



Remissyttrande över betänkandet *Gestaltad livsmiljö* (SOU 2015:88)

Övergripande synpunkter

Trafikverket har tagit del av regeringens förslag till en ny politik för arkitektur, form och design. Trafikverket ser positivt på att arkitekturfrågorna blir uppmärksammade och allsidigt belysta. Direktiven till betänkandet omfattar ett antal samhällsfrågor som har en tydlig relation till Trafikverket och dess verksamhet. De delar som inte berör Trafikverket har varken analyserats eller kommenterats.

Trafikverket konstaterar att betänkandet utförligt beskriver bakgrundsförhållanden och belyser olika aspekter på arkitektur, form och design i samhällsutvecklingen. Perspektivet *Gestaltad livsmiljö* är ett omfattande perspektiv som vill utveckla en lovvärd helhetssyn i enlighet med direktiven. Trafikverket anser att denna ambition är väl beskriven i många delar. Betänkandets förslag kan bidra till att utveckla den nya arkitekturpolitiken i en gynnsam riktning.

Trafikverket saknar i betänkandet en mera utvecklad behandling av landskapet och dess koppling till den infrastruktur som är av betydelse för såväl gestaltade som ogestaltade livsmiljöer. Den "Europeiska Landskapskonventionens" (ELC) ratificering (2011) och implementering (myndighetsgemensamt arbete) som nämns i direktiven kunde ha fått prägla utredningen mera påtagligt. Trafikanläggningarnas arkitektur är i det sammanhanget ett område som i hög grad påverkar samhället och dess utveckling. Sverige står inför en omfattande satsning på ny infrastruktur som ska motsvara högt ställda krav samtidigt som det finns stora utmaningar i att upprätthålla kvaliteter i det redan byggda. Trafikverket ser behov av ett medvetet arkitektoniskt arbete för att utveckla utformningen av livsmiljöer som utsätts för ett starkt förändringstryck. Förvaltningsperspektivet och behovet av aktivt skydd i den gestaltade livsmiljön är aspekter som också kunde belysts mera utförligt.

Trafikverket uppfattar att tyngdpunkterna i *Gestaltad livsmiljö* presenteras och formuleras som "**Förslag**" resp. "**Bedömning**". Trafikverkets remissvar och ställningstaganden följer nedan betänkandets förslag och bedömningar kapitelvis.



Sammanfattning

Kapitel 6 Förslag till nya nationella mål

Trafikverket tillstyrker delar av förslaget:

- Trafikverket anser att det är en riktig ambition att utveckla de mål som gällt för arkitekturområdet sedan slutet av 1990-talet. Det föreslagna övergripande målet kan fungera i sammanhanget.
- Trafikverket anser däremot att de fyra nya målen inte är tillräckligt konkreta för att bli verkningsfulla i en målstyrd verksamhet.

Trafikverket är också tveksamt till betänkandets analyser och förslag som leder till att målen i "Framtidsformer" kan uppgå i de föreslagna nya målen utan att det får konsekvenser. Det gäller t.ex. hänsynen till kulturhistoriska värden och det tidigare målet som rör det ekonomiska perspektivet på det som görs i offentlig regi. Vidare anser Trafikverket att en koppling till FN:s mål för Hållbar Utveckling 2030 (Global Goals) hade kunnat berika analysen och kanske även kunnat påverka utformningen av målen.

Kapitel 7 Förslag att inrätta en ny myndighet

Trafikverket avvisar förslaget:

Myndigheten för Gestaltad Livsmiljö är ett förslag som ingående bör analyseras och jämföras med andra former och modeller som stärker arkitektur, form och design. Trafikverket delar inte uppfattningen att de behov som betänkandet lyfter fram bäst tillgodoses med en ny myndighet. Trafikverket anser att redan etablerade myndigheter i stället kan få riktade utökade uppdrag, gärna i samverkan.

Kapitel 8 Det offentliga och förslag till insatser

Flera av betänkandets förslag och bedömningar hänvisar till att den i kapitel 7 föreslagna nya myndigheten ska ansvara för genomförandet av aktiviteter. Trafikverket har analyserat innehållet i de enskilda förslagen och bedömningarna utifrån förutsättningen att även andra, befintliga myndigheter skulle kunna komma i fråga för att genomföra dem.

Trafikverket tillstyrker förslaget:

- Statliga myndigheters ansvar att ta fram särskilda program för arkitektur, form och design. **8.5.9**

Trafikverket avvisar förslaget:

- Införande av *wild card*-systemet. **8.5.14**

Trafikverket anser att betänkandets förslag att inrätta en tjänst som riksarkitekt är utvecklingsbart:

- Förslaget att inrätta en central funktion i syfte att tydliggöra arkitekturpolitikens perspektiv och utveckling är vällovt. Formen för detta bör utredas ytterligare med avseende på organisatorisk tillhörighet och bemanning. **8.5.1**



Trafikverket delar betänkandets bedömningar beträffande:

- Samverkan mellan statliga byggherrar och förvaltare. **8.5.2**
- Helhetssyn på offentliga miljöer. **8.5.3**
- Perspektivet gestaltad livsmiljö i Sverigeförhandlingen **8.5.5**
- Erfarenheterna från Delegationen för hållbara städer ska tas tillvara. **8.5.6**
- Större satsningar på grön innovation och miljöteknik. **8.5.8**

Trafikverket vill dessutom betona att de statliga bolagen är viktiga aktörer som bidrar till det offentliga rummets utformning och kvaliteter. Det är därför viktigt att de omfattas av en satsning på arkitektur, form och design. Bolagen finns omnämnda (8.3 och 8.5.1) men ingår inte i betänkandets förslag och bedömningar.

Kapitel 9 Höjd kompetensnivå inom offentlig upphandling

Trafikverket tillstyrker förslaget:

- Forskning inom offentlig upphandling av arkitektur, form och design ska stöttas. **9.8.4**

Trafikverket delar utredningens bedömningar beträffande:

- Utbildning av myndigheternas inköpare. **9.8.2**
- Metodstöd för kompetensuppbyggnad kring upphandlingsformer som underlättar inriktning mot kvalitet. **9.8.3**
- Forum för möten mellan inköpare och leverantörer. **9.8.6**

Trafikverket delar med viss reservation betänkandets bedömning beträffande:

- Samverkan mellan myndigheter. Utredningen framhåller att Upphandlingsmyndigheten ska ha god kunskap inom området arkitektur, form och design, samma kompetens ska även finnas i den föreslagna nya myndigheten som ska bistå med rådgivning. Trafikverket är tveksamt till om detta är effektivt. **9.8.1**

Kapitel 10 Kunskap, kompetens och samverkan

Trafikverket tillstyrker förslaget:

- Forskningsutlysning i hållbart samhällsbyggande. **10.9.3**

Trafikverket delar betänkandets bedömningar beträffande:

- Breddad rekrytering – en kvalitet i utbildningen. **10.9.1**
- Behov av en utvidgad kunskap i grundutbildningarna på universitet och högskolor. **10.9.5**

Kapitel 11 Lagstiftning och andra styrmedel

Trafikverket tillstyrker förslaget:

- Innovativt byggande bör främjas. **11.3.2**

Trafikverket delar betänkandets bedömning beträffande:

- Behov av fördjupad analys av gällande bestämmelser. **11.3.3**

Trafikverket är tveksamt till betänkandets bedömning beträffande:



- Inga förändringar i de aktuella paragraferna. **11.3.1**

Kapitel 12 Konsekvenser

Trafikverket anser att de konsekvenserna av betänkandets förslag kunde ha redovisats tydligare med avseende på kostnad, kvalitet och risk.

Motiveringar och förklaringar till Trafikverkets remissvar

Generella synpunkter

Trafikverket ser positivt på att arkitekturfrågorna och politikområdet får en förnyad uppmärksamhet efter åren med *Framtidsformer* i slutet av 1990-talet. Direktiven till betänkandet lyfter också fram ett antal viktiga samhällsfrågor som har en tydlig relation till Trafikverket och dess verksamhet. Betänkandet poängterar vikten av kvalitet och det offentliga byggandets förebildlighet. Trafikverket ser detta som en bra utgångspunkt för en statlig arkitekturpolitik och medverkar gärna aktivt i den utvecklingen. Utredningen poängterar vad arkitekturen *gör* vilket är positivt med tanke på arkitekturfrågorna i infrastrukturprojekt är en del av samhällsplaneringen och samhällsutvecklingen.

Aktivt påverkande arkitektur – perspektivet väg- och järnvägsmiljöer

Trafikverket anser att det finns viktiga budskap i *Gestaltad livsmiljö* som särskilt förtjänar att kommenteras. I betänkandet hävdas att genomtänkt arkitektur, form och design har betydelse för hur vi agerar i det offentliga rummet; arkitekturen gör något aktivt med oss. Det gäller naturligtvis även trafikmiljöerna. På 1980-talet började Vägverket pröva vägtypen ”Miljöprioriterad genomfart” efter holländsk förebild. Ett av syftena var att, med hjälp av medveten fysisk utformning, få fordonstrafikanterna att uppträda på ett sätt som blev tryggt och säkert även för de oskyddade trafikanterna. Ett annat exempel i en helt annan skala är motorväg E6 genom Halland. Den är projekterad och byggd med stor känsla för landskapets former och har ett rytmiskt förlopp som gör resan behaglig och variationsrik. Motorvägen är ett skickligt utformat byggnadsverk som stödjer önskvärda och säkra beteenden hos dem som använder den. E6 är också landets första väg som kom att skyltas med den nya högre hastighetsgränsen 120 km/h.

Järnvägssystemet byggdes upp med höga arkitektoniska ambitioner som inbegrep dess parker och trädgårdar. Även idag präglas förväntningarna på järnvägens miljöer av dess historia och stationsprojekt möts ofta av stora förväntningar vad gäller funktion och utformning. Omvänt möts slitenhet och förfall i miljöerna ofta av starkt negativa reaktioner från resenärer och andra. Det leder tyvärr också till situationer där skadegörelse och klotter förekommer.

Ett aktivt arbete bedrivs nu i Trafikverket för att vända utvecklingen, främst sker detta genom att försöka samordna olika förbättringsarbeten i tid och rum längs utpekade stråk. Trafikverket möts ofta av en positiv respons på insatser som handlar om att upprusta, komplettera befintlig anläggning eller bygga nytt – även när andra är ansvariga för projekten (t.ex. Jernhusen eller kommunen). Projekt som särskilt kan framhållas är vinnarna av Trafikverkets arkitekturpris åren 2011 och 2013; utbyggnaden av Bollnäs resecentrum resp. det nyanlagda Umeå Östra resecentrum. Uppmärksamheten kring arkitekturpriset visar att Trafikverkets anläggningar utgör en del av den offentliga miljön som är betydelsefull för många människor.



Attityder och insikter

En annan aspekt som betänkandet lyfter fram är behovet av breda "folkbildande" insatser som syftar till att öka kunskaperna inom arkitektur, form och design på ett generellt plan. Här finns också målgruppsinriktade initiativ som verkar i samma riktning. Vidare betonas att frågor som rör arkitektur, form och design måste ses i den dynamik som ett föränderligt samhälle präglas av. God arkitektur är i den meningen inte en frusen konst utan en högst levande, kommunicerande dimension av vår gestaltade livsmiljö. Trafikverket sympatiserar med dessa synsätt och resonemang. Möjligen hade utredningen kunnat ta ett steg till och föreslagit konkreta insatser för att öka förståelsen för den gestaltade livsmiljöns värden.

Relationen bakgrundsbeskrivning, bedömning och förslag

Gestaltad livsmiljö är till stora delar en beskrivande utredning. Beskrivningarna utgörs ofta av neutral bakgrundsinformation som ibland får formen av innehållet i en lärobok. Trafikverket anser att det inslaget kunde begränsats till förmån för mer utvecklade analyser och förslag. Som det nu är så följs inte beskrivningarna upp på ett konsekvent sätt, förslagen är få eller uteblir helt. Betänkandets analyser av vad som händer i den offentliga miljön kunde också ha varit mera konkreta. Det finns påtagliga upplevelsemässiga fenomen, hot och möjligheter som utredningen därför inte fångar. Det hade varit intressant om ett tvärsnitt av våra offentliga rum besökts och beskrivits – situationen är delvis helt annorlunda idag jämfört med 1998 när analyserna gjordes som låg till grund för *Framtidsformer*.

Begreppet Gestaltad livsmiljö

Benämningen på förslaget till en ny arkitekturpolitik är gestaltad livsmiljö. Definitionsmässigt hamnar utredningens fokus påfallande ofta i den urbana miljön medan landsbygdens kulturmiljöer, utbud och möjligheter inte får samma uppmärksamhet. En annan effekt av ett alltför urbant fokus är att den ogestaltade livsmiljön i form av naturvärden, betydelsefulla för människor, flora och fauna mycket sparsamt omfattas av utredningens tankegångar. Trafikverket menar att detta är problematiskt eftersom infrastrukturplaneringar, både planerade och befintliga, ständigt måste relateras till exempelvis naturvärden och det rörliga friluftslivets anspråk.

Landskap och landskapsarkitektur

Landskapets betydelse för samhällsbyggandet betonas i avsnittet om Sverige-förhandlingen. Här finns beskrivningar som rör landskapets skala och struktur, hållbarhet och nödvändigheten av lyhörda processer. I andra delar av dokumentet är landskapet mera godtyckligt behandlat. Att som i 4.3.3 hävda att "inflyttningen till städerna har lett till att stadsrummet har kommit att förtätas, vilket som helhet innebär ett minskat behov av transporter och att man sparar natur- och åkermark utanför staden" är en förenkling som knappast håller. Här förbises kända problem: öppen jordbruksmark växer igen, möjligheter till en hållbar utveckling med en viss grad av självförsörjning minskar, den biologiska mångfalden hotas, med mera. Trafikverket försöker hantera problemen och möjligheterna genom ett metod-utvecklingsarbete som bland annat inspirerats av den Europeiska Landskapskonventionens ratificering och implementering (ELC 2011). Konventionens grundläggande åtagande handlar om att skydda, förvalta och planera våra landskap. För att åstadkomma detta krävs att vi kan beskriva landskapens ekolo-



giska och sociala funktioner, dess tidsdjup och även dess upplevelsevärden på ett grundligt sätt. I arbetet mobiliseras en rad olika kompetenser och professioner förutom arkitekter och landskapsarkitekter. Det är Trafikverkets uppfattning att betänkandet vunnit på en mer grundlig genomgång av landskap och infrastruktur.

Kapitel 6 Nya nationella mål

Trafikverket anser att det finns goda möjligheter att använda och utgå från de mål som formulerades i *Framtidsformer*. Ett möjligt tillvägagångssätt för betänkandet hade varit att konkretisera dem och därmed öka deras konkreta tillämpning. I *Gestaltad livsmiljö* aggregeras målen till ett fåtal. Om målen beslutas i enlighet med förslaget innebär det en hel del arbete med att bryta ned dem till en nivå som blir verkningsfull i den verksamhet som Trafikverket bedriver.

Trafikverket är också tveksamt till att målen i *Framtidsformer* kan uppgå i de föreslagna nya målen utan att det får konsekvenser. Det gäller t.ex. hänsynen till kulturhistoriska värden och det tidigare målet som rör det ekonomiska perspektivet på det som görs i offentlig regi: Kvalitet och kostnadsaspekter ska inte underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden. Den tydlighet och uttalade ambition som gällde i *Framtidsformer* ersätts nu av utslätade allmänna formuleringar som i förlängningen innebär sämre utgångspunkter för att effektivt arbeta för en bättre gestaltad livsmiljö.

Vidare anser Trafikverket att en koppling till FN:s mål för Hållbar Utveckling 2030 (Global Goals) hade varit intressant eftersom flera av dem berör den gestaltade livsmiljön i såväl stadsbygd som landsbygd. FN:s mål bör därför kunna relateras till de nationella målen.

Kapitel 7 Förslag att inrätta en ny myndighet

7.3 Trafikverket avvisar förslaget att inrätta den nya Myndigheten för Gestaltad Livsmiljö. Trafikverket menar att det finns konsekvenser av förslaget som betänkandet inte helt redovisar vidden av. Det är en mödosam väg att gå från dagens ArkDes till en etablerad, effektivt fungerande myndighet. Här uppkommer också ett antal frågor som inte är tillräckligt belysta som rör de uppdrag myndigheten skulle komma att tilldelas. Frågorna gäller t.ex. mandat, ansvar, uppföljning med mera. Trafikverket anser att detta förslag bör vägas mot alternativet att redan etablerade myndigheter i stället får riktade utökade uppdrag, gärna i samverkan.

7.3 I betänkandet föreslås att den nya myndigheten ska få uppdraget att följa upp statens arbete och förebildlighet genom samverkan med andra myndigheter. Detta är en angelägen uppgift och ett arbete som Trafikverket gärna medverkar i. Sannolikt kan detta uppdrag tilldelas någon redan etablerad myndighet.

7.3 I betänkandet görs bedömningen att den föreslagna myndigheten med utgångspunkt i ett helhetsperspektiv ska ansvara och verka för genomförande och uppföljning av den statliga politiken för arkitektur, form och design. Trafikverket delar inte den bedömningen, och ser problem med att ansvarsfrågan skulle hanteras på det föreslagna sättet. Trafikverket anser att det vore bättre att de respektive berörda myndigheterna själva ansvarar för sin verksamhet fullt ut. Det skapar en tydlighet och logik som främjar områdets utveckling.

7.3.4 I betänkandet framförs att det finns behov av att inrätta en designfunktion som ska ge stöd och kunskap för ökad användning av designmetodik i statliga verksamheter därmed främja denna metodik. Trafikverket instämmer i att metodutveckling är en angelägen fråga. Den omfattar även områdena arkitektur



och form. Sådana aktiviteter bör, menar Trafikverket, delegeras till och hanteras av berörda myndigheter.

Kapitel 8 Det offentliga och förslag till insatser

Flera av betänkandets förslag och bedömningar hänvisar till att den i kapitel 7 föreslagna nya myndigheten ska ansvara för genomförandet av aktiviteterna. Trafikverket har analyserat innehållet i de enskilda förslagen och bedömningarna utifrån förutsättningen att även andra, befintliga myndigheter skulle kunna genomföra dem.

8.5.1 Trafikverket anser att betänkandets förslag att inrätta en tjänst som riksarkitekt är utvecklingsbart. Trafikverket väljer att se förslaget som en central funktion i syfte att tydliggöra arkitekturpolitikens perspektiv och utveckling. Titeln "Riksarkitekt" är emellertid väldigt pretentiös och har vissa historiska belastningar som bör beaktas. Den leder också tanken till att en enda person kan vara frontfigur för arkitekturen i landet. Trafikverket är tveksamt till utformningen av förslaget som kan innebära överdrivna förväntningar på den som utses till riksarkitekt. Med begränsade resurser och mandat kan hela idén med förslaget få motsatt verkan. Trafikverkets anser att andra sätt att organisera uppgiften kan övervägas, t.ex. genom att en grupp kompetenta personer utses som tillsammans får ett avgränsat uppdrag. Stadsmiljørådet är ett intressant exempel på detta, både när det gäller själva organiserandet och gruppens arbetssätt.

8.5.2 Trafikverket delar betänkandets bedömningar med avseende på utvecklad samverkan mellan statliga byggherrar och förvaltare. Trafikverket ingår i *Samverkansforum för statliga byggherrar och förvaltare*. Detta samarbete är mycket givande för Trafikverket.

8.5.3 Helhetssyn på offentliga miljöer är något som Trafikverket välkomnar. Trafikverket anser att *Samverkansforum för statliga byggherrar och förvaltare* kan ges en central, samordnande roll i ett sådant uppdrag.

8.5.5 Perspektivet gestaltad livsmiljö i Sverigeförhandlingen är en angelägen framtidsfråga som Trafikverket anser bör ges en kontinuitet och kvalitetssäkring som motsvarar omfattningen på denna omfattande nationella satsning.

8.5.6 Erfarenheterna från Delegationen för hållbara städer ska tas tillvara. Trafikverket medverkar i delegationens arbete.

8.5.8 Större satsningar på grön innovation och miljöteknik är en viktig del av Trafikverkets ambitioner t.ex. inom upphandlingsområdet, investeringsverksamheten och drift och underhåll.

Trafikverket vill dessutom betona att de statliga bolagens medverkan är viktig. De bör omfattas av en satsning på arkitektur, form och design som är i överensstämmelse med de uppgifter som riktas till de statliga myndigheterna. Trafikverket föreslår att de statliga bolagen medverkar aktivt i *Samverkansforum för statliga byggherrar och förvaltare*.

8.5.9 Trafikverket tillstyrker förslaget att statliga myndigheter får ansvar för att ta fram särskilda program för arkitektur, form och design. Trafikverket har inlett ett arbete med ett eget Handlingsprogram för arkitektur. Programmet är indelat i fem insatsområden som bl.a. omfattar arkitekturpolicy, interna utbildningar och utvärdering av investeringsprojekt.

8.5.14 Trafikverket avvisar förslaget att införa ett *wild card*-system eftersom behovet av ett sådant system inte finns. Upphandlande enheters krav på företag i upphandlingar ska stå i proportion till enheternas behov i den enskilda upphand-



lingen. Om problem föreligger med oproportionerligt högt ställda krav inom ett specifikt upphandlingsområde så anser Trafikverket att detta troligtvis har sin grund i upphandlingsområdets speciella karaktär. Det kan medföra en osäkerhet hos upphandlande enheter vilket i sin tur leder till att kraven ställs för högt. Ett *wild card*-system skulle då endast angripa "symptomet" och inte själva orsaken till problemet. Trafikverket anser istället att ökat stöd och utbildning till upphandlande enheter är en bättre lösning, vilket också föreslås i kapitel 9.

Kapitel 9 Höjd kompetensnivå inom offentlig upphandling

Betänkandet redovisar problem som beskrivs i åtta olika punktsatser (sid 196). Denna breda analys genererar ett förslag som handlar om behovet av att stötta forskning. För Trafikverket är den här delen av betänkandet ett belysande exempel på beskrivningar av problem som, med ett undantag, inte får en konsekvent hantering i form av konkreta förslag.

9.2 I avsnittet om lagen om offentlig upphandling framgår att utredaren menar att den offentliga sektorn ska vara förebildlig i att främja kvalitet när det gäller all upphandling, inte minst upphandling av arkitektur, form och design. Vidare ska kompetens och fokus på kvalitet vid offentlig upphandling vara central.

Trafikverket anser att fokus bör ligga på att upphandla *rätt* kompetens och *rätt* kvalitet vid offentlig upphandling. Kraven på det som skall upphandlas ska vara proportionerliga i förhållande till behovet som ska täckas av upphandlingen.

9.3.1 I betänkandet förs uppfattningen fram att den svenska lagstiftningen förordar öppna och selektiva upphandlingsförfaranden.

Trafikverket vill i det avseendet påpeka att lagstiftningen inte förordar vissa förfaranden. Lagstiftningen anger vilka förfaranden som kan användas och vilka krav som ska vara uppfyllda för att respektive förfaranden ska kunna användas.

9.3.1 Angående innovationsvänlig upphandling vill Trafikverket framföra följande. Innovationsupphandling är ett samlingsbegrepp för typerna Utvecklingsfrämjande upphandling (hette tidigare Innovationsvänlig upphandling), Upphandling av nya lösningar och Anskaffning av FoU-tjänster (de två sistnämnda gick båda tidigare under begreppet Upphandling av innovation). I Trafikverket görs utvecklingsfrämjande upphandlingar dagligen, men däremot upphandling av nya lösningar mer sällan. Än mer sällan genomförs Anskaffning av FoU-tjänster.

Trafikverkets uppfattning är att det finns många möjligheter att göra utvecklingsfrämjande upphandlingar genom att ha en genomtänkt upphandlingsstrategi (medvetna val av exempelvis upphandlingsförfarande, utvärderingsmodell, incitamentsmodell, entreprenadform, ersättningsform, samverkansform, med mera). Det finns också ett förfarande, Konkurrenspräglad dialog, som passar bra för både utvecklingsfrämjande upphandlingar och upphandlingar av nya lösningar. Dessutom finns metoden Förkommersiell upphandling för att genomföra en anskaffning av FoU-tjänster.

9.3.1 Av betänkandet framgår att man i den tidiga dialogen ger alla potentiella leverantörer möjligheter att kommunicera.

Trafikverket vill påpeka att en tidig dialog inte behöver innebära att man ger alla potentiella leverantörer möjlighet att kommunicera. Av exempelvis resursskäl kan myndigheten välja att kommunicera med ett urval av marknadens aktörer.

9.5.2 I betänkandet framhålls statens förebildlighet som beställare av varor och tjänster. Utredaren hävdar att "trots att den gestaltade miljön runt omkring oss,



med alla dess produkter, tjänster och processer ofrånkomligen påverkar oss dagligen, värderas fortfarande de ekonomiska aspekterna framför kvalitet.”

Det är för Trafikverket oklart vilken statistik eller vilka fakta som utgör underlag för detta påstående.

9.5.3 I avsnittet om upphandling av tjänster för planering, byggande och inredning framhålls att ”Myndighet bör ges möjlighet att välja mellan samtliga ramavtalsupphandlade aktörer utifrån behovet i det enskilda fallet.”

Trafikverket vill framhålla att det finns rättspraxis som styr på vilket sätt ramavtal får hanteras som kan begränsa denna möjlighet.

9.5.5 I betänkandet beskrivs värdet av hållbar upphandling och som föredöme nämns ”Gårdstensbostäder – exempel på tillämpning av social upphandling”.

Trafikverket vill påpeka att även i denna fråga finns det anledning att hålla i åtanke den rättspraxis som finns på området.

9.6.1 I betänkandet beskrivs kompetens och kvalitet på följande vis: ”Kvalitetsaspekten är återkommande vid problembeskrivningar av LOU och hanteringen av reglerna.”

Trafikverket vill framhålla att såväl de gamla som de nya upphandlingsdirektiven ger möjlighet att i stor omfattning beakta kvalitet.

Av betänkandet framgår att de nya EU-direktiven ger medlemsstaterna möjlighet att inte tillåta att lägsta pris används som en utvärderingsgrund, de ska ”uppmuntra och möjliggöra en större inriktning mot kvalitet i den offentliga upphandlingen”. Det stämmer att de nya EU-direktiven ger medlemsstaterna möjlighet att inte tillåta att lägsta pris används som en utvärderingsgrund. Såvitt Trafikverket förstått kommer detta dock inte att ske i den svenska implementeringen av direktiven.

9.6.2. I betänkandets sammanfattning av de identifierade problemen påstår utredaren följande: ”Inköpares fokus på att välja lägsta pris istället för att beakta det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet.”

Trafikverket har andra erfarenheter som visar att lägst pris inte behöver innebära dålig kvalitet. De i upphandlingen angivna minimikraven sätter gränserna för den kvalitet som ska uppnås. Det är alltså möjligt att upphandla med mycket höga krav på kvalitet men ändå ha utvärderingskriteriet lägst pris.

9.8.1 Trafikverket delar bedömningen att det är bra att upphandlingsmyndigheten pekas ut som den som ska ha kunskap om upphandling inom dessa områden. Det är dock för Trafikverket oklart vad det betyder att upphandlingsmyndigheten även ska ha god kunskap om helhetsperspektivet gestaltad livsmiljö. Trafikverket ser således en risk för dubbla roller inom området.

9.8.2 Utbildning av myndigheternas inköpare är en aktivitet som Trafikverket är positiv till. Trafikverket delar alltså betänkandets bedömningar i denna del.

9.8.3 Metodstöd för kompetensuppbyggnad kring upphandlingsformer som underlättar inriktning mot kvalitet är ett utvecklingsarbete som Trafikverket kan medverka i. Trafikverket delar alltså betänkandets bedömningar i denna del.

9.8.4 Forskning inom offentlig upphandling av arkitektur, form och design ska stötts. Trafikverket tillstyrker förslaget och deltar gärna i ett sådant arbete.



9.8.6 Forum för möten mellan inköpare och leverantörer. Trafikverket deltar i olika forum där såväl leverantörer som beställare möts. Trafikverket delar alltså betänkandets bedömningar i denna del.

Kapitel 10 Kunskap, kompetens och samverkan

10.8 I betänkandet betonas att ett framgångsrikt arbete med en hållbar samhällsutveckling möjliggörs av starka och kunniga beslutsfattare och beställare inom offentlig verksamhet, näringsliv och organisationer – vilket förutsätter insikter inom arkitektur, form och design.

Trafikverket saknar förslag i betänkandet som en konsekvent följd av denna analys.

10.9.1 Trafikverket delar betänkandets bedömningar beträffande ”Breddad rekrytering – en kvalitet i utbildningen”.

10.9.3 Trafikverket tillstyrker förslaget ”Forskningsutlysning i hållbart samhällsbyggande”.

10.9.5 Trafikverket delar betänkandets bedömningar beträffande ”Behov av en utvidgad kunskap i grundutbildningarna på universitet och högskolor”.

Kapitel 11 Lagstiftning och andra styrmedel

11.2.3 I betänkandets beskrivningar av väglagen och lagen om byggande av järnväg redovisas de tillkommande förändringar som blev följden av *Framtidsformer*. Beskrivningen antyder att de aktuella paragraferna ska tillämpas endast vid nyinvesteringar i infrastruktur.

Trafikverket vill framhålla att bestämmelserna i lagarna som rör estetik, hänsyn till landskapsbild med mera gäller generellt.

11.3.1 Trafikverket är av flera skäl tveksamt till betänkandets bedömning beträffande ”Inga förändringar i de aktuella paragraferna”.

Trafikverket anser att bedömningen är motsägelsefull – särskilt när den ställs mot analysen i avsnittet 11.3.3 som slår fast att en fördjupad analys av bestämmelserna behövs. En motivering till att låta nuvarande lagtexter vara oförändrade är enligt utredaren att *Gestaltad livsmiljö* inte fått någon formell framställning som behandlar detta. Trafikverket tolkar betänkandets direktiv på ett annat sätt då det framgår av rubriken ”Lagstiftning och andra styrmedel” att utredaren ska ”lämna författningsförslag där så bedöms nödvändigt”. Ytterligare ett skäl som utredaren för fram är att större översyner av berörda lagar nyligen gjorts. Även här har Trafikverket en avvikande uppfattning eftersom det är planeringssystemet som varit i fokus vid översynen. De estetiska perspektiven har inte berörts i det sammanhanget.

Trafikverket hade gärna sett att en översyn gjorts av de s.k. skönhetsparagraferna i syfte att utveckla dem språkligt och innehållsmässigt. Exempelvis lyder nuvarande formulering i 4 § i väglagen: ”En estetisk utformning ska eftersträvas” och i lagen om byggande av järnväg gäller att ”hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden”. Dessa formuleringar är inte tillräckligt skarpa för att ge vägledning i konkreta valsituationer. Ett förtydligande i lagtexten skulle kunna innebära skillnad för exempelvis masshantering i infrastrukturprojekt. Denna konkreta fråga inrymmer ofta svåra överväganden som kan utgå från såväl ett formgivningsperspektiv där massorna tillskapar värden, som alternativa synsätt där intrångsproblematik och kostnader dominerar. Det sistnämnda alternativet riskerar att leda till resultat där landskapsarkitekturen inte ingår som en aktiv dimension i besluten.



11.3.2 Trafikverket tillstyrker förslaget ”Innovativt byggande bör främjas”. Betänkandet hänvisar i denna del till bestämmelser och tillämpningar i plan- och bygglagen. Förslaget är ändå av intresse för Trafikverket eftersom innovationer inom bostadsbyggandet t.ex. kan omfatta relationen till trafikleder och järnvägsanläggningar.

11.3.3 Trafikverket delar betänkandets bedömningar beträffande ”Behov av fördjupad analys av gällande bestämmelser”. I betänkandet konstateras att någon utvärdering av lagstiftningen från 1999 inte gjorts, frågan är således angelägen eftersom de paragrafer som då tillkom antas ha haft betydelse i både planerings- och byggskedan. Trafikverket instämmer således i utredningens bedömning, dock är det något oklart om det skisserade uppdraget ska ses som ett konkret förslag eller om det endast ingår som en del av bedömningen.

Kapitel 12 Konsekvenser

Trafikverket anser att de ekonomiska förutsättningarna och de praktiska konsekvenserna av betänkandets förslag är utvecklade. Beslutsunderlaget för att bilda en ny myndighet bör vara särskilt väl underbyggt när det gäller såväl kvalitet som ekonomi. Trafikverket saknar också generella riskanalyser kopplade till de föreslagna förändringarna.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Lena Erixon. Föredragande i ärendet har varit chefsarkitekt Johnny Hedman. Samråd har skett med de centrala funktionerna E, IL och US samt med verksamhetsområdena IV och PR. Vidare har resultatenheten FR medverkat i samråden.

Lena Erixon, generaldirektör