

Kommunikation från idé till järnväg

- En studie av den nya samrådsprocessen



LUNDS
UNIVERSITET

Lunds Tekniska Högskola

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg
Teknik och samhälle

Examensarbete:
Anton Hyllstam

© Copyright Anton Hyllstam

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg
Lunds universitet
Box 882
251 08 Helsingborg

LTH School of Engineering
Lund University
Box 882
SE-251 08 Helsingborg
Sweden

Tryckt i Sverige
Media-Tryck
Biblioteksdirektionen
Lunds universitet
Lund <2015>

Sammanfattning

Då ett infrastrukturprojekt skall genomföras tillämpas planeringsprocessen. För att delge information men också för att få in synpunkter eller relevanta kommentarer om projektet ska ett samråd hållas.

Samrådet är det viktigaste tillfället för den enskilt berörda att få dess synpunkter hörda. Att hålla ett samråd är väldigt väsentligt för infrastrukturprojekten. Det är viktigt att samhället får en chans att påverka och yttra sig i frågan om en förändring av transportsystemet. Om bristfällig information utkommer till medborgarna finns det en överhängande risk för ökade mängd negativ kritik. Vilket kan leda till mer överklagande och således en högre projekt kostnad.

För att vårt infrastrukturens system ska fortsätta utvecklas på ett bra, effektivt sätt behövs bra åsikter. Vid stora samråd med mycket människor är det viktigt att fundera på upplägget. Alltså hur samrådet skall utformas för att nå de som har åsikter gällande projektet. Det är av stor vikt att låta alla få tycka till, detta för att lättare kunna skapa sig en bild över problemet.

I denna rapport jämförs den effektiviserade samrådsprocessen med den tidigare versionen och upplevelse baserade frågor ställs till beställare och konsulter för att se hur den effektiviserade versionen fungerar. Observationsstudier genomförs i två projekt för att försöka se om den nya processen påverkat grupptryckseffekten baserat på en gruppdynamikteori. Det finns en gruppdynamikspåverkan den kan både vara positiv och negativ.

Tanken bakom förändringen är bra. Om den nya processen tillämpas på rätt sätt kan det medföra att infrastrukturprojekten genomförs mer effektivt.

Förändringen av planeringsprocessen har inte lett till någon förbättring, detta kan bero på att det saknas förståelse för hur den skall hanteras.

Nyckelord: Samråd, planering, planläggning, gruppdynamik, projekt,

Abstract

When an infrastructure project needs to be done the planning process is needed. To inform but also to get input to the idea that's suggested a consultation with the individual concerned is needed.

Consultation is the best way for individual concerned to comment the project. To consult with the concerned is essential for upcoming project. The people need to have an opportunity to get involved into the infrastructure project. If the individual concerned is badly informed it could lead to more appeal and a higher total cost.

If the Swedish infrastructure shall continue to develop in a good effective way, good comments are needed. During large projects the amount of individual concerned increases. When a consulting in such projects is held there need to be a good idea about the configuration of the meeting. People in a large crowd can easily affect each other and make the attitude more or less ruff.

In this report the new planning process is in conjunction with the earlier one. Interviews of consults and clients are made to see how they experience the changes of the planning process. Two observation studies have been made to see if the changing has led to a higher risk for group pressure based on a group dynamic theory. There is an existing group dynamic at a consultation; it appears both positive and negative.

The idea of the changing of the planning process is really good and could if used in the right way make the planning more effective.

The improvement of the planning process hasn't been as good as expected. One problem could be that the knowledge of how to use the new planning process is missing.

Keywords: Consulting, planning, planning process, group dynamics, project

Förord

Examensarbetet genomfördes det tredje året på utbildningen högskoleingenjör inriktning järnväg, vid Lunds tekniska högskola, i samarbete med Kreera samhällsplanering. Utbildningen omfattar tre år motsvarande 180 högskolepoäng, av de 180 poängen omfattar detta arbete 22,5 poäng.

Idén till detta examensarbete uppkom under andra året på utbildningen då ett nära arbete med planlägningsprocessen genomfördes.

Jag har alltid tyckt att tiden för planering har varit alldeles för lång och ineffektiv, men aldrig riktigt förstått vad det är som tar tid. Med detta arbete hoppas jag på att få mer insikt i planläggningen och de olika led som måste genomföras.

Jag vill rikta ett stort tack till min handledare Fredrik Thurfjell, Kreera i Malmö med medarbetare, Andreas Persson examinator på Lunds tekniska högskola, Mikael Kanaryd konsult på Kreera, Caroline Christensson konsult på Kreera, Johan Meurling projektledare på Tyréns, Gunilla Frej kommunikationsansvarig Trafikverket, Johanna Gerremo planläggare Trafikverket, Torbjörn Sundgren projektledare Trafikverket, Eva Kühl projektledare Trafikverket och Lunds Tekniska Högskola.

**Begrepp
BMP**

Betydande miljöpåverkan ett begrepp som innebär att projektet väntas medför effekter på hälso- och miljöområden.

Detaljplan

Plan i vilken kommunen får reglera användningen av mark och vattenområden, bebyggelse och områdesbestämmelser. Exempel på platser kan vara kvartermark, allmänna platser med mera (Boverket).

Förberedande studie

En studie som inför ett tänkt projekt genomförs för att ta fram underlag som ska vara till grund för projektet.

Infrastrukturprojekt

Projekt som innefattar byggande av infrastruktur i detta fall vägar och järnvägar.

Kungörande

Formellt förfarande för att offentliggöra att granskning av väg- eller järnvägsplan genomförs.

Kungörelse

Offentligt meddelande. Hur en kungörelse ska genomföras finns i lagen om kungörande i mål och ärenden hos myndigheter med mera (SFS, 1977:654).

Lokaliseringsalternativ

Alternativ över var den planerade infrastrukturen ska byggas.

MKB

Miljökonsekvens beskrivning, ska finnas med i planhandlingarna vid ett projekt som väntas medföra betydande miljöpåverkan.

Moderator

En moderator är en person i en debatt eller diskussionsgrupp ska verka för att skapa en lugn och saklig dialog.

Nyttjanderätt

Med nyttjanderätt menas en persons rätt att på ett visst sätt använda någon annans fastighet.

PBL	Plan och Bygglagen, reglerar planering och byggnation av vägar och järnvägar.
Samråd	Kommunikationsprocess under utredning och planläggning, med berörda parter och myndigheter.
TDOK	Trafikverkets samlingsnamn för styrande dokument.
Västkustbanan	Järnvägsbana som stäcker sig från Lund till Göteborg.
X2, X31, X61	Olika varianter på tåg, X2- snabbtåg, X31 - Öresundståg och X61 - Pågatåg.
Översiktsplan	En översiktsplan är en plan som avser användningen av mark- och vattenområden. Den innehåller dessutom hur bebyggelseutvecklingen bör ske. En översiktsplan är inte juridiskt bindande (Översiktsplan, 2015).

Innehållsförteckning

1 Inledning och bakgrund	1
1.1 Syfte och målsättning	1
1.2 Problemformulering	2
1.3 Metod	2
1.4 Avgränsningar	3
2 Planeringsprocessen	4
2.1 Lagar	4
2.2 Åtgärdsvalsstudie	4
2.2.1 Fyrstegsprincipen.....	5
2.2.1.1 Nollalternativ.....	5
2.2.2 Funktionsutredning.....	5
2.3 Planläggning	6
2.3.1 Ta fram, bearbeta och analysera underlag.....	7
2.4 Prövningar	8
2.4.1 Tillåtlighetsprövning.....	8
2.4.2 Betydande miljöpåverkan.....	8
2.4.2.1 Miljökonsekvensbeskrivning.....	8
2.5 Vägplan och järnvägsplan	8
2.5.1 Plankarta.....	8
2.5.2 Fastställande av plan.....	9
2.6 Övergångsprojekt	9
3 Samrådsprocessen	12
3.1 Lagändring	13
3.2 Syftet med samråd	13
3.3 Tidigare samrådsprocessen	13
3.4 Förändrade samrådsprocessen	15
3.4.1 Samråd med olika aktörer.....	15
3.4.1.1 Litet projekt.....	15
3.4.1.2 Medelstort projekt.....	16
3.4.1.3 Stort projekt.....	16
3.4.1.4 Miljöfrågor och MKB i samråd.....	16
3.4.2 Olika typer av samråd.....	16
3.4.2.1 Öppet Hus.....	17
3.4.2.2 Utställning.....	17
3.4.2.3 Sakägarsammanträde.....	17
3.4.2.4 Platskontor.....	17
3.4.2.5 Gåtur.....	17
3.4.2.6 Arbetsgrupper.....	18
3.4.2.7 Medborgarpanel.....	18
3.4.2.8 Fokusgruppsdiskussioner.....	18
3.4.2.9 Digitalt samråd.....	18

3.4.3 Samrådsredogörelse.....	18
3.5 Nya vägar och Järnvägar – Var? När? Hur?	19
4 Gruppdynamik.....	19
4.1 Lewin och Trost	19
4.2 Gruppdynamiksteori.....	19
5 Beskrivning av de studerade projekten.....	20
5.1 Varbergstunneln	20
5.2 Väg 21	22
6 Resultat.....	22
6.1 Observationsstudie av samråd projekt väg 21	22
6.1.1.1 Observationer	23
6.1.1.2 Utformning.....	23
6.2 Observationsstudie av samråd Varbergstunneln.....	24
6.2.1.1 Observationer	24
6.2.1.2 Utformning.....	24
7 Intervjustudie	25
7.1 Skillnader mellan tidigare och förnyade samrådsprocessen	25
7.2 Övergångsprojekt.....	25
7.3 Påverkan i branschen.....	25
7.4 Nya samrådsvarianter	26
8 Analys av intervjustudien och observationsstudien.....	27
8.1 Övergångsprojekt.....	27
8.2 Påverkan i branschen.....	27
8.3 Nya samrådsvarianter	28
8.4 Gruppdynamik	28
9 Diskussion.....	29
10 Källhänvisning	31
10.1 Bilder	34

1 Inledning och bakgrund

När Trafikverket skall förverkliga en järnvägsbyggnation eller vägbyggnation tillämpas planeringsprocessen. Den 1:e januari 2013 godkändes en lagförändring. Denna lag förväntades effektivisera utredandet av ett infrastrukturprojekt, genom att förändra bland annat samrådsprocessen från en punkt insats till en löpande process.

Idag är projektarbete en väldigt vanligt variant av arbete. Detta kräver samarbete och kommunikation. Samrådet är en variant av ett samarbete med olika berörda parter. Ett samråd kan verka enkelt men för att uppnå ett bra resultat måste man fundera noggrant på hur ett sådant skall läggas upp.

Det kan finnas en risk för att bra åsikter missas eller att stämningen på ett samråd förändras då personer påverkas av andras åsikter. Gruppptryckseffekten är ett fenomen som kan tänkas påverka stämningen i ett samråd. I detta arbete studeras samrådet och hur det fungerar med en inriktning mot Kurt Lewins gruppptrycksteori (Lewin, 1943a) och en teori om kvalitativa intervjuer av Jan Trost. Detta för att försöka se om förändringen av samrådet lett till nya varianter av samråd som kan tänkas påverkas mer av gruppdynamik.

I arbetet finns observationsstudier och intervjuer som riktar sig åt hur människor påverkas i grupp. Två samråd med helt olika förutsättningar studerades för att kunna se på likheter i agerande hos människor.

Arbete har gjorts i samarbete med Kreera samhällsbyggnad i Malmö. Det är ett företag med god erfarenhet av planering av vägar och järnvägar och de kan således bidra med värdefull kompetens.

1.1 Syfte och målsättning

Syftet med detta examensarbete är att undersöka hur det uppdaterade samrådet hanteras i praktiken och om detta har fått några konsekvenser för utredare och beställare. Detta ska sedan kopplas ihop med en teori om hur människor i grupp påverkar varandra och hur det kan förändra utfallet av ett samråd. För att slutligen försöka nå en slutsats som diskuterar utformningen av ett samråd och hur man på bästa möjliga sätt får fram de åsikter som söks.

1.2 Problemformulering

I denna rapport behandlas följande frågeställningar.

- Vad är skillnaderna mellan den gamla planeringsprocessen och den nya planeringsprocessen gällande samråd?
- Hur fungerar det förändrade samrådet praktiskt i övergångsprojekt?
- Har förändringarna påverkat beställare och utredare positivt eller negativt?
- Nya varianter av samråd tillämpas i allt större utsträckning, beror det på förändringen av samrådsprocessen?
- Vilken effekt kan gruppsycket inverka med på ett samråd?

1.3 Metod

För inhämtning av information har litterära och elektroniska faktaverk använts. För inhämtning av fakta kring hur samrådet upplevs och hur förändringarna påverkat branschen har intervjuer och observationsstudier tillämpats. För att studera om en eventuell gruppsyckseffekt påverkar samrådet har observationsstudier i form av övervakning av samråd att genomförts.

Observationen i detta arbete består av en samrådsövervakning i två projekt. Dessa är viltskyddsåtgärder på väg 21 i nordöstra Skåne och Varbergstunneln i Varberg. Observationsstudien genomförs på fysiska samråd, där studeras hur samrådet fungerar. Det läggs vikt i utformning av samrådet detta för att försöka finna en koppling mellan Lewins och Trost teori om gruppdynamik (Lewin, 1943a)(Jan Trost, 4:2). Lewins gruppdynamikteori handlar om hur personer som känner samhörighet påverkas i grupp och Trost teori handlar om påverkan i större folksamlingar.

Intervjuerna som genomförts i detta arbete genomförs med en kvalitativ undersökning. En sådan undersökning innebär man får en mer fördjupad kunskap. En kvalitativ undersökning medför att intervjupersonen ges möjlighet att prata runt svaret och formulera sig med egna ord. En kvalitativ intervju är inte lika strukturerad som en kvantitativ (Forskningsmetodik, 2011). Då frågeställningen baseras på upplevelser är det viktigt att personerna som intervjuas arbetar eller har arbetat med planläggningsprocessen, detta för

att få så bra svar som möjligt. I detta arbete har följande personer blivit intervjuade.

Gunilla Freij arbetar som verksamhetsutvecklare på Trafikverket. Hon har studerat på Lunds Tekniska Högskola på programmet väg- och vattenteknik. Gunilla har 21 års arbetslivserfarenhet. Hon har erfarenhet av samrådsprocessen.

Mikael Kanaryd har studerat till planingenjör i Gävle. Han har 17 år arbetslivserfarenhet av branschen och är idag delägare i konsultföretaget Kreera samhällsbyggnad i Malmö. Han har tidigare erfarenhet av den tidigare såväl den nya planläggningsprocessen.

Caroline Christensson är utbildad byggnadsingenjör. Caroline är VD på Kreera samhällsbyggnad i Malmö och har dryga 15 år av arbetslivserfarenhet. Hon har erfarenhet av den tidigare och den förnyade planläggningsprocessen.

Johanna Gerremo är utbildad Lantmätare. Johanna har 17 års erfarenhet av branschen. Hon har erfarenhet av samrådet. För tillfället är hon delaktig i projekt Varbergstunneln.

Johan Meurling är utbildad landskapsarkitekt och började arbeta som detta 1982. 1995 började Johan arbeta inom infrastruktur vilket innebär att han har 20 års erfarenhet. Han har erfarenhet av arbete med samrådet. Idag är han projektledare för Varbergstunneln.

Eva Kühl är utbildad landskapsarkitekt. Hon har 15 års erfarenhet och arbetar idag som projektledare på Trafikverket. Hon har erfarenhet av samråd.

Torbjörn Sundgren har studerat civilingenjörsprogrammet, väg och vattenteknik. Han har 10 års erfarenhet från branschen. Han arbetar idag som projektledare och har erfarenhet av samråd.

1.4 Avgränsningar

Rapporten avgränsas mot att enbart fördjupa sig inom förändringen av samrådsprocessen. Faktadelen av arbetet innehåller en sammanfattning av planläggningsprocessen men hur förändringarna påverkat hela planläggningen kommer inte att genomföras.

2 Planeringsprocessen

Den 1 januari 2013 godkände riksdagen en proposition (Näringsdepartementet, 2012) angående ändring av den fysiska planeringen av infrastrukturprojekt. Syftet med förändringen är att effektivisera planeringen av infrastrukturprojekt, detta genom att korta ner ledtiderna i processen. Med ett ”led” menas ett steg i processen, ett exempel på detta kan vara framtagande av underlag för beslut om betydande miljöpåverkan i ett projekt som sedan i nästa led ska godkännas av länsstyrelsen. Med denna förändring väntas planeringen av ny infrastruktur sammankopplas mer med den statliga budgeten (Trafikverket, 2013a).

Effektiviseraren strävar efter att minska antalet beslut och förkorta processen som idag upplevs otydlig samt onödigt lång (ibid).

Åren 2011-2012 arbetade Trafikverket med att anpassa planläggningsprocessen efter den lagförändring som var på gång. Tillsammans med SKL (Sveriges kommuner och landsting), naturvårdsverket, Regionförbunden, Boverket med flera, anpassade Trafikverket planläggningsprocessen (ibid).

2.1 Lagar

Det finns en rad olika lagar som styr planläggningen. Några av dessa är, PBL (SFS, 2010:900), väglagen (SFS, 1971:948), lagen om byggande av järnvägar (SFS, 1995:1649), miljöbalken (SFS, 1998:808), kulturmiljölagen (SFS, 1988:950), vägsäkerhetslagen (SFS, 2010:1362), vägförordningen (SFS, 2012:707) och förordning av byggande av järnväg (SFS, 2004:526). Observera att alla lagar inte är nämnda.

2.2 Åtgärdsvalsstudie

För att ett infrastrukturprojekt ska påbörjas måste först ett behov eller ett problem identifieras, det behöver sedan utredas mer övergripande innan en planläggningsprocess påbörjas. Utredningsunderlaget innehåller en analys av trafiksituationen samt förhållanden kring området i fråga. Syftet med åtgärdsvalsstudien är framförallt att vara ett bra underlag inför en kommande planprocess, inga specifika transportslag utreds utan i en åtgärdsvalsstudie undersöks alla möjliga alternativ. Detta för att få fram det mest lönsamma alternativet.

Åtgärdsvalsstudien ska innehålla de problem och behov som finns i väg- eller järnvägsnätets funktion och olika målgrupper som byggnadsåtgärden ska

tillgodose, projektets ändamål i övergripande samt vilka övergripande utgångspunkter och förutsättningar i form av samhällsstruktur, miljö med mera som gäller för åtgärden.

Då en lämplig åtgärd ska fastställas används fyrstegsprincipen (ibid).

2.2.1 Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen tillämpas vid i stort sätt alla infrastrukturprojekt. Den innehåller fyra delar Tänk om, Optimera, Bygg om och Bygg nytt.

Tänk om

Det första av de fyra stegen som ska genomföras. Det handlar framförallt om att överväga åtgärder som kan förväntas påverka valet av transportsätt (Trafikverket, 2013b).

Optimera

Steg två i fyrstegsprincipen handlar om att försöka effektivisera trafiksituationen på ett så bra sätt som möjligt. Här kollar man ofta på tidtabeller, busslinjer, tåglinjer med mera. Åtgärder som inte förespråkar stora förändringar (ibid).

Bygg om

Tredje steget är vidareutveckling av steg två som, det innefattar större ombyggnationer som gör det effektivare (ibid).

Bygg nytt

Det sista steget nås först då det inte är möjligt med mer effektiviseringar eller fler ombyggnationer. Behovet kan vara för stort för att bygga om och då krävs det nybyggnation (ibid).

2.2.1.1 Nollalternativ

Nollalternativet är ett alternativ som beskriver vad som händer om ingenting förändras. Det brukar användas som referensalternativ vid jämförelser med tänkta lösningar för att tydligare påvisa fördelar och nackdelar med de olika alternativen (ibid).

2.2.2 Funktionsutredning

En funktionsutredning kan vara ett bra alternativ till en åtgärdsvalsstudie. Den kan tillämpas då det ska utredas om anläggningens funktion, drift – och trafiksituation, tillförlitlighet, omfattning, standard, tekniska tillstånd med mera. Om bedömningen att det finns flera olika alternativ inom fyrstegsprocessen ska en åtgärdsvalsstudie genomföras (ibid).

Funktionsutredningen skiljer sig från underhållsbehovsanalysen som syftar till att vidmakthålla anläggningens funktion.

2.3 Planläggning

När åtgärdsvalsstudien är genomförd och något eller några alternativ är (godkända om det är av BMP) framtagna som potentiella möjligheter till lösning för behovet startar den fysiska planläggningen.

Planläggningsprocessen påbörjas med att en planläggningsbeskrivning skapas, denna ska utformas utifrån om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte, vilka olika alternativ som studeras samt om projektet behöver tillåtlighetsprövas (Trafikverket, 2013b).

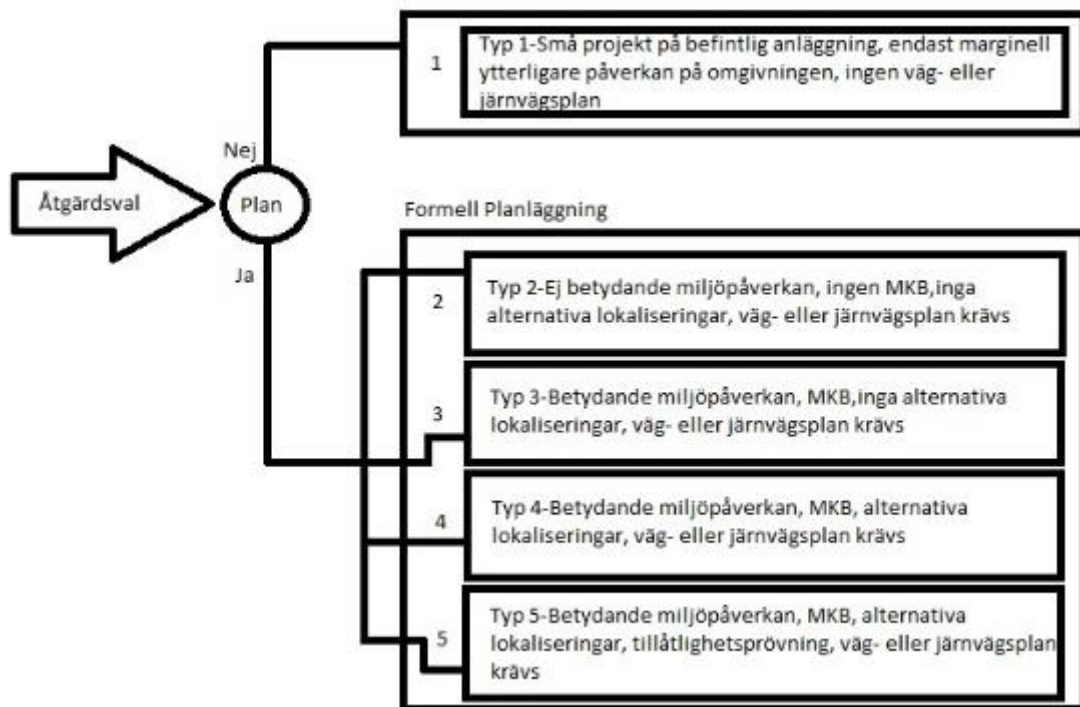
Det ska tydligt framgå av planläggningsbeskrivningen vilket som är projektets ändamål, omfattning och hur samråd ska bedrivas. Samrådsdelen i beskrivningen är med för att i ett så tidigt skede som möjligt tydliggöra vad arbetet innebär. Det ska finnas med vilka andra tillfällen då det är samråd- och beslutstillfällen (ibid).

Väglagen och lag om byggande av järnväg har olika krav på hur den fysiska planläggningen ska genomföras. Den är beroende på flertalet parametrar, beroende på åtgärdsstorlek, möjlighet till alternativa lokaliseringar, omgivningspåverkan, miljöpåverkan med mera. För att förenklar valet av planläggningsprocess har Trafikverket identifierat fem olika fall. Valet av fall bygger på fyra ja/nej frågor.

Dessa är:

1. ”Är det en liten och okomplicerad åtgärd på befintlig anläggning som endast medför marginell ytterligare påverkan på omgivningen, och har berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk?
2. Innebär åtgärden betydande miljöpåverkan?
3. Finns det alternativa lokaliseringar som tillgodoser ändamålet och projektmålen?
4. Ska åtgärden tillåtlighetsprövas av regeringen? (ibid)”

2.3.1 Ta fram, bearbeta och analysera underlag



Figur 1: Trafikverkets beskrivning av typfall

Vid inhämtning av underlag till vidare hantering av olika infrastrukturprojekt kan till exempel platsbesök genomföras. Under denna del av processen ska det tydligt framgå vilka förutsättningar och begränsningar som finns med projektet. Dessa utgör tillsammans med projektmålet och ändamålet grunden för lösningar som tas fram.

Det geografiska området ska avgränsas, det bygger mycket på alternativen i åtgärdsvalsstudien. Vid denna bearbetning utreds det även om det tidigare gjorts studier inom området, dessa kan till exempel vara kommunala utredningar (ibid).

Under detta skede av planläggningen är det viktigt att genomföra en analys av det nuvarande transportsystemet. Denna transportanalys ska innefatta restid, tillgänglighet, bärighet, säkerhet, axellast, hastighet och regionalt resande. Mer specifikt för järnväg är hastighetsstandard, linjeklass/belastning och spårgeometri. Analysen ligger sedan till grund för att fastställa om det finns en anledning till en förändring av transportsättet (ibid).

2.4 Prövningar

Under planläggningsprocessen skall olika beslut och prövningar genomföras.

2.4.1 Tillåtlighetsprövning

Innan ett infrastrukturprojekt får starta behöver det tillåtlighetsprövas. Detta innebär att regeringen ska utreda om det tänkta projektet ska genomföras. Tidigare skulle alla projekt tillåtlighetsprövas men detta avskaffades vid uppdateringen av planläggningsprocessen. I den nya versionen tillåtlighetsprövas endast det alternativ som Trafikverket anser behöver prövas. Trafikverket ger årligen ut en rapport om vilka de aktuella projekten är. Som stöd för vilka projekt som bör prövas har Trafikverket ett dokument (TDOK 2013:0403) som beskriver urvalet.

2.4.2 Betydande miljöpåverkan

I ett tidigt skede av processen ska projektet bedömas genom att prövas om det är betydande miljöpåverkan. Detta för att uppdaga de effekter som byggnationen kan medföra. Det är länsstyrelsen som fattar beslutet. Om det är anses vara av betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram (SFS, 1998:808)(Trafikverket, 2013b).

2.4.2.1 Miljökonsekvensbeskrivning

En Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är ett dokument där hälso- och miljöeffekter beskrivs mer ingående. Detta för att försöka visa vilka effekter infrastrukturprojektet väntas medföra. Effekter som kan medföra skador eller förändringar på till exempel mark, vatten, luft, djur, växter med flera. MKB:n behandlas i miljöbalken under kapitel sex. En MKB innehåller alltid lokaliseringalternativ. Den baseras på analyser som bedömningar som görs fortlöpande under planläggningen (SFS, 1998:808).

2.5 Vägplan och järnvägsplan

I slutet av planläggningen ska en väg- eller järnvägsplan färdigställas. Den ska omfatta området som planen omfattar och en redovisning av uppgifter om bland annat försiktighetsmått och skyddsåtgärder som kan behövas för att minska störningar från vägen eller järnvägen. Byggnationen får inte påbörjas förrän denna är klar och fastställd (Trafikverket, 2013b).

2.5.1 Plankarta

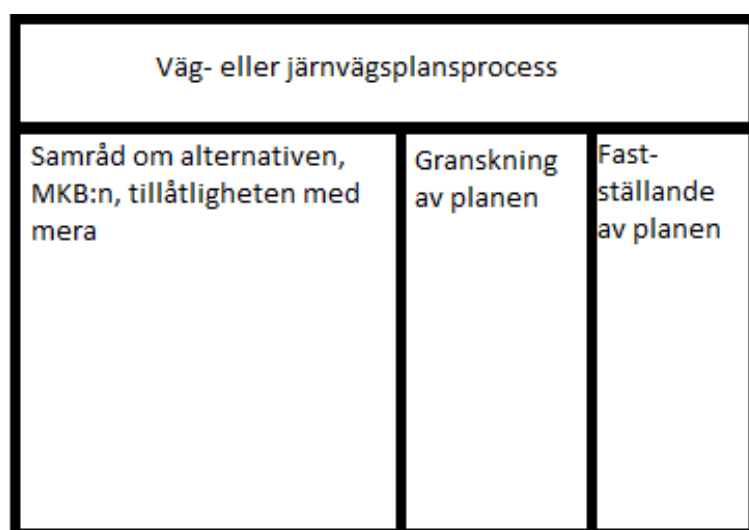
I planen är det ett lag krav på att en plankarta skall finnas. Plankartan ska visa den tänka sträckningen och den huvudsakliga utformningen av vägen eller

järnvägen. Den ska dessutom innehålla vilket behov av mark som behövs och vilka särskilda rättigheter som behöver tas i anspråk (ibid).

2.5.2 Fastställande av plan

Ett antal olika handlingar ska ingå i en väg- eller järnvägsplan. Några exempel på handlingar är planhandlingar, länsstyrelsens yttrande över väg- eller järnvägsplanen, Trafikverkets ställningstagande (vilket alternativ som rekommenderas), om det är BMP behövs en godkänd MKB, inkomna synpunkter och yttranden under granskningen, lokaliseringsalternativ med mera (Trafikverket, 2013b).

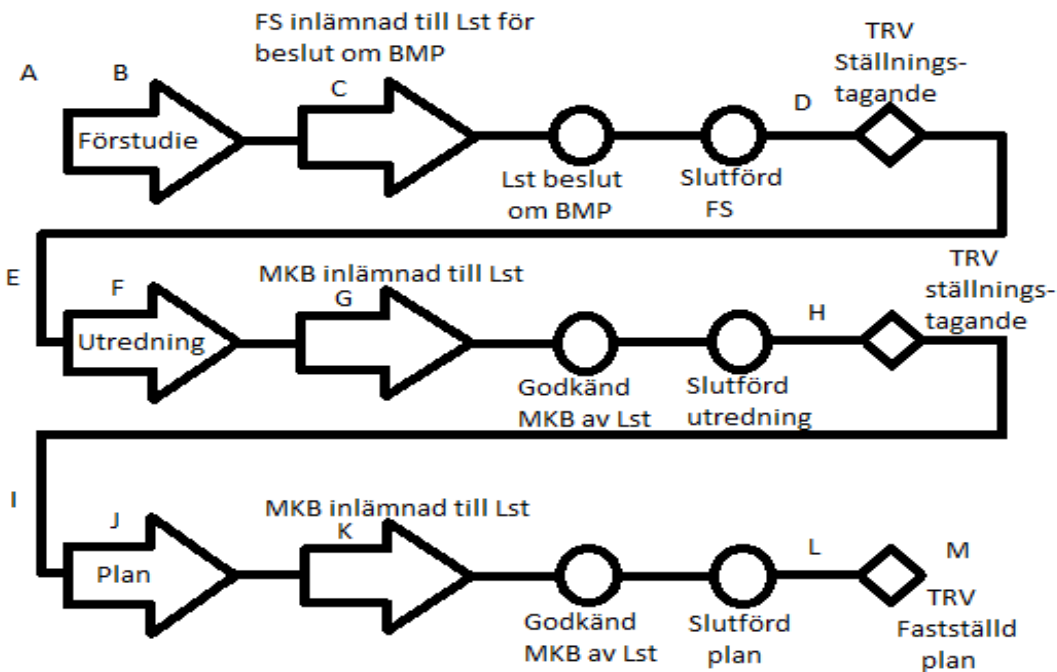
Då planen blivit fastställd görs en kungörelsedelgivning. Det innebär att Trafikverket kungör vad utfallet av fastställandet blev. Två veckor efter det att kungörelsen utkommit påbörjas en tre veckor lång överklagningsperiod där den som berörs av beslutet har rätt att överklaga (enligt förvaltningslagen (SFS, 1986:223)). Även ideella föreningar eller juridiska personer med naturvårds och riksintressen, som inte heller har syftet att vara vinstdrivande har rätt att överklaga beslutet (ibid).



Figur 2: Beskrivning av vad som händer under planprocessen.

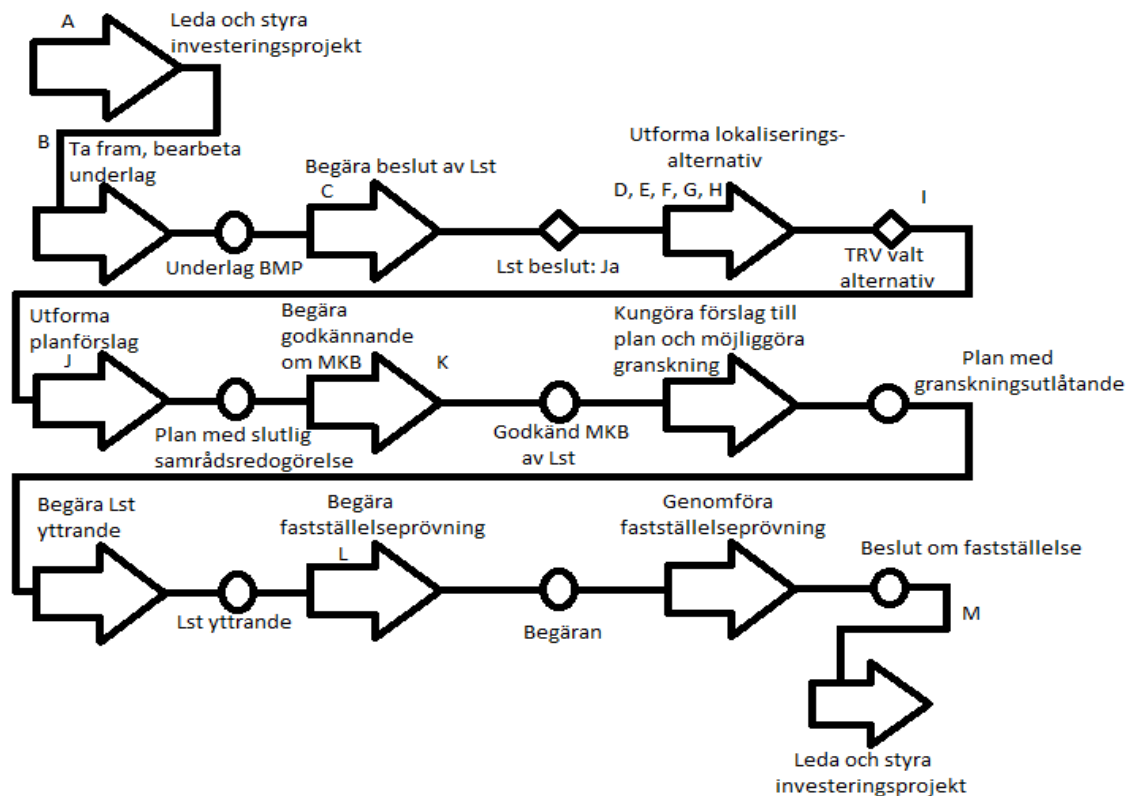
2.6 Övergångsprojekt

Vid införandet av den nya planlägningsprocessen var Trafikverket tvunget att utforma en modell för hur pågående projekt skulle konverteras till den nya processen. För detta tog Trafikverket fram en vägledning för pågående projekt. Då ett projekt ska fasas över från gamla till nya ska det kunna göras på ett enkelt sätt. Om en miljökonsekvensbeskrivning har blivit inlämnad innan den 1 januari 2013 ska processen fortgå i den gamla planläggningen. Om inte ska alla andra projekt fasas över till den nya planläggningen (Trafikverket, 2013c).



Figur 3. Identifikation av var i processen ett projekt befinner sig vid övergång från den gamla planeringsprocessen till den nya.

För att göra detta på ett smidigt sätt har Trafikverket använt den nya processen och identifierat var den gamla befinner sig gentemot den nya. Nedan finns en bild som beskriver innebörden av förra meningens (ibid).



Figur 4. Process för den nya planläggningsprocessen i de fall länsstyrelsen bedömt att projektet innebär betydande miljöpåverkan.

- **A. Förstudie har inte påbörjats**
I de fall ingen förstudie påbörjat tillämpas det nya regelverket.
- **B. Förstudie påbörjad men har inte lämnats in till länsstyrelsen för prövning av betydande miljöpåverkan**
Bör under hösten 2012 försöka avslutas. Om detta inte är möjligt går det att avsluta den under våren 2013 och använda den som underlag för vidare arbete.
- **C. Förstudie skickad till länsstyrelsen för prövning av betydande miljöpåverkan**
Efter beslut om påverkan på miljö eller inte avslutas förstudien och Trafikverket gör ett ställningstagande angående den fortsatta planläggningen.
- **D. Förstudie genomförd, prövning genomförd, inget ställningstagande från Trafikverket**
Se ovan.
- **E. Förstudie genomförd, Trafikverket har gjort ett ställningstagande**
Om beslut om att projektet inte har betydande miljöpåverkan tagits innan den 31 december 2012 ska reglerna enligt den nya lagen tillämpas. Om det beslutats att det är betydande miljöpåverkan men arbetet inte påbörjats bör projektet utformas enligt typfall 3-5.
- **F. Väg- och järnvägsutredning påbörjad, MKB inte inlämnad**
Om MKB till väg- och järnvägsutredningen inte har lämnats in till länsstyrelsen för godkännande bör projektet fullföljas för att bestämma valet av korridor. Efter det fortsatt enligt typfall 3-5.
- **G. Väg- och järnvägsutredning pågår, MKB inlämnad**
Invänta länsstyrelsens ställningstagande till MKB. Från bokstav G i figur 3.
- **H. Väg- och järnvägsutredning pågår, MKB godkänd av länsstyrelsen, inget ställningstagande från Trafikverket**
Slutför utredningen med en rekommendation till Trafikverkets ställningstagande kring valet av korridor. Från bokstav H i figur 5 ovan.

- **I. Väg- och järnvägsutredning genomförd, ställningstagande Trafikverket**
Fullfölj väg- och järnvägsplanen samt MKB processen enligt typfall 3-5. Från bokstav J i figur 3 ovan.
- **J. Arbets- och järnvägsplan påbörjad, ingen MKB till länsstyrelsen**
Fortsätt från punkt J i figur 3 ovan.
- **K. Arbets- och järnvägsplan pågår, MKB inskickad**
Projektet påverkars inte nämnvärt av den nya lagen, genomför de eventuella kompletteringar som länsstyrelsen kräver.
- **L. Arbets- och järnvägsplan genomförd, MKB godkänd, planen ej fastställd av Trafikverket**
Projektet påverkas inte direkt av den nya lagen, framställning av bygghandling och byggnation kan påbörjas.
- **M. Arbets- och järnvägsplan genomförd, MKB godkänd, planen fastställd**
Projektet påverkas inte av den nya lagen. Projektet kan fortlöpa som tidigare (ibid).

3 Samrådsprocessen

Efter en genomgång av planeringsprocessen kommer en fakta del kring samrådet då det är i fokus inom detta arbete. Under planläggningsprocessen skall olika beslut och prövningar genomföras.

Samrådsprocessen är det viktigaste verktyget allmänheten har då det gäller att komma med synpunkter och åsikter. Ett bra samråd brukar göra att underlaget för beslut blir bättre det för att allmänhetens och sakägares kunskap kan vara av stor nytta vid utformning av projektet. Vid ett bra samråd minskar dessutom risken för att få ett överklagande. Det beror mycket på att berörda parter oftast fått tillräckligt med information gällande förändringen/förändringarna och således haft möjlighet att i tidiga skeden påverka projektet (Trafikverket, 2013b).

Samrådet måste ha olika inriktning beroende på hur långt i planläggningsprocessen projektet har kommit. Frågeställningarna som blir aktuella att samråda om varierar beroende på om projektet är i ett tidigt eller sent skede. För att uppnå ett så effektivt samråd som möjligt måste det bedrivas som en process där samrådsretsen och underlaget kan variera.

3.1 Lagändring

Den 1:e januari 2013 trädde en ny lag i kraft vilken i sin tur påverkade planläggningsprocessen för infrastrukturprojekt. Tanken med ändringen var att effektivisera planläggningen genom att förenkla en del processer däribland samrådsprocessen.

Den tidigare samrådsprocessen kunde på många sätt upplevas otydlig, framförallt för allmänheten. Det var oklart vid vilken tidpunkt åsikter om projektet skulle framföras. Samråd ska vara lätt att genomföra, förstå och påverka. Därför valde regeringen att genomföra en lagändring (SOU 2010:57).

3.2 Syftet med samråd

Syftet med ett samråd är huvudsakligen att utbyta information och skapa kontakter. Detta kan göras med skriftväxling, personlig eller allmänna möten. De enskilda parterna som väntas drabbas av projektet ska inkluderas i samrådet. Det är inte en del av samrådet att inhämta underlag för samrådet så som kartor information från länsstyrelsen med mera (Trafikverket, 2013b).

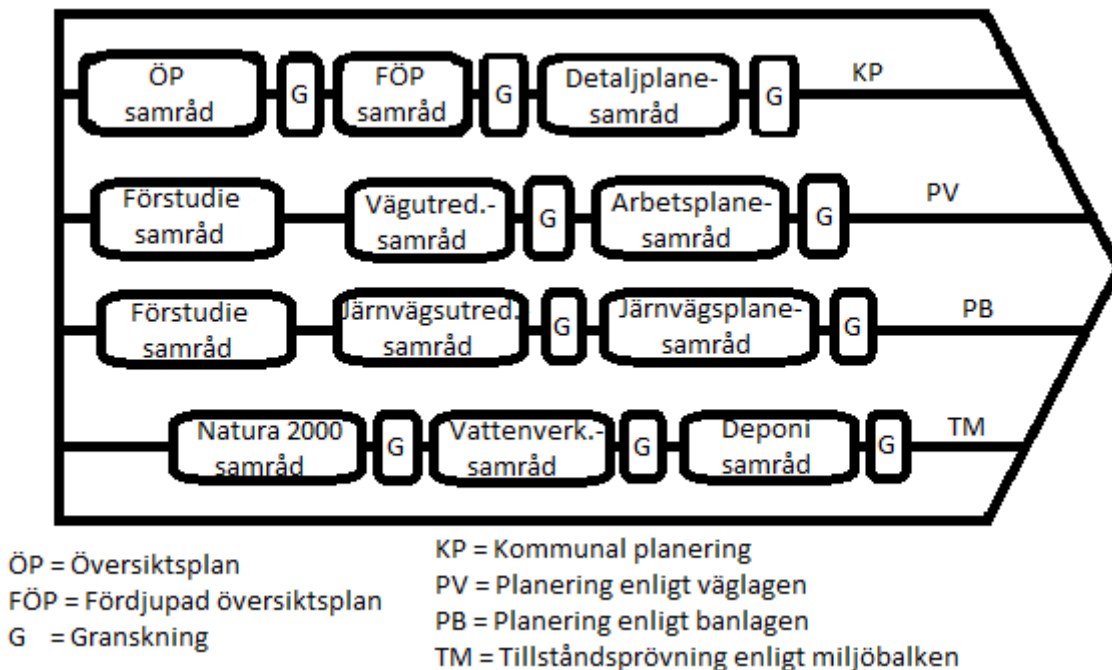
Underlag kan vara kartor, geografisk information, information från länsstyrelsen och kommuner med flera. Underlaget i samrådet varierar beroende på vilken typ av projekt som arbetet handlar om. Ibland kan möten vara den bästa metoden andra gånger kan det räcka med ett utskick med all information. Inbjudan till ett samråd ska enligt vägförordningen (SFS, 2012:707) utgå genom brevutskick, kungörelse i ortstidning eller på annat lämpligt sätt.

Det övergripande metoderna kompletteras ofta med andra aktiviteter till exempel annonser i gratis tidningar, uppsökande (utställning på köpcentrum med mera), synpunkter kan lämnas via hemsidan och så vidare.

3.3 Tidigare samrådsprocessen

Tidigare delades processen upp i förestudie, väg- eller järnvägsutredning, arbets- eller järnvägsplan, bygghandling och byggskede. Innan samrådet förändrades fanns det olika samråd under de olika leden som planläggningen tidigare innehöll. De fanns ett separat samråd under förstudien, utredningen och planarbetet.

Formen på samrådet varierade beroende på om det var ett projekt av betydande miljöpåverkan eller inte. Bilden nedan beskriver samråden som kan ske vid ett projekt med den tidigare samrådsprocessen.



Figur 5: beskrivning av Trafikverkets äldre typer av samråd

Utredningen och planen ställs under samrådet ut för granskning vilket innebär att den som vill kan komma med åsikter kring förändringen (Trafikverket, 2013b).

Underlaget för ett samråd ska omfatta de fakta och förutsättningar som är kända vid tillfället för samråd. Denna typ av fakta kan vara funktionen av infrastruktur projektet, trafikflödesdata, omgivningspåverkan, samhällseffekter, kostnader med mera (Trafikverket, 2012).

I den äldre processen räckte det inte alltid med en fastställd plan utan vissa separata tillstånd behövde sökas. Några exempel på sådana tillstånd är natura 2000 område, permanent uppläggning av jordmassor och vattenverksamhet. För att ansöka om dessa var Trafikverket tvungna att genomföra ett samråd för allmänheten där de skulle få möjlighet att påverka kring detta.

Den kommunala planeringen ska också ske i samråd. Kommuner måste ta fram översiktsplaner som innehåller framtida samhällsförändringar. När dessa utformas ska ett samråd ske med kommunens invånare. När ett förslag är framtaget ska det ställas ut för granskning. Vill kommunen sedan ändra sin översiktsplan måste ett samråd ske precis som vid framtagandet av en ny (Trafikverket, 2013b).

3.4 Förändrade samrådsprocessen

Efter lagändringen gjordes det en del förändringar i samrådsprocessen. Istället för att dela upp samråden i olika delar, beroende på var i processen projektet befann sig, skapas istället en samrådsprocess som löper under hela planläggningstiden (Trafikverket, 2013b).

3.4.1 Samråd med olika aktörer

Samrådsprocessen ska då ett planärende inleds startas så tidigt som möjligt. Ett samråd ska enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg (SFS, 1971:948), Lagen om byggande av järnväg (SFS, 1995:1649) ske mellan enskilda parter till exempel fastighetsägare eller sakägare, allmänheten, kollektivmyndigheter, länsstyrelsen och kommuner.

Kollektivtrafikmyndigheter ska endast involveras då deras verksamhet väntas påverkas av förändringen. Blir det aktuellt att samråda med kollektivtrafikmyndigheter ska detta lämpligen ske via brev, där underlaget skickas för synpunkter eller genom möte med myndigheten (Trafikverket, 2013b).

Vid byggnation av järnväg som antas medföra betydande miljöpåverkan ska samråd dessutom ske med de övriga statliga myndigheter och organisationer som väntas påverkas. Samrådet ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning som finns tillsammans med järnvägsplanen (ibid).

Samråd med enskilda parter som är särskilt berörda ska genomföras. Med särskilt berörda menas i första hand personer som bor i närheten av de tänkta åtgärderna och inte allmänheten i stort. Vid uppstart av planarbetet kan det vara svårt att uppskatta hur många som väntas påverkas vilket medför att gruppen av enskilda blir större för att senare krympa ju längre in i planläggningen man kommer. De som anses vara berörda ska bjudas in med brev eller på annat lämpligt sätt. Bifogat i inbjudan ska samrådsunderlaget vara, alternativet finnas tillgängligt på annat sätt. Kravet på underlaget som de enskilda får varierar med projektets storlek (ibid).

3.4.1.1 Litet projekt

Med ett litet projekt menas ofta ett väl avgränsat projekt med få berörda. Underlaget för samråd behöver då enbart skickas ut med brev. De berörda parterna har en viss tid på sig att lämna synpunkter. Det behövs ingen annonsering i någon ortstidning och om det bara är ett fåtal berörda kan underlaget presenteras genom ett personligt möte. Tidpunkt för inlämnande av synpunkter ska vara tydlig (ibid).

3.4.1.2 Medelstort projekt

I ett mer omfattande projekt är kretsen ofta större och det är svårt att avgöra vilka som är berörda kan ett eller flera samrådsmöten vara av yttersta vikt. Inbjudan till ett projekt av denna typ sker lämpligtvis genom tidningsannonsering. Det kan kompletteras av ett brev om kretsen av det berörda på något sätt kan avgränsas. Materialet presenteras på lämplig plats till exempel, bygdegård, bibliotek, kommun, Trafikverket med mera. Om möte inte blir av ska det anges var underlaget finns tillgängligt (ibid).

3.4.1.3 Stort projekt

Ett stort projekt innehåller oftast flera olika lokaliseringmöjligheter. Det kan medföra att samrådet behöver genomföras i ett eller flera samrådsmöten, i kombination med att samrådsunderlaget hålls tillgängligt. I ett stort projekt är det inte genomförbart att bjuda in enskilt berörda med brev utan det sker lämpligtvis med en annons i tidningen. I annonsen framgår var, när och hur synpunkter kan inlämnas (ibid).

3.4.1.4 Miljöfrågor och MKB i samråd

Vid samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan eller inte ska ett samråd hållas mellan de parter som blir berörda av planen. Det finns i miljöbalken tre stycken skyddsbestämmelser för väg eller järnväg som ska behandlas i samråd. Dessa är strandskydd, generella biotopskydd och återgärder som väsentligt kan ändra naturmiljön.

Vid projekt som berör strandskydden ska Trafikverket samråda med berörda tillsynsmyndigheter, länsstyrelse eller kommun (i vissa fall). Skyddsvärdet som finns ska till möjligaste mån tillgodoses genom att undvika onödiga intrång. Underlaget till planen ska innehålla berört område, områdets värde samt projektet eventuella effekter och konsekvenser (Trafikverket, 2013b).

MKB (om sådan krävs) har stor effekt av samrådet. En MKB ska alltid innehålla lokaliseringsalternativ, effekterna på de olika alternativen ska beskriva i MKB:n. Lokaliseringsalternativen ska utses i samråd mellan alla berörda parter. Samrådshandlingen som tas fram ska innehålla en redovisning av miljöförutsättningar, effekter och konsekvenser som båda ska baseras på MKB-processen.

3.4.2 Olika typer av samråd

Det finns en hel uppsjö med olika samråd som tillämpas vid planering av infrastruktur. Nedan beskrivs några varianter av samråd.

3.4.2.1 Öppet Hus

Ett öppet hus är en utställningsform med flera olika bord där information för att informera allmänheten om projektet finns. Lokalen eller platsen för det öppna huset ska vara lättillgänglig och öppen under en viss tidsperiod. På plats ska det finnas experter eller ansvariga parter som kan besvara frågor. Synpunkter bör dokumenteras och läggas till i samrådshandlingen (Trafikverket, 2011).

3.4.2.2 Utställning

En utställning kan ses som ett öppet hus. Den behöver dock inte alltid vara bemannad. Den enklaste varianten av utställning innebär att all material finns tillgängligt för allmänheten där projektet ställs ut. I samband med utställningen kan synpunkter lämnas. Särskild ifrågasatta delar av projektet kan presenteras mer noggrant med till exempel bildspel och illustrationer (ibid).

3.4.2.3 Sakägarsammanträde

Sakägarsammanträde är ett formellt samråd dit berörda sakägare, kommuner och övriga som kan ha ett väsentligt intresse kallas. Även andra intresserade är välkomna att delta på mötet. Denna variant kan även kallas för samrådsmöte eller markägaresammanträde (ibid).

Mötet inleds med ett upprop enligt fastighetsförteckningen. Fastighetsägare får i samband med uppropet möjlighet att ange om det finns någon som har nyttjanderätt (ibid).

3.4.2.4 Platskontor

Ett platskontor är en till bygget direktansluten lokal. Det medför en god möjlighet till att föra ut information till berörda sakägare och andra som är intresserade av vad som sker och hur anläggningen kommer att gestalta sig i färdigt skick. Bokade grupper kan få en presentation med hjälp av en utställning eller bildspel (ibid).

3.4.2.5 Gåtur

En gåtur är en rundvandring kring det aktuella området. I grupper om maximalt 10-15 personer går man en promenad där det kan tänkas genomföras någon åtgärd. Grupperna för en dialog om hur området ser ut och fungerar utifrån direktupplevelser. Deltagarna ges möjlighet att beskriva de positiva och negativa sakerna med nuvarande situation. Därefter kan det vara bra med en uppföljande diskussion som antingen hålls utomhus eller i närliggande lokal (ibid).

Trygghetsvandring är en variant av gåtur där personerna som genomför denna vandring reflekterar upplevelsen av att vistas i miljön utifrån trygghets och säkerhetsperspektiv (ibid).

3.4.2.6 Arbetsgrupper

En eller flera personer som vill engagera sig i projektet bildar en grupp. Denna grupp träffas och diskuterar projektet. Gruppen får träffa beslutsfattare, planerare, projektörer samt övriga inblandade som kan bidra med ökad kunskap om projektet. Arbetsgruppen kan liknas en referensgrupp men med den väsentliga skillnaden att arbetsgruppen är frivillig och oavlönad (ibid).

3.4.2.7 Medborgarpanel

En medborgarpanel kan förekomma i många olika varianter. Ett utmärkande drag för medborgarpanel är att deltagarna utses slumpmässigt eller genom strategiskt urval av invånarna (ibid).

3.4.2.8 Fokusgruppsdiskussioner

Under denna variant av samråd organiseras gruppintervjuer med strategiskt utvalda personer som har många åsikter. De diskuterar projektet. Valet av personer bygger på erfarenheter och expertiskunskap. Diskussionen leds av en moderator (ibid).

3.4.2.9 Digitalt samråd

På Trafikverkets hemsida finns det information om alla aktuella projekt. De aktuella projekten har egna sidor med all tillgänglig information att tillgå för projekten. Där finns det också en möjlighet att lämna synpunkter på arbetet. En modern variant av samråd.

3.4.3 Samrådsredogörelse

Då samrådprocessen genomförs ska det dokumenteras för vidare hantering. Detta görs i form av en redogörelse (gäller för både gamla och nya processen). Denna ska innehålla tjänsteanteckningar, minnesanteckningar och skriftliga samrådssynpunkter. Redogörelsen ska redovisa utfallet av samrådet. Den ska successivt uppdateras fram till dess att planen kungörs. Förutom ovanstående delar ska valet av samråd redogöras, vilka samrådsaktiviteter som genomförts samt med vilka parter som samråd skett (Trafikverket, 2013a).

Varje samrådsåsiikt behöver inte bemötas i detalj men det ska göras en sammanställning av åsikterna som inkommit för att få ett helhetsintryck. Detta ska sedan bifogas till planen och tas med i granskningen av projektet.

3.5 Nya vägar och Järnvägar – Var? När? Hur?

Trafikverket har i samband med framtagande av den förnyade planeringsprocessen arbetat fram en broschyr som beskriver processen för ett projekt. Den är till för att öka förståelsen om planering av infrastruktur.

Broschyren innehåller beskrivningar till framförallt de berörda om var, när och hur du som berörd kan lämna synpunkter på projektet. Tanken bakom broschyren är att förtydliga och förenkla för alla berörda angående möjligheterna till att yttra sig om projektet. Broschyren ska användas som en instruktionsmanual i pågående som såväl nya projekt för att förtydliga när vissa synpunkter kan lämnas in (Trafikverket, 2013d).

4 Gruppdynamik

4.1 Lewin och Trost

Två forskare som har haft stort inflytande på teorier kring gruppdynamik är Kurt Lewin och Jan Trost.

Kurt Lewin föddes den 9/9-1890 och är känd för sitt arbete inom den moderna psykologin och gruppdynamiken. Kurt Lewin utformade många teorier och artiklar. Mycket av hans idéer grundade sig på hans livserfarenheter, han präglades framförallt av tiden i tyska armén (Kurt Lewin, 1890)(NE 2015).

Jan Trost är en svensk sociolog som föddes den 19/11-1935. Jan har skrivit cirka 50 böcker och 300 vetenskapliga artiklar, en av dessa är Kvalitativa intervjuer (Jan Trost, 1935)(Wikipedia 2015).

4.2 Gruppdynamikteori

En av Lewins teorier handlade om samhörighet, lika tänkande och förmågan att påverkas av andra individer i grupper. Det skriver han i ”Psychology and the process of group living. Journal of Social Psychology”.

Enligt Lewin är det mycket betydelsefullt att arbeta i grupper. Det är lättare för individer att känna samhörighet i en grupp. Då det till exempel handlar om att påverka olika personer i vissa frågor menar Lewin att det är lättare om dessa är i grupp än var för sig (Lewin, 1943a).

Enligt Trost finns det en risk med att genomföra intervjuer eller samråd i större grupper. Det finns en risk att alla inte vågar säga vad de egentligen tycker. Det finns också en risk för att personer säger saker som de egentligen inte står för (Trost, 2010).

Lewin genomförde ett experiment som handlade om att förändra amerikanska husmödrars inställning till inälvsmat. Näringsfysiologer och experter hade ingen övertalningsförmåga på husmödrarna. Husmödrarna däremot påverkade varandra i sin egen grupp (Lewin, 1943b). Lewin använde begreppet referensgrupp, en form av grupp där medlemmarna delar en känsla av samhörighet. Ett exempel på en sådan grupp kan vara kamratgrupp, familjen med mera (Näslund, 1998).

Denna teori om påverkan i olika grupper kan tänkas påverka vid samråd kring infrastruktur planeringar. Om en person kommer till ett samråd där tongången är positiv är det enligt Lewin lättare att påverkar denna person att bli positivt inställd och vice versa. Denna teori bekräftas av Trost som också påpekar detta fenomen.

Ett samråd som innefattar personer som normalt sätt umgås kan de också vara en bidragande faktor till ett diskussions rikt samråd, då många känner samhörighet med övriga. Även det kan leda till att folk höjer eller sänker tonläget för projektet (Lewin, 1943a).

5 Beskrivning av de studerade projekten

5.1 Varbergstunneln

I Halland finns det endast en enkelspårig sträcka kvar, denna finns mellan Varberg – Hamra. För att utöka detta till ett dubbelspår föreslogs efter järnvägsutredning att genomföra en stadsmiljötunnel. Den 21/3-2013 kom regeringens tillåtlighetsbeslut om tunneln.



Figur 6: Bild över befintlig station i Varberg

I Varberg pågår nu planeringen av denna byggnation. Tunneln ska gå under Varberg med det huvudsakliga syftet att höja standarden på Väst kustbanan. Dagens placering av stationen kommer att bibehållas då den utgör ett centralt och bra läge med närhet till intilliggande verksamheter. Tunneln kommer att ta bort den barriär som idag finns och dessutom höja säkerheten då plankorsningarna byggs bort. En av de största vinsterna med projektet är att många resenärer väntas börja resa med tåg istället för bil (Varbergstunneln, 2015).

Trafikverket vill möta den framtida trafikbilden och denna utbyggnation är väsentlig för att klara det. Den totala kostanden väntas bli 2,9 miljarder kronor. Trafikverket står för den största kostnaden på 2,4 miljarder, övriga står Varbergs kommun, Jernhusen och Region Halland för. Det som ska byggas är en ny godsbangård norr om Varberg, en drygt tre kilometer lång tunnel och en station i nedsänkt centralt läge (ibid).

Projekt Varbergstunnel är en deltagare av effektiviseringen av Väst kustbanan. Den påbörjades då den tidigare planläggningsprocessen användes och har varit tvunget att fasas in i den förnyade planläggningen. I den gamla processen var förstudien, MKB:n och järnvägsutredningen genomförd, inlämnad och

godkänd. Järnvägsplanen är påbörjad enligt den nya processen efter att projektet fått tillåtlighet 2013 (ibid).

5.2 Väg 21

På väg 21 som går mellan Hässleholm och Kristianstad rör det sig mycket vilt. För att minska vägens påverkan på djurlivet och risken för viltolyckor utreder Trafikverket vilka åtgärder som är lämpliga för att förbättra sträckan. I området rör sig bland annat älg, rådjur och vildsvin. Vägsträckan är relativt tungt belastad och byggs förtillfället ut till 2+1 väg. Det som eventuellt ska genomföras är en passage där vilt kan korsa vägen utan att påverka/påverkas av trafiken (Väg 21). Det är för tidigt i planeringen av viltskyddsåtgärden för att kunna uppskatta en kostnad.

6 Resultat

6.1 Observationsstudie av samråd projekt väg 21

Den 3/2-2015 genomfördes ett samråd i Vinslöv angående ett vägprojekt som handlar om att minska antalet viltolyckor på sträckan Hässleholm - Kristianstad.



Figur 7. Bild över första presentationsbilden på samrådet i Vinslöv.

Samrådet hölls i Vinslövs församlingshem 2015-02-03 mellan klockan 17:00-20:00 och var av varianten öppet hus med informationsutbyte och diskussion i mindre grupper. Antalet personer på plats var 15 stycken plus konsulter, projektledare och markfrågehanterare. Av personerna på plats var där en kvinna och 14 stycken män. Åldern på de närvarande var uppskattningsvis 55 år eller högre.

6.1.1.1 Observationer

Personerna på plats delade upp sig i två mindre grupper, detta berodde mest troligt på placeringen av borden. Inom de två olika grupperna som bildades var många bekanta med varandra vilket kan ha lett till att diskussionen snabbt kunde påbörjas kring projektet. Tonläget på mötet var mycket positivt, det dök inte upp några negativa synpunkter på projektet. Visserligen var detta det första samrådet som hölls inom detta projekt så de är svårt för icke insatta att sätta sig in i vad som egentligen skall genomföras. Utfallet av samrådet var bra då ett eventuellt nytt alternativ på en placering av viltpassagen kom som förslag. Under genomgången presenterades en undersökning över vilka typer av djur och var det rör sig. Markägarnas och jägarnas erfarenheter om hur djuren i området rör sig var stor anledning till det nya förslaget.

6.1.1.2 Utformning

Placeringen av borden och stolarna gjorde direkt att det blev mindre grupper vilket är fördelaktigt då det uppstår en diskussion. Fler personer får sin röst hörd. Vid båda borden var tonläget från början väldigt positivt, vilket kan ha lett till att fler också kommenterade med positiva synpunkter på projektet. Vid borden var det i huvudsak två-tre personer som pratade, övriga vid bordet var tysta men instämde då de förfrågades av projektledaren.



Figur 8, Bild över lokalen där samrådet genomfördes

6.2 Observationsstudie av samråd Varbergstunneln

Observationen av Varbergstunnelns samråd genomfördes den 11/4-2015 klockan 10:00 – 13:00 i Varberg. På plats fanns experter inom olika teknikområden för att kunna svara på frågor gällande deras bitar av projektet. Det som samrådades om var MKB och utformning av alternativet. Lokalisering med mera var redan bestämt och det går således inte att inlämna synpunkter på detta.

6.2.1.1 Observationer

Det var ett stort samråd med mycket människor, över 100 i antal. Ålder på de närvarande var mestadels övre medelålder och de flesta var män. Några barnfamiljer fanns på plats. Utformningen av samrådet gjorde att det blev mindre grupper vid varje station. Det var mestadels positiv inställning till projektet och de vanligaste frågorna rörde egna fastigheten. Givetvis fanns där de som inte tyckte om lösningen, men det är inget som går att påverka då korridoren redan är bestämd.

6.2.1.2 Utformning

Samrådet var uppdelat i mindre stationer med olika teknikområde på varje station. Detta ledde till att inga större grupper bildades där en eventuell gruppdynamikseffekt skulle kunna uppstå. Samrådet var väl bemannat och alla som ville tycka till gavs möjligheten till detta.

7 Intervjustudie

7.1 Skillnader mellan tidigare och förnyade samrådsprocessen

Vad är skillnaderna mellan den gamla planeringsprocessen och den nya planeringsprocessen gällande samråd? Skillnaderna baseras inte på intervjuer utan på jämförelse mellan förnyade och tidigare samrådsprocessen.

Det finns definitionsskillnader inom samrådet mellan den tidigare och förnyade planläggningsprocessen.

Den tidigare versionen var uppdelad i ett par olika samråd som skedde under olika tidpunkter. Den förnyade processen är ett kontinuerligt samråd som löper under hela planläggningstiden. Det innebär att samrådet skall starta då projektet påbörjas.

Definitionen på vilka som anses vara berörda skiljer sig också åt. Tidigare ansågs allmänheten vara enskilt berörd men med den nya varianten anses du vara enskilt berörd om du påverkas av projektet.

7.2 Övergångsprojekt

Projekt Varbergstunneln har inte påverkats nämnvärt av förändringen. Den stora skillnaden är utformingen och innehållet av järnvägsplanen. Detta projekt är av stor omfattning vilket innebär att tidsperspektivet från ide till byggnation inte nödvändigtvis behöver bli snabbare med den nya planprocessen.

Johan som är projektledare för Varbergstunneln säger:

”Så fort vi fick tillåtlighet för projektet påbörjades planarbetet enligt den nya processen. Detta har inte påverkat projektets utfall.”

7.3 Påverkan i branschen

Samrådsprocessen förändrades i hopp om att effektivisera tidsmässigt, arbetsmässigt men också att förtydliga för enskilt berörda var, när och hur synpunkter på projektet kan lämnas.

Enligt merparten av de som intervjuades upplevs en effektivisering. Mikael som inte upplever en effektiviseringen tycker att den ökade flexibiliteten i processen har försvårat arbetet.

Mikael säger: ”Nej det har inte blivit någon tydlig effektivisering, åtminstone inte praktiskt. Det skulle eventuellt kunna fungera bättre om förståelsen fanns där”.

Den nya processen är mer dynamisk och flexibel. Det finns större möjligheter till utformning av ett samråd. Detta kan leda till att onödiga diskussioner gällande utformning uppkommer.

Två av de intervjuade Torbjörn och Gunilla upplever en förbättring i tydligheten men båda tillägger att det inte nödvändigtvis behöver vara förändringen som lett till en förbättring. Det kan också bero på en verksamhetsutveckling inom Trafikverket eller en ny generation projektledare med ett annat tänk som lett till förbättringen.

Torbjörn: ”Vi har blivit bättre på att hantera samrådet. Men det behöver inte bero på förändringen utan snarare en utveckling av Trafikverket”.

Mikael, Johanna och Caroline som intervjuats upplever ingen förbättring detta för att samrådsprocessen är mer dynamisk och otydlig i hur den skall hanteras.

Eva upplever att det kan vara svårt att förklara för de enskilt berörda vilken typ av synpunkt som kan inlämnas när, var och hur.

Eva säger: ” Tidigare var det väldigt tydligt kopplat till en produkt, idag är det mer otydligt. Innan gick det att tydligare visa var i processen man befinner sig. Vi på Trafikverket har inte riktigt landat i förändringarna än”.

Sammanfattningsvis kan sägas att förändringen inte gett de resultat som eftersträvats. Processen har blivit mer effektiv men tydligheten har försämrats vid förändringen.

7.4 Nya samrådsvarianter

Undersökningar och pilotprojekt har genomförts för att utforma samråd som skall vara bättre på att samla upp olika målgrupper och göra det mer jämställt ur ett köns- och åldersperspektiv. Nya varianter av samråd tillämpas men det behöver inte bero på förändringen av processen utan snarare en teknikutveckling som kan tänkas ligga bakom förändringen.

Torbjörn säger: ”Det behöver inte bero på förändringen utan snarare en utveckling av Trafikverket”.

En regelbundet återkommande synpunkt från enskilt berörda efter förändringen är att de känner sig mer exkluderade.

Caroline säger:” Det jag upplever som största skillnad jämfört med den tidigare samrådsprocessen är att Trafikverket undviker fysiska samråd, där man möter de enskilt berörda. Nu mer riktar sig Trafikverket mer mot samråd via internet. Det kräver mycket mer tydlighet mot de enskilt berörda så att dessa veta när synpunkter kan lämnas in”.

8 Analys av intervjustudien och observationsstudien

I detta kapitel görs en analys av intervjuerna och observationerna för att visa att frågeställningen besvarats.

8.1 Övergångsprojekt

Hur fungerar det förändrade samrådet praktiskt i övergångsprojekt?

Övergångsprojekten har inte påverkats nämnvärt av förändringen utan arbete kunde fortgå vid förändringen. Det som genomfördes vid förändringen var att ett dokument skapades med syfte att byta ett pågående projekts planeringsprocess från den tidigare till den förnyade varianten.

8.2 Påverkan i branschen

Har förändringarna påverkat beställare och utredare positivt eller negativt?

Utifrån resultatet kan det utläsas att effektiviseringen inte har gynnat branschen på något bra sätt. Då den nya varianten av samråd är mer diffus och inte lika strikt leder till att den är mer tolkningsbar. Visserligen finns det större möjligheter då den är mer flexibel, men det har bara lett till onödiga diskussioner som kan förekomma gällande samråd.

Ur perspektivet tydlighet var den förra processen betydligt bättre för konsulter och beställare. Det var mycket tydligare när samråd skulle hållas.

För de enskilt berörda går det inte att säga att förändringen har påverkat. De enskilt berörda påverkas inte av en förändrad samrådsprocess i samma utsträckning som konsulter och beställare.

Det har dock blivit lite enklare för de enskilt berörda. Detta för att samrådet inte kommer och går utan det pågår under hela planeringstiden. Trafikverket

har dessutom tagit fram en broschyr som enskilt berörda kan ta hjälp av för att få ytterligare förståelse för planeringen.

8.3 Nya samrådsvarianter

Nya varianter av samråd tillämpas i allt större utsträckning, beror det på förändringen av samrådsprocessen?

De senaste åren har Trafikverket lagt mer vikt vid samråd och allt eftersom kraven på samrådet ökat kan det ha lett till förändring av det fysiska samrådet. Det behöver inte vara den formella förändringen som lett till nya varianter av samråd.

Trafikverket har under de senaste åren genomfört flertalet pilotprojekt och undersökningar för att öka bredden på målgruppen. Detta är något som föranlett nya varianter av samråd så som ökad digitalisering med mera.

8.4 Gruppdynamik

Vilken effekt kan grupptricket inverka med på ett samråd?

Det är viktigt att utforma ett samråd på ett sätt så att alla som vill lämna synpunkter vågar göra det. Det finns en gruppdynamikseffekt vid framförallt större samråd med mycket människor. På samråden som studerats har utformning gjort att gruppdynamikseffekten minskat genom att storleken på grupperna minimerats.

Det är bättre att få synpunkter som varje individ själva har skapat sig än synpunkter som uppstått på grund av påverkan av andra.

På samråden som studerat har det noterats att personer som har någon koppling via till exempel familj, vänner etc. som kommer gärna lämnar synpunkter tillsammans.

Vid stora presentationer där någon i publiken börjar kommentera projektet kan ibland leda till att stämningen förändras positivt eller negativt.

9 Diskussion

Effektiviseringen som gjorts har inte lett till någon markant förbättring. Den har skapat mer otydlighet och således mer arbete för konsulter och beställare. Tanken bakom själva förändringen är mycket bra och men den skulle nog fungera bättre om förståelsen för hur den ska hanteras fanns. Kanske borde Trafikverket fokusera mer på att öka förståelsen internt för att göra det lättare för branschen? Efter en intern kunskapsökning kanske en förklaring, till konsulterna, om hur Trafikverket arbetar med planeringsprocessen göras?

Från intervjuerna går det att utläsa att allting inte har blivit bättre utan snarare tvärtom. En oroväckande synpunkt som dök upp från konsultsidan var att det finns tendenser på att Trafikverket i större utsträckning försöker undvika fysiska samråd.

Ett fysiskt samråd är av väldigt stor vikt, allting kan inte samrådas om via internet eller skrift. Det går inte att tolka en text emotionellt. Risken med det är att man missar vilken vikt en viss synpunkt kan tänkas ha. Om man minskar antalet fysiska samråd så effektiviserar du ekonomiskt också tidsmässigt, till en början. En del i planeringen som ofta tar mycket tid är överklagande. Jag tror att risken för ett överklagande ökar med mindre fysiska samråd. Som enskilt berörd är det av stor vikt att få känna delaktighet i ett projekt. Samrådet utgör en väsentlig del i att öka projektförståelsen hos det enskilt berörda.

Under samrådet i projekt ”Väg 21” uppkom det en synpunkt som senare ledde till ett nytt förslag på en åtgärd. Hade denna synpunkt inkommit via till exempel internet hade det eventuellt varit lättare för ansvariga att hänvisa till rapporter och undersökningar som hade visat att det inte var ett bra alternativ? Det är lättare att skydda sig bakom en skräm. Ett samråd som enbart genomförs via internet är inte bra tror jag.

Trafikverket arbetar mycket med att försöka nå fler människor genom att förändra typen av samråd. Allt mer digitaliseras och förenklas vilket leder till att andra målgrupper engagerar sig. Jag tror att Trafikverket måste sluta vara så konservativa och påbörja nya varianter av samråd. Sök upp målgrupper åk ut och informera på företag, skolor och på det viset öka engagemanget.

Gruppdynamik är svårt att förutse. Det beror på antalet personer, hur personerna är, var deras intressen i projektet ligger med mera. Det finns så många olika aspekter som väger in i gruppdynamik. Många av dessa går inte att undersöka utan bara skaffa sig en uppfattning om. Vi är olika som människor, vissa påverkas mer än andra. Det har varit svårt att studera

gruppdynamiken vid ett samråd. Vilka parametrar är det som påverkar en person?

Det är viktigt att utforma ett samråd med mindre stationer för att minimera storleken på grupperna för att således minimera gruppdynamiken som kan tänkas uppstå.

Det har varit svårt att dra paralleller mellan de två projekten då dessa varit väldigt olika i omfattning med mera. Valet av projekt borde kanske varit annorlunda. Jag skulle försökt välja två likande projekt för att få en bättre bild men detta var inte möjligt för det fanns inga pågående samråd med liknande omfattning och innehåll.

Tolkningen av frågorna som ställs till de intervjuade har varierat. Det kan tänkas att en noggrannare utformning av frågorna hade gjort att tolkningen blivit mer åt det håll som undersökts.

10 Källhänvisning

Boverket, 2014, Detaljplaneinstrumentet

[http://www.boverket.se/sv/PBL-](http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Detaljplanering/Detaljplaneinstrumentet/)

[kunskapsbanken/Detaljplanering/Detaljplaneinstrumentet/](http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Detaljplanering/Detaljplaneinstrumentet/) - Hämtad 2015-01-29

Forskningsmetodik, 2011, Forskningsmetodikens grunder av Runa Patel och Bo Davidson

Näslund, 1998, Lewin och dynamisk gruppsykologi i FOG, institutionen för beteendevetenskap och lärande (IBL), Grupper och gruppforskning samlingsvolym 1,

<http://liu.diva-portal.org/smash/get/diva2:768548/FULLTEXT01.pdf> -

Hämtad 2015-02-03.

Jan Trost, 4:2, 2010, Kvalitativa intervjuer

Jan Trost, 1935,

http://sv.wikipedia.org/wiki/Jan_Trost - Hämtad 2015-03-04

Kurt Lewin, 1890

http://psychology.about.com/od/profilesofmajorthinkers/p/bio_lewin.htm -

Hämtad 2015-02-04

Lewin, K. (1943a). Psychology and the process of group living. *Journal of Social Psychology*, 17. 119-29.

Lewin, K. (1943b). Forces behind food habits and methods of change. *Bulletin for National Research Council*, 108. 35-65.

Näringsdepartementet, 2012, Prop. 2011/12:118, Regeringens proposition om förändring av planläggningen

<http://www.regeringen.se/content/1/c6/18/95/29/62205e8d.pdf> - Hämtad

2015-01-28

NE 2015

<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/kurt-lewin> -

Hämtad 2015-02-11

RP, BD 4:6, 2011, Forskningsmetodikens grunder, Att planera, genomföra och rapportera en undersökning, Runa Patel och Bo Davidson upplaga 4:6 2011.

SFS, 2012:707, Vägförordning (2012:707)
http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Vagforordning-2012707_sfs-2012-707/ - Hämtad 2015-01-28

SFS, 2010:1362, Vägsäkerhetslag
http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Vagsakerhetslag-20101362_sfs-2010-1362/ - Hämtad 2015-03-04

SFS, 2010:900, Plan och Bygglagen
http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/ - Hämtad 2015-03-04

SFS, 2004:526, Järnvägsförordning
<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/20040526.htm> - Hämtad 2015-03-04

SFS, 1998:808, Miljöbalken, Kapitel 6 Miljökonsekvensbeskrivning
http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Miljobalk-1998808_sfs-1998-808/#K6 - hämtad 2015-01-27

SFS, 1995:1649, Lagen om byggande av järnväg (1995:1649)
http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Lag-19951649-om-byggande-av_sfs-1995-1649/ - Hämtad 2015-01-27

SFS, 1988:950, Kulturmiljölag
http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Lag-1988950-om-kulturminnen_sfs-1988-950/ - Hämtad 2015-03-04

SFS, 1986:223, Förvaltningslag
<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19860223.htm> - Hämtad 2015-03-04

SFS, 1977:654, Lag om kungörande i mål och ärenden hos myndighet m.m.
<https://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19770654.htm> - Hämtad 2015-02-04

SFS, 1971:948, Vägslag (1971:948)
http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Vaglag-1971948_sfs-1971-948/ - Hämtad 2015-01-28

SOU 2010:57, Effektivare planering av vägar och järnvägar
<http://www.regeringen.se/content/1/c6/15/09/93/8e90a300.pdf> - Hämtad 2015-01-26

TDOK 2013:0403 - Hämtad 2015-01-27

Trafikverket, 2013a, Bakgrund Förändring av planeringsprocessen
<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Effektiviserad-planlaggningsprocess/Bakgrund---Effektiviserad-planlaggningsprocess/>
Hämtad 2015-01-12

Trafikverket, 2013b, Planeringsprocessen
http://www.trafikverket.se/PageFiles/106166/planlaggning_vagar_jarnvagar_1_0_141014.pdf - Hämtad 2015-01-12

Trafikverket, 2013c, Vägledning för pågående projekt
http://www.trafikverket.se/PageFiles/106166/direktiv_for_pagaende_projekt_130108.pdf - Hämtad - 2015-01-29

Trafikverket, 2013d, Nya vägar och järnvägar – Så här planerar vi
http://www.trafikverket.se/PageFiles/109918/100585_Nya_vagar_och_jarnvagar_sa_har_planerar_vi.pdf - Hämtad 2015-03-03

Trafikverket, 2012, Trafikverkets äldre version av fysisk planering
http://www.trafikverket.se/PageFiles/106166/trvok_trafikverkets_overgripande_krav_for_fysisk_planlaggning_av_vagar_och_jarnvagar_tdok_2012_1151.pdf - Hämtad 2012-02-03

Trafikverket, 2011, Samverkansmetoder
http://www.exempelbanken.se/system/documents/45/original/2011_078_samverkansmetoder_samrad_och_dialog_vid_trafikplanering.pdf - Hämtad 2015-03-03

Varbergstunneln, 2015
<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Halland/Varberg-dubbelspar-i-tunnel-och-resecentrum/> - Hämtad 2015-02-10

Väg 21, <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Skane/Vag-21-Hassleholm-Kristianstad/> - Hämtad 2015-04-10

Översiktsplan, 2015, Beskrivning av en översiktsplan
<http://sv.wikipedia.org/wiki/%C3%96versiktsplan> - hämtad 2015-01-27

10.1 Bilder

Alla bilder är tagna eller tillverkade av författaren.