



PM - Effektiviserad fysisk planeringsprocess

2007-12-05

Konsulter inom samhällsutveckling

WSP Analys & Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. Vi arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer för att bidra till ett samhälle anpassat för samtiden såväl som framtiden. Vi förstår de utmaningar som våra uppdragsgivare ställs inför, och bistår med kunskap som hjälper dem hantera det komplexa förhållandet mellan människor, natur och byggd miljö.

Titel: Effektiviserad fysisk planeringsprocess
Redaktör: Bengt Andersson
Övriga medverkande: Anna Modin, Emma Byström
WSP Sverige AB
Besöksadress: Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen
Tel: 08-688 60 00, Fax: 08-688 69 99
Email: info@wspgroup.se
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se
Foto: Joachim Lundgren, Carl Swensson



Förord

Det tar tid från idé till genomförande av transportinfrastruktur i Stockholmsregionen.

WSP har under hösten 2007 haft i uppdrag av en beställargrupp bestående av Regionplane- och trafikkontoret i Stockholms län (RTK), Länsstyrelsen i Stockholms län, Vägverket Region Stockholm, Banverket samt Stockholms stad att ta fram en rapport med syftet att bidra till en effektivisering av processen för fysisk planering med prövning främst med avseende på väg och järnväg (enligt bl.a. Miljöbalken, PBL samt väg- och järnvägslagarna) med ett samtidigt beaktande av kraven på demokratiskt inflytande och rättssäkerhet samt behovet av att processerna skall kunna överblickas av medborgarna.

WSP har i detta uppdrag bearbetat och tagit fram en mer utvecklad sammanfattning utifrån den rapport som tidigare tagits fram, i syfte att bl.a. kunna tillämpas i regeringsuppdraget kring Stockholms transportinfrastruktur med förhandlingsmannen Carl Cederschiöld.

Stockholm december 2007

Bengt Andersson





Effektiviserad fysisk planeringsprocess

Regionplane- och trafikkontoret i Stockholm, Länsstyrelsen i Stockholms län, Vägverket Region Stockholm, Banverket och Stockholms stad har låtit konsultföretaget WSP göra en rapport om möjligheterna till effektivisering av processen för fysisk planering med prövning främst med avseende på väg och järnväg (enligt bl.a. Miljöbalken, PBL samt väg- och järnvägslagarna) med ett samtidigt beaktande av kraven på demokratiskt inflytande och rättssäkerhet samt behovet av att processerna skall kunna överblickas av medborgarna. Rapporten tar sikte på situationen i Stockholm, men slutsatserna är i huvudsak generella. I detta dokument redovisas en utvecklad sammanfattning av den rapport som tagits fram.

Inriktningen har varit både ge en övergripande problembild och peka på möjligheterna till förändringar i lagstiftningen och praxis i avsikt att effektivisera planeringsprocesserna för stora infrastrukturprojekt i Stockholmsregionen. Förslagen innehåller inga stora systemförändringar eller maktförskjutningar. De är menade att vara allsidiga och tillgodose alla aktörers perspektiv av effektivisering och kunna implementeras utan någon längre tids utredning. Organisatoriska ändringar är sannolikt mer effektiva än lagstiftningsåtgärder för att åstadkomma en snabb förändring.

De förslag och slutsatser som presenteras nedan svarar WSP för.

En samlad problembild

Ett omfattande arbete har genomförts i framtagandet av rapporten kring att samla en gemensam problembild över planeringsprocessen av stora infrastrukturprojekt i en storstadsmiljö. Tidigare problembeskrivningar har i mycket hög utsträckning utgått ifrån en specifik lagstiftning eller aktör.

Lagstiftningen fungerar olika bra för olika aktörer

En övergripande slutsats är att de lagar som hanterar processen klarar av den uppgift den var tänkt att utföra, i de flesta fall. De fungerar mindre bra vid stora, komplicerade och utdragna projekt i storstadsmiljö och den fungerar bättre för vissa aktörer i systemet och mindre bra för andra. Den aktör som vill få till stånd en förändring har många instanser att passera på vägen.

Få aktörer har överblick över systemet

Nära nog alla skriftliga och muntliga källor som utgör grunden i denna rapport uttrycker behovet av förenkling och effektivisering. Problembilden skiljer sig



dock åt dem emellan. Processen är lång och innehållsrik och få aktörer har överblick över hela systemet. Varje lagstiftning har tidigare tittats på var för sig, och varje aktör optimerar organisation och förslag till förändring utifrån sin synvinkel. Det är den andra övergripande slutsatsen för denna studie.

Komplicerade projekt får ta tid, men processen kan kortas

De flesta aktörer är överens om att det går att effektivisera planeringen ytterligare, men med sina olika perspektiv har de inte satt ljuset på något specifikt moment eller avseende. Det kan däremot konstateras att de planerande aktörerna som skulle kunna definiera effektivitet som att ett projekt blir av upplever större ineffektivitet än de prövande aktörer som ser planeringsprocessen som en garant för att alla viktiga frågor undersöks, prövas, avvägs och att berörda får komma till tals. Nästan alla konstaterar att stora komplicerade projekt får och bör ta tid, så att alla väsentliga frågor hinner belysas. Men som motvikt säger också de flesta att de angelägna samhällsprojekt som infrastrukturen utgör måste kunna planeras på kortare tid.

Finansiering är en knäckfråga

I detta projekt har fokus varit på den fysiska planeringsprocessen och hur denna kan effektiviseras. Den ekonomiska och fysiska planeringen är dock skilda från varandra vilket i sig utgör ett betydande hinder för effektiviseringen. Vid intervjuerna framkom att tvister om finansiering som en stor grund för brister i samarbetet mellan aktörerna. Kommuner blir till konkurrenter om statliga medel. En annan aspekt är att den planering vars projekt inte är finansierat "åldras". Beslut blir obsoleta (t.ex. järnvägsplan, men även tillståndsbeslut), underlag åldras och aktörer hinner ändra uppfattning. Detta resulterar i omtag av planeringen när finansieringen väl är klar. Ett förslag till att minska dessa effektivitetsförluster är att koppla finansieringen till tillåtlighetsprövningen.

Problem med internationell inspiration

I projektet har en genomgång av lagstiftningar för transportinfrastrukturplanering i Danmark, Finland, Storbritannien och USA genomförts. Det kan dock konstateras att det i flera fall görs en översyn av dessa för närvarande. Det kan också konstateras att en direkt jämförelse mellan lagsystemen i Sverige och andra länder är full av språkliga fallgropar där närliggande begrepp betecknar aningen olika moment eller handlingar. Det råder dessutom olika planeringstraditioner som är djupt rotade i respektive lands logik för hur planeringssystemet är uppbyggt. Som ett tredje konstaterande kan nämnas svårigheten i att låna ett specifikt moment från ett helt system och applicera i ett annat. Summerande slutsats är således att det krävs djupare studier och grundligare jämfö-



relser innan internationella planeringslagar kan stå mall för de svenska, men att det är intressant att följa resultatet av respektive lands översyn.

De danska anläggningslagarna kan svårligen appliceras i Sverige, men utred andra möjliga effektiviseringsvinster t.ex. med avseende på MKB-processen

I olika sammanhang har framförts förslag att införa den danska prövningsformen av infrastruktur.

Eftersom det danska systemet kan antas korta beslutsprocessen och ge bättre samspel med den tvärsektoriella fysiska planeringen, ger det intressant perspektiv på förnyelse av det svenska. Det finns emellertid två väsentliga utgångspunkter för det danska systemet som måste övervägas.

Den ena är att systemet bygger på en beslutstradition av nationellt formulerade bindande planeringsriktlinjer, medan det svenska utgår från lokalt planmonopol och betydligt mjukare statliga riksintresseanspråk. Det finns förvisso möjligheter även i det svenska systemet att tvinga fram viss planering (planföreläggande), men dessa har i princip inte använts under 20 år. Det pekar på en stor politisk motvilja till inskränkningar av det lokala planmonopolet.

Den andra skillnaden ligger i den lika gamla traditionen i Sverige att medborgarna får delta i planeringen och överklaga i sak från ”om”-skedet via ”var” till ”hur”, medan den danska processen begränsar klagorätten till procedurfrågor, det vill säga om processen gått rätt till. Synpunkter på andra ”hur”-frågor som handlar om utformning hanteras i Danmark i MKB-processen. Skedena ”om”, ”var” och ”hur” är en grov beteckning på syftet i de olika planeringsskedena, i Sverige exempelvis förstudie, vägutredning, arbetsplan. Med denna skillnad mellan det danska och svenska systemet torde det vara politiskt synnerligen svårt att föreslå en inskränkning i medborgarnas rätt att delta i beslutsprocesser om sin närmiljö som det danska systemet innebär, särskilt i en tid då internationella konventioner istället strävar efter att förbättra deltagandet.

Sammanfattningsvis är bedömningen att det danska systemet förutsätter så grundläggande förändringar av svensk beslutstradition att det inte kan anses möjligt att genomföra inom överskådlig tid och det förs därför inte vidare som förslag i denna rapport. Dock kan det danska systemet ge stöd för avsevärd effektivisering av svensk MKB, exempelvis genom att låta den fysiska tvärsektoriella planeringen (regional eller för små projekt lokal) vara ledprocess. Det innebär att MKB görs bara en gång i stället för i samtliga sektorsprocesser. Det kan också övervägas om regeringens tillåtlighet ska, likt det danska systemet, knytas till förutsättningar för finansiering. Detta skulle innebära en minskning



av problem med rättsligt komplicerade och tidsfördröjande omtag i planeringsprocesserna på grund av att planerna blir för gamla innan de kan finansieras.

Slutligen kan danska erfarenheter ge stöd för regeringen att i högre grad besluta om villkor för en infrastrukturinvestering. Förutsättningarna för detta är dock dels att tillåtlighetsprövningen ligger senare i processen än i dagsläget och dels att fortsatt sektorsprövning blir onödig (t.ex. villkor om buller, tunnelavlopp, grundvattensänkningar, arkeologiska undersökningar). Det förutsätter med andra ord lagändringar.

Förslag till effektivisering i de svenska lagarna

Förslagen innehåller inga stora systemförändringar eller maktförskjutningar. De är menade att vara allsidiga och tillgodose alla aktörers perspektiv av effektivisering och kunna implementeras utan någon längre tids utredning.

Samordning mellan lagar

Såsom PBL-kommittén pekade på skulle den ”dubbelplanering” och dubbla planläggning som idag görs med t.ex. arbetsplan och detaljplan begränsas genom samordnande av PBL och sektorslagarna för väg och järnväg. I första hand bör man sikta på att söka möjligheter till samordning av själva planinstituterna (t.ex. deras utbytbarhet) och planeringsprocesserna (t.ex. deras kompatibilitet). De delar som reglerar maktförhållandena (t.ex. rätten att fastställa) bör däremot undvikas.

Ett angeläget förslag som återfinns i Regeringens proposition 2006/07:122 ”Ett första steg för en enklare plan- och bygglag” är att omformulera PBL:s lydelse om miljö kvalitetsnormer så att de bättre överensstämmer med Miljöbalkens lydelse.

Utred möjligheten kring att tillskapa en gemensam infrastrukturlag

Ett utredningsuppdrag bör skapas i syfte att se över möjligheten att skapa en gemensam infrastrukturlag, genom att slå samman banlagen med de delar av väglagen som reglerar byggande av väg, bör övervägas. En gemensam lag (Lag om byggande av transportinfrastruktur) skulle bland annat underlätta användandet av fyrstegsprincipen, som kompliceras med dagens uppdelade system och inte heller tillgodoser de krav som en modern transportpolitik ställer på planeringsprocessen. Ett transportslagsövergripande synsätt i politiken kräver en transportslagsövergripande planering i praktiken. Om förstudierna inte är trafikslagsspecifika kan risken för omtag minska, vilket skulle ha en effektiviserande effekt. Förbifart Stockholm är ett exempel där kritik har framförts på ett för snävt synsätt i förstudien.



Ett annat effektiviseringskäl till en sammanslagning är att systematiskt välja det bästa ur respektive lag. Den vägrätt som finns i Väglagen skulle t.ex. kunna användas av i Banlagen och verka på ett effektiviserande sätt. Ytterligare skäl som talar för en sammanslagning är möjligheten att skapa en större tydlighet, vilket framförallt skulle gynna allmänheten som idag möts av allt för många begrepp och planeringsvarianter. Mot en sammanslagning talar t.ex. att inarbetade rutiner och planeringsfilosofier hos de båda statliga verken skulle behöva förändras och att detta kan skapa en ineffektivitet i planeringssystemet.

Utred möjligheten till förändringar av tillåtlighetsprövningen 17-kap Miljöbalken.

Bestämmelserna om inhämtande av synpunkter vid utställning av vägutredning respektive järnvägsutredning enligt sektorslagarna för väg och järnväg, och de rutiner som finns för beredning av ärenden inför regeringens prövning enl 17 kap MB, liknar varandra. I Stockholmsregionen innebär ett större projekt att omkring ett hundra myndigheter vid två närliggande tillfällen får snarlik information att uttala sig om. En ändring av denna situation skulle innebära en effektivisering. Att slå ihop dessa två moment kan dock vara knepigt eftersom skillnaden mellan dem är att den sökande myndigheten vid andra tillfället har valt och förordar ett alternativ.

En effektivisering av detta moment innebär att avgränsa antalet myndigheter som får beredningsremissen vid tillåtlighetsprövningen. Avgränsning bör göras till berörda kommuner, Länsstyrelsen, VTI, SIKA, Naturvårdsverket, Statens fastighetsverk, RAÄ och RTK, vilka borde betecknas som de viktigaste myndigheterna i sammanhanget. Effektivisering kan också ske via en minskning av detaljarbetet genom att inledningsvis vid tillåtlighetsprövningen genomföra en hearing med Regeringen (beredande departement).

Som konstaterats ovan kan det danska lagsystemets erfarenheter ge stöd för att låta regeringen i högre grad besluta om villkor vid tillåtlighetsprövningen. För att detta ska vara en effektivisering förutsätts dock att den fortsatta sektorsprövningen (exempelvis villkor om buller, tunnelavlopp, grundvattensänknings, arkeologiska undersökningar) förklaras onödig. Detta skulle dock innebära att planeringsprocessen måste gå längre innan regeringen kan avgöra tillåtligheten, vilket är helt emot syftet att få tidigt besked om lämpligheten av det planerade.

Slutligen bör det övervägas om regeringens tillåtlighet kan knytas till förutsättningar för finansiering, vilket skulle minska problemen med rättsligt komplicerade och tidsfördröjande omtag i planeringsprocesserna på grund av att planerna blir för gamla innan de kan finansieras.



Förstärk regionplanens formella status

Den regionala planeringen, (RUFSS – Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen) är av betydande vikt för planeringen i Stockholmsområdet. Den är en gemensam plattform som lägger grunden för beslut i gemensam riktning i en region där aktörerna är många och starka och projekten berör många invånare, kommersiella och offentliga aktörer.

Regionplanens formella status i dagsläget bygger idag på miljöbalkens 6 kap 19,20 §§ samt 5 § hushållningsförordningen. Det innebär att RUFSS som regionplan PBL motsvarar översiktsplaner, dvs. beslutanden måste i sina beslut beskriva hur planen har beaktats men måste inte följa den. Denna formella funktion är dock väl dold och ett tydliggörande genom referenser i miljöbalken såväl som PBL och sektorslagarna avseende detta ökar möjligheterna för regionplanen i Stockholm - såväl som översiktsplanerna - att utgöra en viktig dialog om strategisk mark- och vattenplanering och fungera som avtal mellan aktörerna i senare skeden.

Förbättrad användning av MKB

Säkerställ tidig medverkan från sektorsmyndigheter

Deltagandet från vissa centrala myndigheter under planerings- och MKB-processen är mycket lågt. Klargöranden i respektive myndigheters instruktioner eller tvingande i lag om att de förväntas delta i dessa samråd – åtminstone för de större projekt vars tillåtlighet ska prövas av regeringen – är ett sätt att komma tillrätta med detta ”samrådsskolk”.

Ett annat sätt att tvinga fram en tidigare medverkan är att i sektorslagarna införa en begränsning i yttranderätten motsvarande den som finns i PBL, där de som får överklaga endast är de som är berörda av planen och som senast under utställningstiden har lämnat skriftliga synpunkter som inte blivit tillgodosedda. Än mer tvingande regleringar kan också övervägas.

Inte bara planeringsprocessens effektivitet utan även projektens kvalitet skulle vinna på att de centrala myndigheternas sakkunskap kommer in tidigare i processen.

Utred möjligheten till behovsbedömning som medger bortval av MKB

Dagens lagstiftning skiljer mellan MKB för stora och små projekt men möjliggör inte att MKB utesluts för små projekt. En busshållplats måste gå igenom samma planeringsskeden och MKB-procedur som Förbifart Stockholm. En effektivisering av resursanvändningen innebär att koncentrera utredningsresurser-



na där de verkligen behövs. Detta är möjligt genom införandet av den internationellt brukliga urvalsprocessen som innebär att behovsbedömningen inte bara är en sortering i ”små och stora” MKB, utan även ger möjlighet att sälla bort de mindre ärenden där miljöhänsyn hellre visas på annat sätt än genom en formaliserad MKB-procedur. Det kan även ifrågasättas om det alls behövs planläggning för mindre åtgärder, dvs. frågan är om behovet av arbetsplan kunde avgöras i samråd med länsstyrelsen för vissa mindre åtgärder. Då faller automatiskt kravet på MKB bort för dessa. Om det finns avtal med markägare eller om det av annat skäl saknas behov av vägrätt skulle detta inte bereda sektorn problem och knappast inte heller skapa rättsosäkerhet för markägare eller berörda.

Informerar och tydliggör att det är möjligt att tillämpa stegvis granskning för att minska sena kompletteringar

Direktiven såväl som god sed bygger på tanken att ett utkast till MKB ska granskas innan ansökan slutförs. Dagens regler och förarbeten bygger på tanken om ett löpande samråd till dess underlaget är klart, och motsäger således inte en granskning av skiss till MKB. Ändringarna augusti 2005 gjorde emellertid detta mindre klart, bl.a. genom att begreppen ”tidigt” och ”utökat” togs bort. Det har förstärkt trenden i tillämpningen att samråda bara en gång i inledningen av planeringsprocessen, och sedan inte mer. Allt under hänvisning till syftet med regeländringen som är förenkling. I praktiken innebär detta dock ett försvårande av beslutsprocessen, med upprepade kompletteringar och omtag.

En ”återställning” som klargör avsikten att samråden ska leda till färdigt beslutsunderlag innan ansökan lämnas in, effektiviserar beslutsprocesserna. Detta är väl i linje med planeringsprocesserna för väg, järnväg och PBL, som innehåller både samråd och utställningsmoment. Det kommer oaktat ett stort antal krav på komplettering även efter utställningen. Detta pekar på att underlaget var alltför ofärdigt under samråden eller att aktörerna bli aktiva först vid eller efter utställningen. Den stegvisa granskningen förutsätter således att aktörerna deltar i en kontinuerlig dialog, tar ställning och sedan inte byter åsikt utan anledning.

Förtydliga kravet på ansökningshandlingen

En effektiviseringsåtgärd som minskar arbetet med MKB men som framförallt ger en förbättrad kvalitet på prövningarna är att i ban- och väglagen tydliggöra plandokumentens (utredning och plan) funktion som ansökningshandlingar för tillstånd enligt miljöbalken. Det finns idag en tendens att överföra mycket av det som hör hemma i en ansökan till den medföljande MKB:n. Det kan hämma effektiviteten i planeringsprocessen genom att MKB-arbetet försvåras och beslutsunderlagets tydlighet försämras. Fastställelsebesluten löper därmed också större risk att överklagas.



Tydliggör kraven på beslutens innehåll

Kraven på innehållet i beslutsunderlag till MKB i utredningsskedet av infrastrukturprojekt framgår genom kopplingen till miljöbalkens MKB-regler.

Det som generellt saknas är krav på besluten, främst så att dessa synliggör tillämpningen av hänsynskrav. Det är egentligen bara i hushållningsförordningen som det finns gemensamt krav på beslutets innehåll eftersom kravet att beakta MKB vid prövningen inte gäller sektorsbesluten. Kraven på besluten bör ta reglerna om plan-MKB som modell, vilket även skulle minska risken för formfel för bruk av fel direktiv.

Förslag till effektivisering i den praktiska tillämpningen

De kommittéer som tillsats i syfte att se över lagstiftningen på olika områden har alla behövt arbeta åtskilliga år för att komma fram till användbara förslag. Eftersom flera av de brister i processen som konstaterats i kapitlet *problembilden* återfinns inom planeringspraktiken ägnas här uppmärksamhet åt sådana förslag som kan genomföras utan lagändring. Dessa organisatoriska ändringar av större och mindre karaktär är sannolikt mer effektiva än lagstiftningsåtgärder för att åstadkomma en snabb förbättring inom planeringsområdet.

Utred möjligheterna att omfördela resurser

Det har tydligt framkommit i intervjuerna att resursbristen hos de olika aktörerna är en orsak till att fördröjd process. Att tillskapa resurser ur en större omallokering är kanske inte möjligt att anföra utan verkliga förslag, men däremot föreslås nedan åtgärder för att koncentrera resurserna på ett mer ändamålsenligt sätt.

Behovsbedömning och sällning i MKB

Att införa sällningsfunktion i behovsbedömningen som innebär att det för projekt med mindre miljöpåverkan kan uteslutas MKB, inte bara göras en mindre MKB, är ett sätt att minska resursåtgången. Kraven på miljöhänsyn finns ju likaväl genom hänsynsreglernas iakttagande i planeringen och de generella kraven på tillräckligt beslutsunderlag. Behovsbedömningen kan även gälla beslutsprocessen t.ex. möjligheten att slippa upprätta arbetsplan för motsvarande småprojekt.

Omvandla potentiella samhällsekonomiska vinster

Om de samhällsekonomiska nyttor i form av pengar en infrastrukturinvestering kan inbringa kan räknas hem borde möjligheten finnas att motivera finansieringen av extra resurser till tjänster som är nödvändiga i kritiska skeden.



Tydlig projektplanering

Genom att tydliggöra aktörernas roll i processen, hur processen går till, vilka beslut som fattas av vilken myndighet och i vilka skeden, vilket underlag som kommer att behövas och vilka perioder som projektet kommer att ianspråkta resurser från medverkande aktörer skapas en gemensam förståelse för projektets process. Rent praktiskt handlar det om att kommunicera tidplan och process till alla ingående aktörer.

Samordna resurser mellan myndigheter

För att uppnå effektivisering kan resurserna för att hantera överklagningsärenden samordnas mellan myndigheterna och koncentreras till de ärenden som av samhällsekonomiska skäl är viktigast.

Utred möjligheten till systematisk återanvändning av beslutsunderlag

MKB tenderar att bli väldigt omfattande – och detaljerad. Att mer systematiskt återanvända underlagsmaterial och beslutshandlingar som har överlappande innehåll förkortar handläggningstiderna. Det handlar kanske inte i första hand om att samordna beslutsunderlagen utan att återanvända dem till fler än en prövning. Exempel är Citybanan i Stockholm där samma MKB användes i järnvägsplanen som i detaljplanen och Danvikslösen där detaljplan och arbetsplan är ett gemensamt dokument.

Utred organisatoriska förändringar i syfte att skapa effektivisering i de tidiga skedena

Här nedan följer ett antal konkreta förslag av olika storlek på förbättrat samarbete, särskilt i startfasen, i syfte att effektivisera planeringsprocessen.

Samordning av trafikverkens strategiska avdelningar

En samordning av detta slag är inte beroende av en formell organisationsförändring, utan kan sannolikt genomföras inom ordinarie organisation eller som en utvidgning av exempelvis RTK som delvis har den rollen redan idag. Fokus för samordningen av de strategiska avdelningarna skulle dock vara den samma; att förutsättningslöst genomföra åtminstone fyrstegsprincipen (ej reglerad i lag) och helst även förstudien (reglerad i separata sektorslagar för väg respektive järnväg).



Samordna aktörer i tillfällig organisation

Projekt som berör flera kommuner, och därmed involverar många aktörer, kan samordnas i en tillfällig organisation med mandat att driva processen. Det kan vara ett konsortium eller kommunalt bolag eller dylikt. Effektiviseringsvinsten är att skapa ett forum med utgångspunkt från platsen där aktörerna kan ringa in gemensamma frågor och skiljelinjer samt delegera arbetet till en aktör istället för att dubbelutreda i flera organisationer. Detta förslag har många förebilder, men skulle kunna användas med större systematik.

Ta fram gemensamma planeringsförutsättningar

Motsvarande projekt som nämns i stycket ovan kan effektiviseras även utan att aktörerna skapar en formaliserad plattform. En enklare åtgärd av samma karaktär är att ta fram gemensamma handlingar som beslutas om och som sedan kan ligga till grund för planering i respektive kommun eller organisation.

Informera om värdet av att använda metoder för strukturerade dialoger

Strukturerade dialoger med allmänhet och intressenter är en möjlighet att få en snabbare planerings- och beslutsprocess. Metoden medverkar till att skapa mindre motsättningar och större samsyn än vad som ofta är fallet i storstadsplaneringen idag. Därigenom kan antal överklaganden reduceras och tid och pengar sparas. Dialogen kan inte upphäva de genuina målkonflikter som ofta är fallet inom storstadsplaneringen, men den kan skapa bättre förutsättningar för förståelse, acceptans och enighet. Den stora fördelen med dialog är således att den kan resultera i en balanserad kompromisslösning. Metoden att arbeta med strukturerade dialoger kan bedömas ha en stor potential i den komplexa miljö som utgörs av storstädernas utveckling.

WSP är ett globalt företag som erbjuder kvalificerade konsulttjänster för samhälle och miljö. Med drygt 100 kontor världen över och totalt 6 000 medarbetare är WSP ett av de största konsultföretagen i Europa och bland de tio största i världen. Verksamheten bedrivs huvudsakligen i Storbritannien och Sverige, men också i övriga Europa, USA, Afrika och Asien.

I Sverige är WSP ett rikstäckande konsultföretag med ca 1900 medarbetare. Verksamheten bedrivs inom följande affärsområden: WSP Arkitektur, WSP Analys & Strategi, WSP Byggprojektering, WSP Environmental, WSP International, WSP Management, och WSP Systems.