

Det övergripande transportpolitiska målet är att transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet och härigenom bidra till en

ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar utveckling.⁷

För transportsystemet gäller följande:

- en ekologisk hållbar utveckling förutsätter att miljön ska skyddas, att energi och andra naturresurser används effektivare än idag och att försörjningen med energi och andra naturresurser är hållbar,
- en ekonomiskt hållbar utveckling ställer krav på hög kvalitet, tillförlitlighet, tillgänglighet och kapacitet i hela landet men också internationellt,
- ett socialt hållbart transportsystem förutsätter god tillgänglighet för alla befolkningsgrupper i hela landet och att transporterna är säkra så att liv och hälsa inte riskeras,
- ett kulturellt hållbart transportsystem bidrar till att utveckla kulturen, försörja kulturbygder, tillvarata regionala karaktärsdrag och bevara kulturmiljöer.



Transporter ska bidra till att uppnå överordnade mål för välfärden, då transporter inte har ett egenvärde. Transportsystemet ska ses som en helhet där utgångspunkten är att nå balans mellan miljö, utvidgning och sysselsättning. Regering och riksdag har beslutat

om sex transportpolitiska delmål⁸ som anger ambitionsnivån på lång sikt:

- Tillgängligt transportsystem: Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- Hög transportkvalitet: Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för medborgare och näringsliv.
- Säker trafik: Ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
- God miljö: Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.
- Positiv regional utveckling: Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- Jämställt transportsystem: Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

... som syftar till långsiktigt hållbart transportsystem

Vägtrafiken medför konsekvenser som motverkar långsiktig hållbarhet. Transportpolitiken anger att tillgängligheten för särskilda trafikantgrupper som barn, äldre och funktionshindrade behöver förbättras. För att få en förändring till stånd är samarbete med och mellan olika aktörer inom transportsystemet nödvändigt.

⁷ Transportpolitik för en hållbar utveckling, proposition 1997/98:56

⁸ Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem, proposition 2001/02:20

En tydlig signal till aktörerna inom vägtransportplaneringen är att pröva alternativa sätt att lösa transportproblemen och använda befintlig infrastruktur effektivare. Detta kan ske såväl i tidiga problemanalyser som i den normala vägplaneringsprocessen med förstudie, vägutredning och arbetsplan.

I Vägverkets direktiv inför åtgärdsplanering för åren 2004-2015 anges att fyrstegsprincipen⁹ bör användas för att pröva olika sätt att tillgodose transportbehov i följande fyra steg:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

I steg 1 och 2 provas användandet av transportsystemet utan fysisk åtgärd. Mobility management är i detta sammanhang ett verktyg inom EU för ett brett spektrum av aktiviteter som avser att påverka efterfrågan på transporter. Aktiviteterna syftar till:

- att minska efterfrågan av transporter

genom påverkan på samhälls- och bebyggelseplaneringen,

- att minska individuellt bilresande till förmån för mer miljöanpassade transportsätt som gång-, cykel- och kollektivtrafik,
- att åstadkomma effektivare användning av bilen, t.ex. via samåkning och bilpooler,
- att effektivisera användningen av transportsystemet via parkeringar vid kollektivtrafikanläggningar, samåknings- och cykelparkeringar,
- att påverka arbetstider för minskad trängsel vid viss tidpunkt under dygnet m.m.

Kännetecknande för mobility management är ett brett samarbete med många aktörer. Huvudverktögen är information, kommunikation, samordning och organisation. Mycket av arbetet förutsätter ett lokalt arbete där de enskilda medborgarnas värderingar är den avgörande drivkraften. Vägledning är att hushållen och företagen själva väljer hur transporter ska ordnas. Ökad samverkan mellan trafikslagen ska förenas med effektiv konkurrens. För att nå de överordnande välfärds målen och tillväxt måste samhällsbyggandet grundas på program och strategier för hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur kan åstadkommas, så att förutsättningarna för de mest miljöanpassade och resursnåla transporterna gynnas.



1. Påverka transportbehov och transportsätt



2. Effektivare utnyttjande av vägnätet



3. Begränsade ombyggnadsåtgärder



4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

⁹ Åtgärdsanalys enligt Fyrstegsprincipen – ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportssystemet, VV publ. 2002:72

Den grundläggande utgångspunkten i Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen är verkets vision och verksamhetsidé

Vägverkets vision

Vi gör den goda resan möjlig.

Vägverkets verksamhetsidé

Med människan i centrum skapar Vägverket möjligheter till effektiva, säkra och miljöanpassade transporter för medborgare och näringsliv.

Utifrån visionen och verksamhetsidén ska Vägverket enligt sina interna föreskrifter och allmänna råd (IFS 2004:1) möta medborgarnas och näringslivets behov så att de sex transportpolitiska målen uppnås. Vägverket ska tillgodose behoven av tillgänglighet, god funktionalitet, säkerhet, skönhet och hälsosam miljö.

Vägverkets förhållningssätt i frågor rörande trafiksäkerhet, miljö, kollektiv- och yrkestrafik samt jämställdhet finns dokumenterat och ska få genomslag i samhällsplaneringen. De mest utsatta grupperna, såsom barn, äldre och funktionshindrade och deras behov ska särskilt beaktas i samhällsplaneringen.

Vägverket har en betydande roll för att uppfylla mål som beslutas av politiker. Detta ställer krav på att Vägverket kan fånga in medborgarnas behov och utifrån dessa motivera åtgärder samt samverka med andra aktörer. Det ska ske på ett öppet och trovärdigt sätt så att Vägverket uppfattas som en kreativ samhällsbyggare. Angelägna förändringar i vägtransportsystemet måste vägas samman och bli föremål för politiskt ställningstagande i planeringsskedena.

Vägverket är till för kunderna, d.v.s. medborgarna och näringslivet, och ska skapa största möjliga värde för dem inom ramen för uppdragsgivarens krav och mål. Det innebär att ta hand om kundernas behov, krav, önskemål och förväntningar genom att inbjuda till dialog och delaktighet. Synpunkterna ska vara vägledande för Vägverket.

Vid planering av nya vägar och trafiklösningar samverkar Vägverket både i den fysiska och ekonomiska planeringsprocessen. Vägverket är ansvarigt för planeringen av investeringar i väginfrastrukturen på det statliga vägnätet, där upprättandet av förstudier och vägutredningar ingår.

Planering enligt plan- och bygglagen (översiktsplaner, detaljplaner) och väglagen behöver integreras i hela planeringsprocessen.

Den fysiska planeringen utgör underlag för den ekonomiska planeringen. De analyser och mål som sätts i inriktningsplaneringen anger vilka typer av åtgärder som behöver tas fram i den fysiska planeringen.

Nationell plan för vägtransportsystemet och Regional transportplan är långsiktiga planer som revideras ungefär vart fjärde år. Vägverket upprättar den nationella planen för vägtransportsystemet och regeringen fastställer den del som omfattar det nationella stamvägnätet. Vägverket sammanställer underlagsmaterial till den regionala transportplanen som fastställs av länsstyrelse eller regionfullmäktige.

Vägverkets ansvar

Vägverket har fått regeringens förtroende att i rollen som ansvarig för vägtransportsystemet verka för en hållbar utveckling i samverkan med kommuner och regionala organ. Enligt regeringens instruktion¹⁰ ska Vägverket:

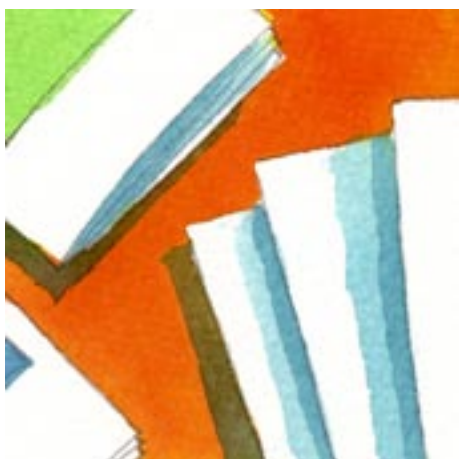
- tillhandahålla underlag för planering enligt plan- och bygglagen samt miljöbalken,
- på begäran av länsstyrelse delta i länsstyrelsens handläggning av ärenden som har samband med Vägverkets regioners uppgifter.

Vägverket tar kontinuerligt fram dokument som beskriver nya arbetsformer inom trafiksäkerhet, miljö, jämställdhet, handikappfrågor, barnfrågor samt kollektiv- och yrkestrafik. Detta innebär att nya synsätt också måste få genomslag i samhällsplaneringen.

¹⁰ Förordning (1997:652) med instruktion för Vägverket, 6§ och 9§

4. Vägverket är en part bland flera

När Vägverket medverkar i samhällsplaneringen i olika roller är det viktigt för trovärdigheten att de budskap som förs fram i respektive roll är samstämda och grundas i helhetsperspektiv. Politiska direktiv eller andra klagöranden för samhällsplanering är otydliga på nationell nivå. Detta innebär en viss osäkerhet trots sektorsansvar och kunskap om vad som behöver göras på sikt. Därför hanteras framför allt den regionala och kommunala nivån i detta dokument.



Vägverket har flera roller...

Sektorsarbetet syftar till att i samverkan med andra aktörer påverka utvecklingen av vägtransport-systemet i riktning mot samhällsmålen. Inom samhällsplaneringen kan Vägverket bidra med kunskapsuppbyggnad och kunskaps-spridning som stöd till kommuner angående trafikplanering och gatuanalyser. Andra exempel är projekt där Vägverket medverkar för att öka andelen cykeltrafikanter och kollektivtrafikresenärer.

Som *väghållare* har Vägverket ansvar för att stödja önskad samhällsutveckling bl.a. genom att utveckla och anpassa det statliga vägnätet till samhällets önskemål. Det är nödvändigt att de väggårdar som påverkar markanvändningen samordnas med kommunernas fysiska planering och att vägarna utformas med hänsyn till befintlig bebyggelse. Även ny bebyggelse längs vägarna påverkar väghållarens möjlighet att bedriva en effektiv väghållning. Vägverket försöker därför se till att ny bebyggelse medför krav på insatser från väghållaren vad t.ex. gäller att uppföra bullerskydd och att anlägga gång- och cykelvägar.

Även i verkets *myndighetsutövning* finns inslag av mer detaljerad samhällsplanering såsom tillståndsärenden enligt väglagen och regleringsföreskrifter enligt vägtrafiklagstiftning. Genom allmänna råd och rekommendationer ger Vägverket underlag som vägledning för kommuners och länsstyrelsers beslut om lokala trafikföreskrifter.

...och samarbetar med andra aktörer

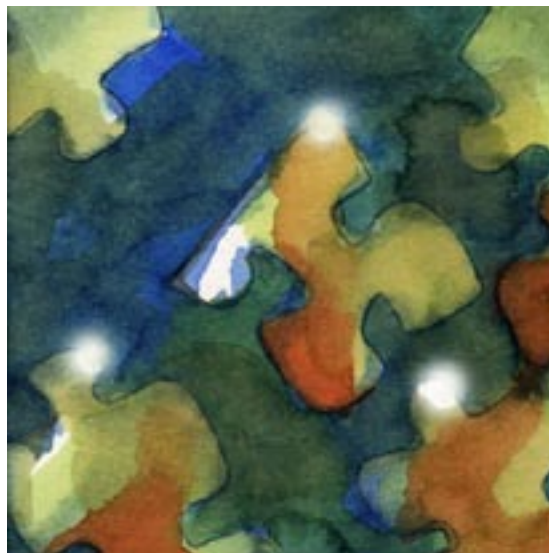
Kommunal planering utgör kärnan i den lagstiftade delen av samhällsplaneringen och kommunernas rätt att bestämma om markanvändningen väger tungt i planlagstiftningen. Kommunerna har planmonopol men samtidigt förutsätter planprocessen att kommunerna avväger olika allmänna och enskilda intressen i samråd med alla berörda parter. De översiktliga planerna förutsätts vara vägledande och detaljplaner reglerar formellt hur mark- och vattenområden får användas. Lagstiftningen är utformad så att kommunen måste:

- ta hänsyn till riksintressen,
- göra avvägningar mellan andra allmänna intressen,
- ta hänsyn till enskilda intressen,
- ta hänsyn till miljökvalitetsnormer,
- ta hänsyn till hälsa och säkerhet,
- i samråd med länsstyrelse se till att markanvändningen samordnas med berörda kommuners intressen.

Länsstyrelsernas roll i samhällsplaneringen är att verka för att det nationella perspektivet får genomslag i kommunernas planering och att planeringen samordnas så att den främjar en hållbar regional utveckling. Länsstyrelsen tillhandahåller underlag samt samordnar och företräder de statliga intressena i den kommunala planprocessen. Länsstyrelsen kan i efterhand upphäva detaljplaner som strider mot riksintressen, mellankommunala intressen, hälsa och säkerhet eller miljökvalitetsnormer. Vägverket lämnar underlagsmaterial¹¹ till länsstyrelserna som samordnar planeringsunderlag från olika sektorsföreträdare inför kommunernas översiktsplanering.

Länsstyrelser eller regionala självstyrelseorgan upprättar och fastställer de regionala investeringsplanerna som förutom vägar, exklusive nationella stamvägnätet, även hanterar bidragsgivning till trafikhuvudmän och kommuner.

Riksdagens beslut i enlighet med propositionen "Regional samverkan och statlig länsför-



valtning"¹² innebär att samtliga län har möjlighet att bilda kommunala samverkansorgan för regional utveckling. Länsstyrelsernas ansvar för samordning av de statliga insatserna i det regionala utvecklingsarbetet bör enligt regeringen vidareutvecklas och preciseras. Länsstyrelsens roll vad gäller tillsyn, uppföljning och utvärdering ska stärkas. Sverige är ett av få länder som inte har lagstadgad fysisk planering på regional nivå. I plan- och bygglagen (7 kap) finns dock bestämmelser om frivillig regionplanering. De regionala utvecklingsprogram som ska tas fram för alla län kan redovisa fysiska strukturer som är viktiga i ett regionalt perspektiv och ses som ett underlag för bl.a. kommunernas översiktliga planering.¹³

Andra samarbetspartners inom samhällsplaneringen är övriga trafikverk, Boverket, Sveriges kommuner och landsting, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Naturvårdsverket, Svenska lokaltrafikföreningen, regionala självstyrelseorgan, kollektivtrafikens huvudmän, Handikappombudsmannen, NUTEK, Räddningsverket, landsting, handelskammare, näringsliv och intresseorganisationer. Boverket är den myndighet som har det övergripande ansvaret för fysisk samhällsplanering. Tillsammans med länsstyrelserna stödjer Boverket kommunerna vid tillämpning av plan- och bygglagen och miljöbalken. Boverket har också en omfattande utgivning av rapporter om fysisk samhällsplanering. Vägverket har etablerade samrådsformer på central nivå med Boverket och Banverket.

¹¹ Underlagsmaterialet består av en nationell och en regional del. Den nationella delen består av en serie mindre rapporter med generellt kunskapsmaterial och rekommendationer för den fysiska planeringen. Den regionala delen innehåller material som sammanställts på Vägverkets regioner, som t.ex. handlingsprogram, tillståndsbilder och kartredovisningar av vägobjekt. Materialet finns att nå på Internet med adress http://www.vv.se/tempates/page3_299.aspx.

¹² Regional samverkan och statlig länsförvaltning, proposition 2001/02:7

¹³ Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem, proposition 2001/02:20, sid 132-134

5. Inriktning för Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen

Utveckling av transportsystemet syftar till att stödja välfärd och tillväxt. Samhällsplaneringens uppgift är att verka för att denna utveckling går mot en hållbar utveckling av samhället utifrån ekonomiska, ekologiska, sociala och kulturella aspekter. För att hindra att utvecklingen av vägtransportsystemet fortsätter att gå i motsatt riktning, har regering och riksdag slagit fast att:

"Senast 2010 bör fysisk planering och samhällsbyggande grundas på program och strategier för hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur kan

åstadkommas så att bilanvändningen kan minska och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras. För att åstadkomma en ändamålsenlig struktur för hållbar utveckling krävs en växelverkan mellan olika parter planering och mellan olika planeringsnivåer".¹⁴

Ett mål för samhällsplaneringen är att skapa goda och säkra miljöer för medborgarna genom planering som minskar risker och sårbarhet. Kapitlet redovisar Vägverkets inriktning för medverkan i samhällsplaneringen.



A

Identifiera, utveckla samt sprida kunskap och metoder för samhällsplaneringens möjligheter att bidra till hållbar utveckling av transportsystemet



B

Verka för utveckling och omställning av transportsystemet i den regionala och kommunala samhällsplaneringen



C

Påverka transportarbetet och fördelningen på transportslag

B

Verka för utveckling och omställning av transportsystemet i den regionala och kommunala samhällsplaneringen

Vägverkets vägplanering måste samordnas med den kommunala planeringen. Genom samordningen klargörs hur kommunen avser förhålla sig till vägar och dess användning och vilka långsiktiga konsekvenser vägplaneringen ska få.¹⁶ Samordning mellan den fysiska vägplaneringen och den kommunala fysiska planeringen kan underlättas genom Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen.

I underlag för kommunala och regionala planer och program i samhällsplaneringen ska Vägverket ge förslag på konkreta åtgärder och åtgärdsstrategier som bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen. Underlaget ska även redovisa fysiska markanspråk för väg- och gatanläggningar samt specificera andra allmänna intressen som Vägverket vill hävda i planeringen, t.ex. krav på tillgänglighet för särskilda grupper, funktionskrav för transportnät (tung trafik, kollektivtrafik, farligt gods, cykel), kulturhistoriska intressen och miljövärden. Den regionala utvecklingsplaneringen påverkar i hög grad användningen av vägtransportsystemet och kräver därför samarbete med regionala självstyrelse- och samverkansorgan inom flera områden.

Andra viktiga syften med Vägverkets deltagande i den kommunala och regionala planeringen är:

- att föra dialog med medborgare och näringsliv,
- att se till att samordningen mellan det statliga och det kommunala vägnätet fungerar och att vägnätens funktion säkerställs,
- att klargöra ansvarsuppdelning mellan olika väghållare,
- att i planeringen visa på möjligheter att tillämpa andra åtgärdsstrategier än de traditionella,



exempelvis i enlighet med Vägverkets "Effektsamband 2000",

- att visa på hur kollektivtrafikens konkurrenskraft kan stärkas, t.ex. genom samordning mellan olika transportslag,
- att överföra erfarenheter mellan kommuner och län,
- att medverka till att finna breda och samverkande transportlösningar, där gemensam finansiering kan möjliggöras genom att objekten hanteras i den regionala transportplaneringen.
- att ta fram underlag för regional transportplanering i form av bristanalyser med hänsyn till helheten på vägnätet oavsett väghållare,

I praktiken innebär det, förutom att delta i olika samrådsgrupper och skriva yttranden i de olika planeringsskedena att:

- Verka för att fyrstegsprincipen tillämpas.
- Delta i utvecklingsprojekt och framtagande av underlag till regionala planer och program som möjliggör utveckling och omställning av transportsystemet, t.ex. MaTS, Miljöanpassat Transportsystem.
- Verka för att program för kollektivtrafik, miljö, trafiksäkerhet, handikapp och barn samt cykelstrategi¹⁷ genomförs i de delar som gäller samhällsplanering.
- Verka för att beslut som gäller samhällsplanering redovisar konsekvenser för transpor-

¹⁶ Denna typ av strategisk miljöbedömning krävs numera genom ett särskilt EU-direktiv. "Direktiv om bedömning av vissa planers och programs påverkan på miljön"
¹⁷ Se förteckning över interna dokument, bilaga 2

talstring, tillgänglighet, jämställdhet inklusive framkomlighet, säkerhet och miljö.

- I samverkan med de lokala trafikhuvudmännen lyfta fram och verka för att översiktsplanerna gör kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig.
- Medverka till bristanalyser i den kommunala transportförsörjningen.

I samband med vägprojekt innebär det i praktiken att:

- I samråd med länsstyrelse, trafikhuvudmän och kommuner pröva alternativa lösningar till att bygga väg, fyrstegsprincipen.
- Konsekvensbeskriva vägprojekt, visa på effektsamband samt verka för att den kommunala planeringen samordnas med vägplaneringen.
- Verka för att alla de åtgärder vidtas som behövs för att effekterna av vägåtgärder

ska vara både långsiktigt hållbara och samhällsekonomiskt effektiva. Detta kan gälla allt från utbyggnad av kommunala anslutningsvägar till lokalisering av ny bebyggelse.

I övrigt innebär det att:

- Verka för att projekt och planer följs upp så att erfarenheter kan förmedlas till bland annat kommuner.
- Informera länsstyrelser, kommuner och andra berörda myndigheter om Vägverkets underlagsmaterial, forskningsresultat och andra kunskapsdokument.

Ansvar för ovanstående områden ligger i huvudsak på Vägverket regionalt med stöd av den nationella enheten som samordnar utvecklingsplaner, råd och riktlinjer, forskningsprojekt samt policyfrågor.

C

Påverka transportarbetet och fördelningen på transportslag

I sektorsuppgiften ingår att stödja, sprida kunskap till och påverka medborgare, näringsliv och beslutsfattare om möjligheter att välja hållbara transporter.

*"Restriktiva styrmedel, t.ex. avgifter för att påverka efterfrågans omfattning och fördelning bör kompletteras med åtgärder som syftar till att påverka människors attityder och beteende i riktning mot ett mer miljöpåpassat, säkert och effektivt resande genom ett minskat individuellt bilåkande och ökad användning av färd-sätt som kollektivtrafik, samåkning, gång- och cykeltrafik."*¹⁸

För att lyckas krävs samarbete med andra myndigheter, näringsliv och aktörer inom transportområdet. Genom en öppen dialog, t.ex. genom seminarier, finns möjligheter att utbyta och diskutera lösningar utifrån olika förutsättningar och behov.

Det är viktigt att planeringen av infrastrukturåtgärder samspelar med åtgärder som syftar till att påverka efterfrågan på transporter. Arbetsätt för detta samspel redovisas i den strategi som Vägverket presenterade för regeringen i det så kallade "Stadstrafikuppdraget".¹⁹ Det syftade till att utgöra stöd vid utarbetande av planer och program, som anger hur kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken kan stärkas och biltrafiken begränsas till år 2010 i landets större städer. Detta ansågs främst kunna genomföras först efter en bättre samordnad stads- och trafikplanering.

Viktigt är också att driva på utvecklingen av logistiklösningar som möjliggör användning av energisnåla transportmedel.

I praktiken innebär det att:

- Få fram de behov och önsknings som finns hos medborgarna.
- Utveckla möjliga framtida hållbara trans-



portlösningar och åtgärdsstrategier, generellt och för enskilda regioner i samverkan med olika aktörer.

- Delta i utvecklingsprojekt som syftar till att påverka transportbehovet och färdmedelsfördelning, t. ex. genomföra projekt i partnerskap.²⁰
- Medverka i nätverk med andra myndigheter och organisationer för att sprida kunskap om hur man kan arbeta med mobility management.
- Bidra med ekonomisk stimulans genom delfinansiering av olika lokala och/eller regionala seminarier.
- I samarbete med kommuner informera invånarna om problem och förutsättningar innan den översiktliga planeringen startar samt i samband med att olika trafikfrågor blir aktuella.
- Utveckla formerna för statsbidrag till kommunerna så att dessa anpassas till den kommunala planeringen och kan användas för en omställning mot ett hållbart transportsystem.
- Upprätta överenskommelser om samverkan mellan olika organisationer.

Ovanstående sker i samverkan mellan Vägverkets regionala enheter och den nationella enheten Samhälle och trafik.

¹⁸ Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem, proposition 2001/02:20

¹⁹ Stadstrafikuppdraget, Vägverkets redovisning av hur planering av trafik och bebyggelse kan bedrivas för att uppnå nationella miljömål och transportmål (regeringsuppdrag K98/3286/SM), VV publ.1999:150

²⁰ Begreppet "partnerskap" används i bl.a. projekt med många olika aktörer inom de regionala tillväxtavtalen och i projekt inom EU:s strukturfonder och gemenskapsinitiativ.

6. Inriktningen ställer krav på bred kompetens

Samhällsplanering är ett omfattande arbetsfält med många aktörer. Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen påverkas av omvandlingen inom näringslivet, teknikområdet samt befolknings- och bebyggelsestrukturen. I regeringens proposition om infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem utvecklas etappmålen för tillgänglighet och positiv regional utveckling:

”Tillgängligheten för medborgare och näringsliv mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden bör successivt förbättras. Tillgängligheten inom storstadsområden och mellan tätortsområden bör öka.”²¹

För Vägverket innebär detta ett ökat engagemang för regional utvecklingsplanering och för planering av städers utveckling och transporter. Kapitlet visar möjligheter att arbeta inom dessa områden, där utvecklingsarbeten har påbörjats, t.ex. genom TRAST och kunskapsprojektet Den goda staden där behov finns av utveckling av både det interna och externa samarbetet.

Arbetsfält

Regional utvecklingsplanering innebär att hela Sverige ska ges möjlighet att leva och utvecklas. Vägtransportsystemet ska bidra till att knyta ihop arbetsmarknadens regioner, att transportbehoven tillgodoses och till en god och attraktiv livsmiljö. Detta är en utmaning då bosättningsmönstret förändras såväl i storstadsregioner som glesbygden.²²

Detta ställer krav på att vägnätet medger god tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö. Möjligheter och konsekvenser för vägtransportsystemet av sam-

hällsförändringar som nya bostadsområden, arbetsplatslokaliseringar och externetableringar måste analyseras och beskrivas.

I planering av samhället ska vägnarnas barriäreffekter både förutses och hanteras.

Den stora ökningen av godstransporter på väg innebär negativa konsekvenser för såväl väghållning, tillgänglighet, trafiksäkerhet som miljö. Detta måste mötas med alternativa åtgärder som exempelvis trafikledningssystem, samordning med andra transportslag och effektivisering av de transporter som sker.

I den regionala utvecklingspropositionen²³ ges NUTEK rollen som koordinator för att utveckla instrument och arbetsformer på den nationella nivån för samsyn och samverkan kring regional utveckling.

På regional nivå finns möjlighet för län att bilda kommunala samverkansorgan, s.k. kommunförbund. År 2004 har åtta län bildat detta. Deras syfte är att ta över en del av länsstyrelsens ansvar för att utveckla program för olika former av utvecklingsåtgärder i



²¹ Utveckling av etappmål för tillgänglighet och positiv regional utveckling, kap 4.3

²² Värld och Vagnar 2025, VV publ. 2002:153, s.8

²³ En politik för tillväxt och livskraft i hela landet, proposition 2001/02:4

länet. Samverkansorganen ansvarar för vissa statliga medel för regional utveckling och ska bereda vissa strukturfondsärenden samt prioritera ärenden rörande länets infrastrukturplanering. Samverkansorganen kan även få ansvar för att samordna och driva arbetet med att genomföra de regionala tillväxtprogrammen, vilka från och med 2004 ersatte de regionala tillväxtavtalen.

Genom medverkan i samhällsplaneringen kan lösningar identifieras som bibehåller eller till och med återskapar natur- och kulturvärden i vägens närområden. Mobility management på landsbygd kan innebära nya typer av transportlösningar både för enskilda och företag.

Arbetet med att utveckla ovanstående områden och Vägverkets förhållningssätt kring dessa sker lämpligen i form av t.ex. forskning och utveckling, medverkan i regionala och interregionala utvecklingsprojekt samt EU-projekt.

Planering för stadens transporter.

En attraktiv stad blir ett allt viktigare konkurrensmedel i kampen om såväl nya invånare som företag och bidrar därigenom till tillväxt. För att stadens utveckling ska bli långsiktigt hållbar krävs en omställning av transportmönster till mer gång-, cykel- och kollektivtrafik och mindre biltrafik.

Vägverket har initierat projektet Den goda staden- ett stadsutvecklingsprojekt, ett samarbete mellan Vägverket och tre kommuner. I varje kommun genomförs delprojekt som utgår från aktuella planeringsfrågor. Projektets mål är att bidra till utveckling av mer hållbara städer, med särskilt fokus på hur transportsystemet kan utvecklas utifrån en helhetssyn på markanvändning och transporter.

Lokalisering av verksamheter till stadskärnor minskar i regel transportbehovet jämfört med om verksamheterna ligger utspridda i regionen. Samtidigt medför detta ökad trängsel och



sämre miljö i stadskärnan. För att bibehålla en attraktiv kärna med hög tillgänglighet för alla trafikantgrupper, måste gatoutrymmet anpassas till bättre trafikharmoni mellan biltrafik och oskyddade trafikanter.

Tät bebyggelse som är uppbyggd kring kollektivtrafikstråk ger goda förutsättningar för kollektivtrafik av hög kvalitet. Dessutom behövs attraktiva och väl fungerande omstigningsplatser. Speciella insatser behöver göras för att förbättra tillgängligheten för funktionshindrade, äldre och barn. För att bibehålla stadens attraktionskraft behövs samordning mellan olika transportsystem, väghållare, näringsidkare m.fl. En viktig form av samordning sker i samhällsplaneringens olika processer, se bilaga 3.

Att möta förändringar

Villkoren för medverkan i samhällsplaneringen påverkas av bildandet av regionförbund, sammanslagning av kommunala förvaltningar inom och mellan kommuner, fler och andra kravställare hos medborgare och organisationer samt förändrade ekonomiska resurser till såväl stat som kommun. Sammantaget ställer förändringarna krav på bredare kompetensprofiler samt ökat internt samarbete.

Kompetens

Den ökande komplexiteten i samhället innebär att olika och tidigare från varandra skilda yrkeskategorier och erfarenheter måste samarbeta. Detta gäller såväl inom specifika ämnesområden som för olika arbetsformer. Att ta tillvara befintlig kunskap och erfarenhet inom Vägverkets traditionella områden är viktigt liksom att i större utsträckning utnyttja kunskapsområden som statsvetenskap, samhällsvetenskap, kulturgeografi och beteendevetenskap. Nedan listas några exempel på områden där Vägverket avser fördjupa kunskapen.

- Åtgärdsstrategier

I samhällsplaneringen ges fysiska ramar för transportlösningar som ofta förverkligas först långt senare. Det är därför viktigt att de strategier och åtgärder som tas fram i samhällsplaneringen är de som svarar mot de idag gällande transportpolitiska målen. Exempel på framgångsrika åtgärdsstrategier är mitträcken, automatisk hastighetsanpassning (ISA) och nya typer av busshållplatser. Fortsatt arbete behövs för bättre utformning av bytespunkter och hastighetssäkrade gator.

- Planindikatorer

Samhällsplanering kan endast i begränsad omfattning uttryckas i kvantifierbara termer, bl.a. då olika aktörer deltar i skilda processer under lång tid. Likafullt är det viktigt att kunna utläsa i vilken riktning samhällsplaneringen leder när det gäller att uppnå de transportpolitiska målen. Det kan ske genom användning av mått för att beskriva de tillstånd som genomförande av planen skulle leda till. Sådana mått benämns planindikatorer. Utvecklingen av dessa måste ske i nära samarbete med övriga aktörer.

- Konsekvensbeskrivningar

I högre utsträckning än idag krävs att alla åtgärder som gäller större infrastrukturåtgärder konsekvensbeskrivs. I fysiska planer och i andra beslut av betydelse för samhällsplaneringen, t.ex. regionala tillväxtprogram, behöver konsekvenser redovisas vad gäller påverkan på och

konsekvenser för transportsystemet och dess möjlighet att utvecklas i enlighet med politiska övergripande mål. Det är också viktigt att översiktsplanens intentioner konsekvensbeskrivs med hänsyn till långsiktigt hållbart samhälle.

- Omvärldsbevakning

Genom att identifiera utvecklingstrender som har betydelse för samhällsutvecklingen och därmed för transportsystemet ökar möjligheten att på ett tidigt stadium förutse och hantera förväntat transportbehov och transportmönster. Även om förändringarnas vind blåser är det av betydelse för trovärdigheten att Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen även i fortsättningen kännetecknas av gedigen kunskap inom:

- Gällande lagstiftning med bäring på samhällsplaneringen
- Kommunala och länsvisa planeringsformer och planeringsprocesser
- Resmönster och standard i vägtransport-systemet

Dessutom förutsätts att alla medarbetare har god kännedom om Vägverkets egna styrande dokument, så att dessa kan utgöra utgångspunkter för verksamheten. En utmaning för samhällsplaneringen är att foga samman dessa olika kunskaper och utveckla kompetenser även inom områden som förhandlings-teknik, processtöd, projektledning, idé- och kunskapsförmedling och pedagogik.

Internt samarbete

För att vara trovärdiga vid medverkan i samhällsplaneringen är det viktigt att de insatser som planeras genomsyras av helhetssyn om transportsystemet. Detta förutsätter att Vägverkets olika roller på central respektive regional nivå samordnas. Det interna arbetet måste förbättras så att enhetliga budskap förs fram oavsett om Vägverket uppträder som väghållare, sektorsföreträdare eller myndighet.

Det är viktigt att Vägverket medverkar i samhällsplaneringen utifrån de insatser som planeras i väghållningen. Både Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen och verkets vägplanering bör alltid ha fyrstegsprincipen

som utgångspunkt. Fyrstegsprincipen avser vidga möjligheten att använda sektorsåtgärder som komplement till väghållningsåtgärder för att lösa transportproblemen. Principen är tillämpbar både för den regionala utvecklingsplaneringen och i planeringen för städernas transporter. Interna dokument som beskriver arbetsformer inom trafiksäkerhet, kollektivtrafik, cykeltrafik och jämställdhet förutsätter att frågorna integreras i samhällsplaneringen.

Det är nödvändigt med väl fungerande samarbetsgrupper och nätverk över region- och

avdelningsgränser samt mellan verksamhetsområden.

Ett utökat internt samarbete behövs även:

- vid framtagning och utveckling av det underlag som Vägverket tar fram till vägtransportplaneringen och den kommunala samhällsplaneringen,
- i den nationella och regionala vägtransportplaneringen,
- i arbetet med problemanalyser, förstudier och vägutredningar.



7. Slutord

Inriktningsdokumentet beskriver bakgrunden till och förutsättningar för Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen. Dokumentet visar på befintlig verksamhet och pekar på förändringar som kommer att påverka framtida förutsättningar och insatser. Arbetet med att ändra Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen har med detta dokument endast påbörjats. Nästa steg är att lägga fast ambitionsnivåer, samverkansformer och arbetsfördelning mellan huvudkontor och regioner. Regionala nivåer och former beskrivs i handlingsprogram som började tas fram under år 2003.

Följande personer har medverkat i arbetet 2003:

Anki Ingelström, Enheten för planering av vägtransportssystemet - funktionen för samhällsplanering. I arbetsgruppen har ingått projektledare från enheten; Ann Heljeback Nilsson och Anna Lindholm (t.o.m. januari 2001), från Region Norr Anders Bylund funk-

tionsansvarig samhällsplanering och från Region Sydöst Lennart Johnson funktionsansvarig samhällsplanering.

Styrgrupp: Lena Ericsson, Enheten för planering av vägtransportssystemet (chef för enheten t.o.m. augusti 2001), fr.o.m. november 2001 Hjalmar Strömberg (chef för enheten), Rolf Johansson chef för Statlig väghållning, Richard Montgomery regionchef Region Skåne och Christer Agerback regionchef Region Mitt. Olika referensgrupper har varit delaktiga och haft stort inflytande vid framtagandet av dokumentet. I dessa har representanter ingått från samtliga Vägverkets regioner och huvudkontoret med företrädare från trafiksäkerhet, miljö, kollektivtrafik, statlig väghållning och planering.

Vid revideringen av inriktningsdokumentet år 2005 har Jasmine Skarp, Lennart Johnson, Tove Bengtsson samt Mats Reutherborg, sektion samhällsprocesser medverkat.



Bilaga 1

Övergripande styrande dokument

Lagstiftning

- Miljöbalk (1998:808) och dess föreskrifter
- Plan- och Bygglag (1987:10) och dess föreskrifter
- Väglag (1971:948) och dess föreskrifter
- Lag om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk (1994:847) och dess föreskrifter

Specialförfattningar

- Trafikförordningen (1971:854)
- Vägkungörelse (1971:954)

Propositioner

- Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (Prop 2001/02:20)
- En politik för tillväxt och livskraft i hela landet (Prop 2001/02:4)
- Från patient till medborgare en nationell handlingsplan för handikappolitiken (Prop 1999/2000:79)
- Svenska miljömål. Miljöpolitik för ett hållbart Sverige (Prop 1997/98:145)
- Svenska miljömål- delmål och åtgärdsstrategier (Prop 2000/01:130)
- Framtidsformer – handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design (Prop 1997/98:117)
- Regional tillväxt för arbete och välfärd (Prop 1997/98:62)
- Transportpolitik för en hållbar utveckling (Prop 1997/98:56)
- Mer tillgänglig kollektivtrafik (Prop 1996/97:115)
- Vägverkets sektorsansvar inom vägtransportsystemet (Prop 1995/96:131)

Övrigt

- Hälsa på lika villkor – nationella mål för folkhälsan (SOU 2000:91)
- En svensk strategi för hållbar utveckling – ekonomisk, social och miljömässig (Regeringens skrivelse 2003/04:129)
- Nationell strategi för hållbar utveckling (Regeringens skrivelse 2001/02:172)
- Förordning med instruktion för Vägverket (1997:652)
- Vägverksförordning (1995:1322)
- Förvaltningslag (1986:223)
- Vägverkets författningssamling

Bilaga 2

Vägverkets interna styrande dokument

Policies

- Trafiksäkerhetspolicy (1998:1)
- Miljöpolicy (2004:2)
- Policy för barnfrågor (2000:1)
- Policy för handikappfrågor (1998:3)
- Kommunikationspolicy (2004:3)
- Policy för vägarkitektur (2001:01)

Strategier

- Miljö och säkerhet på väg – en investering i framtiden (2000)
- Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik Mer cykeltrafik på säkrare vägar (VV Publikation 2000:8)
- Åtgärdsanalys enligt Fyrstegsprincipen - ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet (VV Publikation 2002:72)
- Strategisk plan för Vägverket 2004-2015 (VV Publikation 2003: 29654)

Program

- Kvalitetsprogram för vägarkitektur (VV Publikation 1999:102)
- Vägverkets nationella miljöprogram 02-05 (VV Publikation 2001:57)
- Nationellt kollektivtrafikprogram (VV Publikation 1998:37)
- Nationellt yrkestrafikprogram (VV Publikation 2002:92)
- Program för kunskap och innovation inom vägtransportsystemet (FUD-program 2004-2013) VV Publikation 2003:127
- Program för ökad trafiksäkerhet - regeringens elva punkter för ökad trafiksäkerhet (Regeringens PM 1990:409)

Planer

- Den goda resan Nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015 (VV Publikation 2004:93)
- Regionala transportplaner
- Plan för forskning och utveckling 2002-2004 (VV Publikation 2002:39)

Inriktningar

- Barns bästa- Inriktningsdokument (2001)
- Handikappansvar (2000)

Handböcker - ett urval

- VGU, Vägars och gators utformning (VV Publikation 2004:80)
- ATB Väg 2004 (VV Publikation)
- ATB Bro 2004 (VV Publikation 2004:56)
- Drift 96 (VV Publikation 1996:016)
- Tunnel 2004 (VV Publikation 2004:124)
- Handbok förstudie (VV Publikation 2002:46)

Övrigt

- Handbok Miljökonsekvensbeskrivning inom vägsektorn del 3 Analys och bedömning (VV Publikation 2002:40-43)
- Planering i tidiga skeden - fallbeskrivningar och metoddiskussion (VV Publikation 2005:107)

Bilaga 3

Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen - olika nivåer

	Fysisk planering	Utvecklingsplanering
Nationell nivå <i>Den nationella nivån hanteras inte i dokumentet.</i>	Riksintressen och tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken	Nationella planer för vägtransportssystemet
Regional nivå	<i>Plan- och bygglagen (PBL)</i> <ul style="list-style-type: none">• Regionplaner Samordnade planer mellan kommuner i olika avgränsade syften tex kollektivtrafik	Regionala transportplaner Tillväxtprogram (f.d. tillväxtavtal) Regionala utvecklingsplaner
Lokal/ Kommunal nivå	<i>Plan- och bygglagen (PBL)</i> <ul style="list-style-type: none">• Översiktsplaner• Detaljplaner• Bygglov <i>Väg- och banlagen</i> <ul style="list-style-type: none">• Förstudier• Vägutredningar/banutredningar• Arbetsplaner	Program och strategier

Bilaga 4

Ordlista

Allmänna intressen

Uttrycket allmänna intressen förekommer i svensk miljö- och plan- och bygglagstiftning. Lagstiftningen skiljer på allmänna och enskilda intressen. Exempel på allmänna intressen är kravet på god livsmiljö och bevarandet av kultur- och naturvärden. Offentliga organ i stat, landsting och kommun företräder de allmänna intressena. Allmänna intressen kan delas upp i riksintressen och övriga allmänna intressen.

Inriktningsplanering

Övergripande planering utifrån mål och ekonomiska ramar angivna av riksdagen.

Miljökvalitetsnormer

Föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller naturen i övrigt, och som fastslår en lägsta acceptabla nivå på miljökvaliteten. De utfärdas vid behov av regeringen för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön.

Natur- och kultur(miljö)värden

En företeelse (miljö, biotop, art, byggnad, by o.s.v.), naturlig eller skapad av människan eller både och, som flertalet/många människor och/eller myndigheter tycker är viktig att vårda och/eller värna.

Planmonopol

Det kommunala planmonopolet innebär att kommunerna själva väljer när och var planläggning ska ske. Plan- och bygglagen kräver att en kommunomfattande översiktsplan skall finnas.

Riksintressen

Ett riksintresse är ett geografiskt område som anses ha ett sådant värde att det ur nationellt perspektiv bör skyddas. Riksintressena skyddas i första hand genom bestämmelser i miljöbalken. Både områden som ska bevaras och områden för exploatering kan skyddas. Exempel är naturområden och områden som behövs för infrastruktur och energiförsörjning.

Regionfullmäktige och regionstyrelse

Ersätter tidigare landstingsfullmäktige respektive landstingsstyrelser.

Samverkansorgan

Ett förbund av samtliga kommuner inom ett län där även landstinget kan ingå som medlem. Samverkansorganet är en beslutande församling med särskild uppgift att svara för regionala utvecklingsfrågor i länet genom att:

- utarbeta och fastställa utvecklingsprogram för länets utveckling inkl upprättande av länsplaner för regional infrastruktur i samråd med de statliga myndigheter som berörs,
- samordna arbetet och samla det regionala partnerskapet för att ta fram det regionala tillväxtprogrammet, se nedan.

Sedan år 2003 har samverkansorgan befogenhet att besluta om statliga medel för regional projektverksamhet. Anmälan om att ett samverkansorgan bildas ska göras till regeringen. Samverkansorganet ska kunna ta över länsstyrelsens uppgift att utarbeta program för länets utveckling. För närvarande finns kommunala samverkansorgan i nio län: Blekinge, Dalarnas, Gotlands, Hallands, Jönköpings, Kalmar, Södermanlands, Uppsala och Östergötlands län

Självstyrelseorgan

Försöksverksamhet som bedrivits och bedrivs av Gotlands län samt landstinget i Skåne län, Västra Götalands län och Kalmar län. En föregångare till utveckling av samverkansorgan, se ovan, men med mer långtgående befogenheter vad avser beslut om vissa regionalpolitiska medel.

Tillväxtavtal, regionala tillväxtavtal

Huvudsakligen ett instrument för att genomföra den regionala näringspolitiken enligt proposition 1997/98:62 Regional tillväxt - för arbete och välfärd. Avtalen syftade till bättre samverkan mellan olika organ som arbetar med tillväxt och sysselsättningsfrämjande åtgärder på lokal, regional och central nivå. Självstyrelseorganen, se ovan, och i övriga län länsstyrelser var ansvariga. Avtalen gällde till och med år 2003 och ersattes år 2004 av regionala tillväxtprogram, se nedan.

Tillväxtprogram, regionala tillväxtprogram

Program för regional utveckling med ett mer utvecklat samspel med den nationella nivån, jämför tillväxtavtal. Programmen bör beakta länsstyrelsernas miljömålsarbete för att programmen ska kunna bidra till en hållbar regional utveckling. Länsstyrelsen får en tydligare roll att verka utifrån den grundläggande uppgiften att vara statens regionala företrädare med ett tydligt ansvar inför regeringen. Antagande av tillväxtprogrammets innehåll sker i överläggningar mellan samverkansorganet och länsstyrelsen, landshövding och andra statliga sektorsföreträdare. Programmet ska prövas utifrån de nationella mål som ska styra den statliga förvaltningens verksamhet. Tillväxtprogrammen ersatte tillväxtavtalen år 2004 då tillväxtavtalen inte var juridiskt bindande.

Trafikarbete

Den totala förflyttade sträckan av alla fordon som mäts i fordonskilometer per år.

Trafikslag

Indelning efter var trafiken rör sig; vägtrafik och flygtrafik, eller vilket färdmedel som används; cykeltrafik och biltrafik.

Transportalstring

Alla de transporter som en verksamhet ger upphov till.

Transportarbete

Den totala förflyttade sträckan av personer eller gods, mäts i person- eller tonkilometer per år.

Transportslag

Indelning efter vad som transporteras, vanligen person- och godstransporter.

Vägverket
781 87 Borlänge
www.vv.se vagverket@vv.se
Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.

