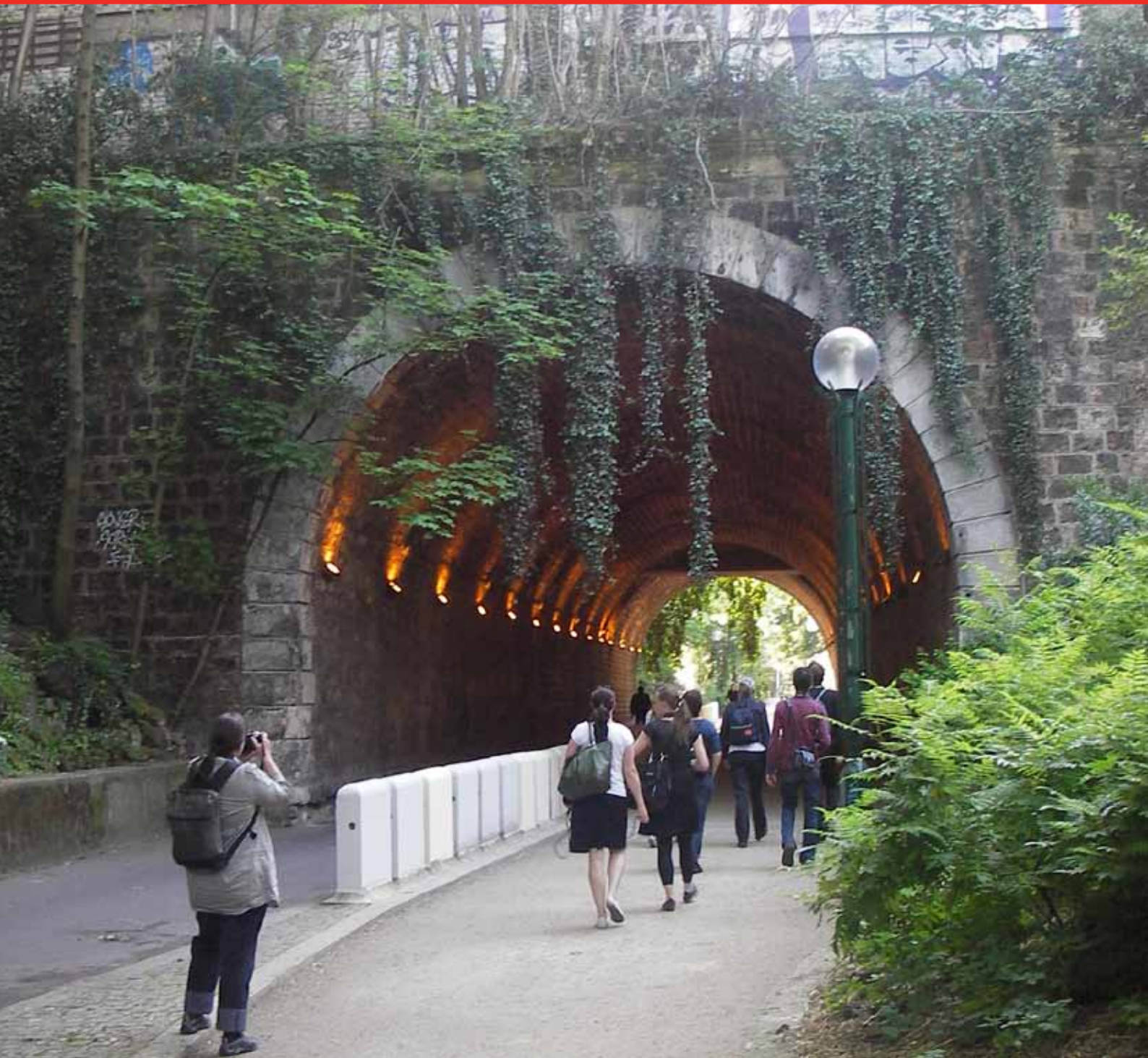


Samverkansmetoder

Samråd och dialog vid trafikplanering



Titel: **Samverkansmetoder** Samråd och dialog vid trafikplanering
Publikation: 2011:078
Utgivningsdatum: 2011-02
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Gunilla Sortti
Författare: Kristina L Nilsson, Catarina Holdar
Layout: Tyréns AB
Foto: Foto: Kristina Nilsson och Catarina Holdar
ISBN: 978-91-7467-144-5

Förord

När förändringar planeras inom transportsystemet (väg- och järnväg) genomför Trafikverket ett antal samråd med allmänheten. Ett syfte med samråden är att samla in information och synpunkter, som sedan är en grund i det fortsatta projektarbetet. Ett annat syfte är att Trafikverket ges möjlighet att informera om hur planerings- och beslutsprocessen ser ut och om det fortsatta arbetet i projektet.

Trafikverket ska ge medborgare och samverkansparter större möjligheter att delta i planeringsprocessen. Kvinnor och män ska ha lika möjlighet att påverka. Vidare ska Trafikverket bli enklare och tydligare, bland annat genom att förbättra dialogen med omvärlden. Ett led i detta är att anpassa befintliga informationskanaler och mötesplatser.

Trafikverket arbetar nu aktivt med att utveckla metoder som ger fler aktörer ökad möjlighet att delta. Idag är exempelvis nysvenskar, kvinnor och ungdomar underrepresenterade vid samråden.

Föreliggande rapport innehåller en sammanställning av olika metoder för samverkan. Förhoppningen är att rapporten ska främja ett breddat deltagande vid Trafikverkets samråd och på så sätt ge fler grupper möjlighet att delta aktivt i planeringsprocessen.

Birgitta J:son Reis
Avdelningschef
Verksamhetsstyrning Investering

Innehåll

Förord	3
Inledning	5
Begrepp	6
Behov av nya samverkansmetoder vid planering och byggande av trafikanläggningar	7
Förstegsprincipen	7
Lagenliga samråd	8
Väglagen	8
Lagen om byggande av järnväg	9
Plan- och bygglagen	9
Samverkansmetoder och deras lämplighet	10
Samverkan med öppen inbjudan	10
Öppet hus	10
Utställning	10
Sakägarsammanträden	12
Platskontor	13
Gåtur	14
Arbetsgrupper	16
Öppet forum/Europacafé	18
Samverkansmetoder för inbjudna deltagare	20
Medborgardialog, Medborgarnämnd, Medborgarpanel	20
Rådslag, Medborgarråd	22
Fokusgruppsdiskussioner	24
Charette, Planerings- eller Framtidsverkstad	26
Delfimetodik	28
Jämställdhet	29
Barn- och ungdomssamverkan	30
Barnkonsekvensanalys (BKA)	30
Barnkartor i GIS	32
Internetbaserade metoder	34
Olika typer av sociala medier	34
Faktainsamling	36
Intervjuer	36
Enkätundersökning	38
Observation	39
Matris, metoders lämplighet för typ av projekt och olika skeden	40
Internationella exempel	42
Planering av samverkan/samråd	44
Samverkan/samrådsprocessen - viktiga punkter	44
Kommunikationsplaner i trafikprojekt	46
Exempel på kommunikationsplan för trafikprojekt	46
Deltagarnas representativitet i samverkan	46
Checklista för planering av dialog/samråd	51
Beslutsprocessen	53
Multikriterieanalys	53
Metod för strategiska beslut	54
Konflikthantering	55
Uppföljning och erfarenhetsåterföring	56
Samverkan mellan huvudaktörer för väg, järnväg och stadsutveckling	58
Processer vid planering av väg och järnväg	58
Vidareutveckling av samverkan	63
Mer samverkan - mindre problem	63
Referenser	64
Medverkande	68

Inledning

Trafikverket och andra offentliga aktörer har behov av att vidareutveckla metoder, som ger dem, övriga intressenter samt allmänheten större möjligheter att delta i processer där infrastrukturprojekt ska planeras och byggas både på landsbygd och integrerat med stadsutveckling. Inom Trafikverket finns krav på effektivisering och produktivitet. God samverkan, genom bättre dialog mellan aktörer och berörda och bättre kunskapsunderlag, är ett medel att effektivisera processen och förebygga överklaganden. Vid projekt där man kan förvänta sig motsättningar mellan olika gruppers värderingar eller motstånd till projektet är det extra viktigt att det genomförs utvidgad samverkan och dialoger för att förtydliga och öka kommunikationen mellan parterna.

Syftet med denna rapport är att ge exempel på metoder på samverkan mellan aktörer och intressenter samt i vilka sammanhang de är lämpliga. Samverkansmetoderna beskrivs med syfte, lämplighet och hur de kan utföras. Erfarenheter ges från nyligen genomförda samverkansprojekt i trafiksammanhang. Rapporten vänder sig främst till Trafikverkets personal på olika nivåer som är praktiskt involverade av planering och genomförande av trafikprojekt.

Trafikanläggningarnas tidiga skeden, lokalisering och planering i förhållande till övriga fysiska förutsättningar kallas här på samma sätt som i Transportinfrastrukturkommitténs utredning som en fysisk planeringsprocess. De metoder som presenteras i denna rapport har ofta prövats i processer för annan fysisk planering och bör därför kunna användas i planeringsprocesser för trafikanläggningar.

Rapporten bygger på litteraturstudier av nationell och internationell litteratur och rapporter samt på intervjuer av personer på Trafikverket och andra parter, med stor erfarenhet av både traditionella samråd och utvidgade former av samverkansprocesser. Rapporten innehåller även exempel på metoder från andra typer av planeringsverksamhet, som jämförelse och inspiration för infrastrukturprojekt.

Samverkansmetoder har analyserats för val av vilka som är lämpliga för olika skeden i trafikplanering och projekt. Metodernas möjligheter och svårigheter diskuteras och exempel från genomförda processer presenteras. Rapporten ger förslag på i vilka sammanhang de olika metoderna kan vara lämpliga. Dessutom föreslås vidareutveckling av vissa metoder.

För att en samverkansprocess ska fungera måste man bemöta allmänheten med respekt, lyssna och föra en dubbelriktad kommunikation. I utredningen om "acceptansprocessen" framhålls att kvalitet är "att uppfylla förväntningar". För att kommunikationen skall fungera mellan aktörerna i en planeringsprocess är det alltså avgörande att alla berörda parter förmår, kan och får uttrycka sin önskan och sina förväntningar. Motparterna måste också bekräfta att de har förstått den enskilda aktörens förväntningar. Det ger bästa förutsättningen för konstruktivt successivt framåtskridande i processen och ömsesidig acceptans i slutfasen.

Gunilla Sortti har varit Trafikverkets kontaktperson för projektet. Utredning och rapport har utarbetats av Kristina L Nilsson Luleå tekniska universitet och Catarina Holdar Tyréns AB. Referensgrupp har utgjorts av Malin Bergkvist, Christina Eklöf, Annika Nordkvist och Ragnhild Widgren från Trafikverkets olika regionala kontor.

Begrepp

I rapporten används ordet samverkansprocesser som ett samlingsnamn för skilda begrepp för samverkan mellan flera parter i ett projekt. Många begrepp kan ha olika betydelser i olika sammanhang samtidigt som samma fenomen kan ha olika benämningar. Begreppen, som används i rapporten, för att beteckna den/de kommunikativa processer som äger rum i trafikplaneringsprocessens olika delar förklarar vi på följande sätt:

Samverkan: Står här för att gå samman, verka tillsammans, samförstånd, samspel, samarbete, samöre, konsensus, förenad ansträngning, synergi m.m. Begreppet betonar samarbete mellan jämlika parter.

Dialog: Ses här som ett ömsesidigt utbyte av erfarenheter, idéer och åsikter mellan två eller flera parter i ett samtal. Dialog ses som en tvåvägskommunikation eller flervägskommunikation. Dialog förutsätter att man får tillfälle att återkomma med flera repliker och vidareutveckla resonemangen. I dialogbegreppet finns en dimension av samtidighet och direktkontakt, fysiskt eller via tekniska hjälpmedel.

Samråd: är en rättslig process där man söker allmänhetens synpunkter i frågor som berör dem. Samrådets huvudsakliga mål är att förbättra effektiviteten, öppenheten och allmänhetens deltagande i planering eller projekt. Det är ett tvåvägs informationsflöde och yttrandeutbyte.

Kommunikation: är en process att överföra information från en enhet till en annan. Kommunikation kan ses som ett sätt att sprida och utbyta tankar, åsikter eller information genom tal, skrift eller tecken.

Aktör: Med aktör menas här den som aktivt deltar i planeringsprocessen, dessa har oftast en formell roll i processen.

Intressent: Med intressent menas här de personer eller grupper som har en eller flera intressefrågor i det aktuella planeringsprojektet.

Samverkansarenor: Med samverkansarena menas här nya typer av platser eller sammankomster där alla aktörer och intressenter som är berörda av planeringsproblem eller projekt kan samverka för att tillsammans komma fram till gemensamma lösningar.

Information: Förmedling av kunskap muntligt eller skriftligt.

Behov av nya samverkansmetoder vid planering och byggande av trafikanläggningar

Även om beslut om planering, projektering och byggande av trafikanläggningar har tagits i enlighet med lagar och av representanter i demokratiska politiska organisationer, så har många människor varit missnöjda med information och beslut samt upplevt sig ha små möjligheter att påverka utvecklingen. Därför är det angeläget att utveckla metoder för bättre samverkan mellan aktörer och berörda i alla skeden av trafikplanering samt en mer aktiv demokratisk medverkan i planeringen för bättre genomarbetade förslag innan de behandlas i politiska beslutande organ.

Sedan mitten av 1990-talet har ambitionerna höjts för samverkan mellan olika aktörer och intressenter i planeringsprocesser. Krav och förväntningar har ökat både från befolkningen och från statligt håll på en högre grad av genomsikt i planeringssammanhang. Det har drivit på en utveckling av nya metoder och nya arenor för att samverka. Målet med utvidgade metoder vid sidan av de lagenliga kraven är att planeringen eller projekten ska bli bättre än med traditionella planeringsinstrument, dessutom med reducerad tidsåtgång för hela processen från idé till genomförande och därmed totalt sett lägre kostnader.

Svåra, komplexa problem bör reflekteras innan beslut fattas, beslut som kommer att påverka människor och miljö i kanske 50-100 år fram i tiden. Idén med en bredare och fördjupad samverkan i förhållande till lagstadgade samråd är att under en kort koncentrerad tid arbeta fram ett eller fler alternativa planeringsförslag och att diskutera dem med involverade aktörer och intressenter. Samverkan kan genomföras med allmänheten, organisationer eller utvalda referens- och arbetsgrupper. Det förekommer också att det anordnas flera möten eller seminarier för samma planeringsproblem utsträckt under en längre tid. Koncentrerade seminarier för problemformulering och problemlösning har å ena sidan fördelar genom att deltagarna måste prioritera seminariet och välja bort andra störande aktiviteter under en period. Å andra sidan finns det behov av att låta problemformulering, analys och lösningar få mogna fram under en längre tidsperiod. Erfarenheterna från t.ex. flera charretter/planeringsverkstäder är att satsningarna inneburit att den totala processtiden förkortats genom att konsensus kunnat nås i ett tidigt skede av processen och att överklaganden därigenom kunnat undvikas.

Fyrstegsprincipen

Tänkbara åtgärder i vägprocessens olika skeden ska formuleras utifrån Fyrstegsprincipen. Målet är att hitta en lösning som hushåller med naturresurser och minskar vägtransportsystemets negativa effekter. Fyrstegsprincipen handlar om att metodiskt pröva om problem kan lösas på enklare och mindre resurskrävande sätt än om- och nybyggnad av infrastruktur. De fyra stegen är:

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

Lagenliga samråd

Samråd kallas det lagenliga kravet på att kommunicera med allmänheten om planerade eller förestående förändringar. Krav på samråd finns i flera lagar som rör exploateringar. Nedan beskrivs samrådskraven i Väglagen, Lag om byggande av järnväg och Plan- och bygglagen. Dessa tre lagar är kopplade till Miljöbalken och dess samrådskrav. Samrådskraven beskrivs här som en minsta nivå på samverkan. Denna rapport presenterar utvidgade metoder i förhållande till samrådet.

Samrådsmöten kan ersättas med en muntlig eller skriftlig dialog med direkt berörda om det gäller ett vägbyggnadsprojekt med begränsad omfattning. Vid samrådet diskuteras bland annat viktiga frågor om miljön och aktuella behov som vi måste ta hänsyn till samt det kommande planeringsarbetet. Samråden dokumenteras i en samrådsredogörelse.

Väglagen

Allmänna vägar, dvs. vägar där staten genom Trafikverket i allmänhet är väghållare, behandlas i Vägagen, där bl.a. byggande av väg regleras. Upprättande av förstudie och arbetsplan är obligatoriskt vid byggande av väg. Vägutredning görs om det finns flera alternativ som måste studeras vidare. Bygghandlingsskedet behandlas inte i Vägagen.

Förstudieskedet behandlas i § 14 a i Vägagen. Den som planerar att bygga en väg ska i förstudieskedet samråda enligt Miljöbalken kap 6 § 4 stycke 1-3. Här framgår att samråd ska ske med berörda länsstyrelser, kommuner och ideella föreningar som har som syfte att ta tillvara naturskydds- eller miljöintressen samt med den allmänhet som antas bli särskilt berörd.

Enligt Vägagen finns inga krav på samråd i vägutredning, men en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas enligt Miljöbalken kap 6 § 3, § 4 första-tredje stycket, § 6, § 7, § 8 första stycket, § 10, § 19 och § 20. I § 4 framgår att tidigt samråd ska hållas med länsstyrelsen samt med enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Samrådet ska genomföras i god tid och i behövlig omfattning. Av § 6 framgår att om en verksamhet eller åtgärd som kan antas medföra betydande miljöpåverkan i annat land ska det landets ansvariga myndighet informeras. Den berörda staten och den allmänhet som berörs ska ges möjlighet att delta i ett samrådsförfarande om ansökan och miljökonsekvensbedömningen.

I arbetsplaneskedet ska samråd hållas i fråga om vägens sträckning och utformning. Samrådet ska ske med berörda fastighetsägare och myndigheter samt andra som kan ha ett väsentligt intresse i saken. Om vägprojektet antas medföra en betydande miljöpåverkan ska samråd ske enligt kap. 6 § 4 första-tredje stycket Miljöbalken. En miljökonsekvensbedömning ska ske enligt kap. 6 § 6 Miljöbalken om inte samråd kring miljökonsekvensbeskrivning skett i vägutredningsskedet.

Formerna för samråd regleras inte i Vägagen utan i Vägverkets författningssamling (VVFS 2001:18). Här beskrivs syftet med samråd, hur inbjudan ska ske, upprättande av samrådsredogörelser samt vad samrådsmaterialet bör omfatta.

I Vägverkets handböcker om planering och projektering av vägar beskrivs även samråd. Särskilt i handbok Vägutredning (publikation 2005:64) beskrivs formella och övriga samråd nogga.

Lagen om byggande av järnväg

Planläggning och byggande av järnväg behandlas i Lag om byggande av järnväg. Bygghandling behandlas inte i Lag om byggande av järnväg. Skrivningarna om samråd och miljökonsekvensbeskrivningar i de olika skedena motsvarar skrivningarna i Väglagen. I Banverkets handbok Dialog med omvärlden (BVH 1406) ges en mer preciserad handledning till när och hur dialog genomförs. Själva formerna för samråd beskrivs dock inte. I handboken beskrivs kommunikationsplanen som ett viktigt verktyg.

Plan- och bygglagen

Vid upprättande av översiktsplan ska samråd ske med länsstyrelsen, regionplaneorgan och kommuner som berörs av förslaget. Även de myndigheter, sammanslutningar och enskilda som har ett väsentligt intresse av förslaget ska beredas tillfälle till samråd.

Vid detaljplanering sker samråd med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda kommuner samt sakägare, bostadsrättsinnehavare, hyresgäster och boende som berörs av programmet eller förslaget. De myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av programmet eller förslaget ska beredas tillfälle till samråd. Innan planen antas ska den ställas ut och då kan skriftliga synpunkter lämnas. Efter utställningen ska kommunen sammanställa de synpunkter som kommit in i ett utlåtande. Utlåtandet med information om fortsatt beslutsgång eller meddelande var det ställs ut ska meddelas dem som inte fått sina synpunkter tillgodosedda.

Mer information:

Miljöbalken. SFS 1998:808.

Väglagen. SFS 1971:948.

Lag om byggande av järnväg. SFS 1995:1649.

Plan- och bygglagen. SFS 1987:10.

Sveriges lagar finns på samlade på Riksdagens hemsida <http://www.riksdagen.se/webbnav/index.aspx?nid=3910>.

Samverkansmetoder och deras lämplighet

Följande samverkansmetoder har valts ut att vara lämpliga i olika typer av processer för planering och genomförande av vägprojekt.

I små planer eller projekt eller okomplicerade projekt kan enkla, lätt genomförbara samverkansmetoder användas, till exempel utställning, interaktiv information och "chatt" på nätet. Dessa metoder är beskrivna, exemplifierade och kommenterade i sammanställningen nedan.

Tänk särskilt på:

Det är viktigt att Öppet hus annonseras väl och att informationen är tydlig för att det ska fungera väl. Om Öppet hus arrangeras under för få timmar eller tillfällen finns risk för att det kommer för mycket folk samtidigt, vilket minskar möjligheterna till dialog. Viktigt att materialet är sammanställt på ett illustrativt och förståeligt sätt, man bör undvika att enbart hänga upp arbetsplaner.

Samverkan med öppen inbjudan

I tidiga skeden inför en förändring eller förbättring av en trafikanläggning, innan några förslag arbetats fram för projektet är det lämpligt med metoder med öppen inbjudan, där flertalet aktörer och intressenter deltar och frågeställningarna fortfarande är öppna och innan konkreta fysiska förslag presenteras.

Öppet hus

Öppet hus är ett sätt att i utställningsform eller med flera informationsbord med material visa hela eller delar av planer och projekt. Öppet hus anordnas under en viss tidsperiod i en lättillgänglig lokal med lång öppettid. I lokalen finns experter och ansvariga parter tillgängliga för frågor, diskussioner och för att samla in förslag från allmänheten. Detta sätt att bjuda in allmänheten kan utformas på många sätt från att enbart ge information till att göra besökarna delaktiga genom att låta dem lämna förslag till de aktuella planerna och projekten. De synpunkter som kommer fram bör dokumenteras i minnesanteckningar som sammanställs som underlag för det fortsatta arbetet. Av minnesanteckningarna bör det framgå vilka personer som deltagit och gett synpunkter. Öppet hus kan samordnas i anslutning till samrådsmöte eller sakägarsammanträde.

Utställning

Utställning kan ses som en form av Öppet hus, men är dock inte alltid bemannade. De enklaste utställningarna innebär att arbetsplaner med beskrivning, miljökonsekvensbeskrivning, ritningar, kartor och annan information om trafikprojektet finns tillgängliga för allmänheten. Projektet finns då åtminstone hos Trafikverkets regionkontor och kommunen. I samband med utställningen kan allmänheten lämna synpunkter. Vid ifrågasatta trafikprojekt kan en mer omfattande utställning anordnas med illustrationer av hela den framtida anläggningen eller t.ex. för känsliga eller svåra delavsnitt. Materialet kan då behövaställas ut i mer publika lokaler och/eller platskontor. Utställningarna kan antingen vara bemannade med tjänstemän, som kan svara på frågor eller obemannade där besökarna själva får ta initiativ till att söka mer information.

Lämplig när?

Vid både större och mindre projekt där huvudsaken är att föra ut information och att samla in synpunkter och lokalkunskap från enskilda personer. Med ett Öppet hus når man många som kanske inte skulle ha engagerat sig annars.

Genomförande

Utställning på skärmar och/eller bord. Bemanning av personal, som är kunniga i projektet/planen. Möjlighet att fråga personal och lämna synpunkter både muntligt och skriftligt.

Exempel

Väg 76 förbi Norrtälje-projektet, där det konstaterades att Öppet hus med ett fylligt informationsmaterial och bemannade stationer uppskattades av allmänheten.

De fick tillfälle att ställa frågor i ett mindre sammanhang och föra en dialog direkt med Vägverket och dess konsulter.

I Kockbacka i Upplands Bro valde Vägverket att ha ett tält på torget i samband med kommunens arrangemang Fest i byn. I tältet informerades om projektet och miljökonsekvensbeskrivningen. Besökarna i tältet var en mer blandad grupp än den man brukar se vid ett möte. Arrangörerna diskuterade om tältet på torget kunde ersätta ett formellt samråd, men valde att även ha ett sådant. Alternativa samrådsprocesser stödjer den formella processen, men formellt möte måste hållas.

Utbyggnad av E22 byggs etappvis ut till motorväg. Flera konsulter projekterar de olika etapperna och har tidigare presenterat ritningarna på olika sätt, vilket gjort det svårt för dem som ska fatta beslut, för trafikanter samt för de berörda längs vägen, att sätta sig in i planerna. Vägverket Region Skåne utarbetade en mall för hur arbetsplanerna skulle utformas som underlag för konsulternas arbete. Projektledare och konsulter blev mycket nöjda, det blev mer lättjobbat och tydligare och lättare att förstå för besökare av utställningarna.

Vägverket region Väst samverkar med Västtrafik, länsstyrelsen och Göteborgs kommuns miljö- och hälsokontor om kollektivtrafiken. Man försökte nå ut bättre till allmänheten. I vanliga fall då man annonserar kvällsmöte för att allmänheten ska kunna ställa frågor, då brukar det komma flest män över 55. I stället ordnade man en bemannad utställning i Gallerian på Frölunda Torg en lördag eftermiddag med utställningsskärmar. 8 personer stod i montern från projektet, Göteborgs kommun, Vägverkets kundtjänst, och från Vägverkets förarprov (för att locka till sig ungdomar till montern). Man tog även emot frågor som inte hade med projektet att göra. Gruppen pratade med ca 200 personer under 4 timmar.

Ett annat exempel handlar om en cykelväg mellan Halmstad och Varberg. Vägverkets informatörer ställde sig på stranden en vacker sommardag i ett partytält längs den aktuella sträckan och informerade om cykelvägen.

Mer information:

Vägverket Region Stockholm (1999). *Samråd & dialog - En idébok för den som ska arrangera någon form av dialog*. Fol 1999:0089.

Vägverket (1997). *Dialog i Norrtälje - allmänhetens medverkan i vägplanering*. Borlänge: Vägverket. Publikation 1997:100. <http://www.trafikverket.se/Sok-pa-trafikverketse/?quicksearchquery=platskontor>

Sakägarsammanträden

Sakägarsammanträde är ett formellt samråd dit alla berörda sakägare, kommunen och övriga som kan ha ett väsentligt intresse kallas. Även andra intresserade är välkomna att delta. Sådana möten kan även kallas samrådsmöte eller markägarsammanträde. Ett sakägarsammanträde inleds med ett upprop enligt fastighetsförteckningen. Fastighetsägare får då också ange om det finns någon som har nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten. Dessa personer läggs till fastighetsförteckningen. Andra deltagare får om de vill antecknas på deltagarförteckningen som bifogas protokollet från sammanträdet. På sakägarsammanträdet informerar Trafikverket om projektet och dess formella handläggning. Sakägare ges möjlighet att fråga hur den egna fastigheten kommer att beröras och framföra önskemål och synpunkter.

Lämpligt när?

Vid enkla okomplicerade projekt som huvudsakligen påverkar de berörda sakägarna. I arbetsplan/järnvägsplan finns krav på att ett protokollfört sakägarsammanträde ska hållas.

Genomförande

Innehållet i det aktuella projektet samt den formella hanteringen presenteras och deltagarna har möjlighet att lämna synpunkter på förslagen, som presenteras. Från sakägarsammanträdet skrivs ett protokoll med synpunkterna som kommer fram, vilket justeras av deltagare i sammanträdet

Mer information:

Vägverket (2007). *Vägen och markägaren. Rättigheter, skyldigheter och möjlighet att påverka*. Rapport nr. 89079: 2007.



Samrådsmöte

Platskontor

En informationslokal/platskontor i omedelbar anslutning till det aktuella bygget av trafikanläggning är ett sätt att direkt föra ut information till berörda och andra intresserade av vad som sker och hur anläggningen kommer att gestalta sig i färdigt skick. Bokade grupper kan också få en presentation av projektet med hjälp av utställning och bildspel. Det finns då en lokal där det går att hålla fortlöpande kontakter med boende och intressegrupper i området både genom inbjudna möten och spontana besök.

Lämpligt när?

Vid projekt som enkelt kan visas på ett platskontor och som har nära kontakt med platsen där förändringarna ska ske.

Genomförande

Befintlig byggnad eller ditflyttad extra arbetsbod kan användas. Enkelt förståeligt material att visa på utställningen och det kan i mer komplicerade projekt vara en fördel om det finns personal på plats, som beskriver projektet.

Exempel

Platskontor har t.ex. anordnats av Trafikverket t.ex. i Kista i Stockholm för E18 och för E6 genom Bohuslän i Rabbalshede-Pålen.

Mer information:

<http://www.trafikverket.se/Sok-pa-trafikverketse/?quicksearchquery=platskontor>



Informationslokal

Tänk särskilt på:

Gruppen bör inte vara alltför stor, 10 -15 personer är lagom, 6-8 om det är en barngrupp. Man når en begränsad grupp. Har man en större grupp som man vill få information från, är det bättre att dela upp gruppen och göra flera gåturer på samma rutt. En blandad grupp ger en bredare belysning av området för gåturen.

Gåtur

Gåtur innebär en promenad i grupp i områden eller kring trafikanläggningar där förändringar ska ske. Gruppen för en dialog om hur området ser ut och fungerar utifrån en direktupplevelse hos samtliga deltagare. Under gåturen bekräftar deltagarna nuvarande positiva och negativa delar i området eller trafikanläggningen, samt positiva och negativa synpunkter på den kommande förändringen. Gåturen kan följas upp med efterföljande diskussion utomhus eller i närliggande lokal. Vill man nå fler kan man genomföra flera gåturer, t.ex. med grupper med olika behov. Det är en lämplig metod för att inleda en längre samverkansprocess och fungerar bra i kombination med andra metoder.

Trygghetsvandring är en variant av gåtur. Det är en metod för att skapa bättre och tryggare trafikmiljöer. Trygghetsvandring är också en metod för att undersöka hur människor använder och trivs eller känner otrygghet i sin närmiljö. Vandringar bidrar till att fler påverkar arbetet för tryggare och vackrare trafikmiljöer och de bidrar till att människor kommer samman och diskuterar viktiga frågor.

Lämpligt när?

Gåtur är en enkel och snabbt genomförd metod. Den ger indikationer och sammanfattningar om var och vilka värden eller problem som finns och vilka förslag som deltagarna har på förändringarna. Det är en lämplig metod för att inleda en längre samverkansprocess och fungerar bra i kombination med andra metoder.

Genomförande

Gåturer kan både genomföras med öppet inbjudna deltagare, eller en inbjuden grupp, t.ex. en referensgrupp. Deltagarna går en utstakad rutt, stannar på de ställen där någon har något att berätta och alla skriver ner sina iakttagelser. Genom att välja deltagare och promenadrutt styr man resultatet av gåturen. I direkt anslutning till promenaden kan man sedan samlas och gå igenom vad var och en har sagt eller skrivit ner. Det är viktigt att dokumentera vad alla säger och eventuella överenskommelser.

Exempel

Gåturer underlättar ofta för många att föra fram sin kunskap och synpunkter. Alla deltagare ser de värden och problem som finns i området eller trafikanläggningen, vilket underlättar förståelsen.

Mer information:

de Laval, S. (1999). *Samråd & dialog - En idébok för den som ska arrangera någon form av dialog*. Fol 1999:0089. Stockholm: Vägverket Region Stockholm.

Hoffmann, B. och Kofoed, J. (1999). *Fra tilskuer til deltager: Metoder til borgerdeltagelse i byøkologi og Agenda 21*. Byplan og Byøkologi, Institut for Planlægning, Danmarks Tekniske Universitet: 163.

Ranger A., & Westerberg, K. (2004). *Metoder för möten - för ökat deltagande i lokalt förändringsarbete*. Malmö. Miljöförvaltningen Malmö stad.

Trygghetsvandringar (2010). *Manual: Så här gör man en trygghetsvandring*. Göteborgs stad: Ett tryggare och mänskligare Göteborg. <http://www.fch.se/pdf/Trygghetsvand-ringsmanual.pdf>

Trosell, L. (2005). *Vägen genom Bonäs : Dokumentation Gåturer med elever i Våmhus och Strandens skolor*. Borlänge: Vägverket. 2005-06-01.

Trosell, L. (2010). *Dialog om väg 76 förbi Norrtälje - Allmänhetens medverkan i vägplane-ringen med fokus på arbetsplaneskedet*. Borlänge: Trafikverket. Publikation 2010:042.



Gåtur

Arbetsgrupper

I arbetsgruppsmetoden bildar ett antal personer som vill engagera sig en eller flera arbetsgrupper som träffas och diskuterar projektet. Arbetsgrupperna får träffa beslutsfattare, planerare och projektörer vid några tillfällen och föra en dialog med dessa. Arbetsgrupper kan liknas vid referensgrupper men skillnaden är att arbetsgrupperna arbetar frivilligt av eget intresse och på egen tid till skillnad från referensgrupper som ofta består av personer som kallas ”i tjänsten” för att diskutera planer eller förslag. Blandningar mellan arbetsgrupper och referensgrupper förekommer också. Arbetsgrupper kan, om de fungerar bra, bli informella nätverk för dem som deltar och kan vara en tillgång i den fortsatta hanteringen av projektet.

Lämpligt när?

Arbetsgrupper fungerar i alla typer av projekt och särskilt vid behov av kompletterande lokalkunskap om ett område eller vägsträcka från boende eller verksamma i närområdet samt från intresseorganisationer.

Genomförande

Möten annonseras ut och de som kommer kan bilda arbetsgrupper kring hela frågeställningen eller mindre grupper för olika delfrågor. Arbetsgrupperna träffas sedan ett antal gånger för att diskutera frågorna och kan även arbeta fram alternativa förslag till lösningar.

Exempel

I projekt Väg 76 förbi Norrtälje har man genomfört ett särskilt dialogprojekt. Här har olika arbetsgrupper träffats under processens olika skeden. Dialogprojektet ledde till en större acceptans av projektet. Utan dialog hade man troligen fått fler överklaganden. Många av deltagarna var med från första början och hade under processens gång möjlighet att lämna synpunkter på hur samråden fungerade. Samråd utöver arbetsgrupperna följdes upp med enkät.

I Övertorneå skulle huvudgenomfarten genom samhället få en ny beläggning. Vägverket (idag Trafikverket) ville i samband med detta passa på att ta ett helhetsgrepp om vägmiljön, d v s åtgärda respektiveutveckla gaturummets brister och kvalitéer.

Det fanns även behov av att förstärka Övertorneås identitet som ett attraktivt samhälle och handelscentrum. Projektet genomfördes som en dialog mellan kommunen, orsbefolkningen, skolan och näringslivet. De kontakter med samhället som hade upparbetats inom ett tidigare projekt kunde utnyttjas genom att dess lokala projektledare var ledare för trafikprojektet. En referensgrupp bildades tidigt med representanter för olika intressegrupper i samhället.

Inledningsvis arrangerades ett inspirationsseminarium riktat till allmänheten. Syftet var att inspirera och engagera allmänheten, näringsliv och andra intressegrupper till att medverka i planeringen för tätortens utveckling. Probleminventering utfördes med hjälp av referensgruppen (bl a genom stadsvandring) och genom allmänheten, som gav synpunkter, bl.a. via en frågelåda på inspirationsseminariet. Återkommande referensgruppmöten hölls sedan för att diskutera problembild och möjligheter. Skolan involverades med att åk 7 redovisade sin problembild av vägen och en utställning gjordes. Även mellanstadiet arbete med säkra skolvägar redovisades. Öppet hus hölls med utställning av åtgärdsförslagen, samt en uppföljande utställning med reviderat åtgärdsförslag. Möte hölls även med köpmännen med bl.a. diskussion om parkeringsplatser. Referensgruppen har fungerat som ett lokalt bollplank mellan tjänstemannagruppen och kommuninvånarna. Gruppen har bidragit till processen med att samla in och kommunicera

allmänhetens och olika berörda målgruppers behov och synpunkter. Samtidigt har gruppen hjälpt till med att informera allmänheten om projektets framskridande.

Mer information:

de Laval, S. (1999). *Samråd & dialog - En idébok för den som ska arrangera någon form av dialog*. Fol 1999:0089. Stockholm: Vägverket Region Stockholm.

Förstudie och Gestaltningssprogram, Samrådshandling Matarengivägen och väg 98. Övertorneå kommun, BD-8211388



Samrådsmöte

Tänk särskilt på:

Hur inbjudan skrivs för att locka de människor man bedömer har intresse för de aktuella frågorna och som kan bidra med att utveckla dem.

Öppet Forum/Europakafé

Öppet Forum (Open Space)/Europakafé är ett arrangerat sätt att göra det möjligt för alla att komma till tals på lika villkor och därmed skapa kreativa möten, seminarier och konferenser. Metoden skapar möjlighet och utrymme för deltagarna att bli medvetna om den individuella och kollektiva kapacitet som finns i en grupp/organisation. Erfarenheter, kunskap, idéer och kreativitet har chans att komma fram och metoden i sig är en uppmuntran att tillvarata och använda denna kraft. Alla ses som medskapande i en process som leder fram till förslag och rekommendationer. I slutet av processen ges deltagarna tillfälle att prioritera förslagen och välja vad de vill arbeta vidare med.

Lämplig när?

Öppet Forum är lämpligt när man förväntar sig många deltagare som är intresserade av olika delfrågor kring det som ska förändras. Forumet ger en bred delaktighet och förbättrad kommunikation mellan olika nivåer och avdelningar uppnås vilket ger en bra grund för planering och genomförande av förslag.

Genomförande

Deltagarna skapar sin egen dagordning med ämnen som de själva väljer kring ett på förhand bestämt tema. Deltagarna behandlar under mötets gång de föreslagna ämnena i en rad parallella samtalsgrupper.

Exempel

I Örnsköldsvik har man prövat Öppet forum som en del i ett projekt där Vägverket och kommunen samarbetade om trafikmiljön i centrum. Olika människor (företrädare för kommunala intressen, äldre skolelever, polis, räddningstjänst, näringsliv) bjöds in till ett halvdags program. Totalt kom ca 50 personer. Alla fick skriva upp olika teman man ville prata om (det blev 18 stycken). Därefter valde varje person två teman. Varje temagrupp diskuterade i ca 30 minuter, därefter bytte man grupp. Efter gruppdiskussionerna samlades man i storgruppen igen. Alla fick sätta post-it-lappar på de tre viktigaste frågorna, som man ville skulle prioriteras i projektet. Alla deltog i prioriteringen. Samma grupp människor bjöds till uppföljande workshop, ungefär ett halvår senare. På den andra workshopen fanns förslag till åtgärder. Denna andra träff var mer uppstyrd kring teman. Workshop nr 2 kompletterades med Öppet hus.

Mer information:

Open Space (2010). <http://www.openspaceworld.org/swedish/index.html>

Ranger A., & Westerberg, K. (2004). *Metoder för möten: för ökat deltagande i lokalt förändringsarbete*. Malmö. Miljöförvaltningen Malmö stad.



Öppet forum



Öppet forum

Tänk särskilt på:

För att bredda deltagandet kan man vikta urvalet så att en viss åldersgrupp, till exempel personer mellan 16 och 25 år, utgör en större andel av urvalet. Samtalsledare behövs för grupparbeten samt en moderator för diskussionerna i stor grupp

Samverkansmetoder för inbjudna deltagare

Att aktivt bjuda in människor till samverkansprocesser eller enstaka möten ger möjlighet att planera för deltagande från specifika grupper tex. olika åldersgrupper, specifika geografiska områden, eller för att få en bredare representation

Medborgardialog, Medborgarnämnd, Medborgarpanel

Medborgarpanel förekommer i flera olika varianter, men ett av de utmärkande dragen är att deltagarna utses genom ett slumpmässigt eller strategiskt urval av invånare i det berörda området eller sträckan. Bakgrunden kan t.ex. vara att användningen av ett område ska förändras, att en trafikplanläggning ska byggas, eller att trafiksituationen behöver förbättras. Medborgardialoger kan anordnas då det finns beslut om att göra förändringar och det finns övergripande mål för förändringen, samtidigt som det finns en stor öppenhet om vilken lösning som skall väljas och den byggande aktören vill ha medborgarnas syn och förslag på vad som ska byggas eller ändras.

Lämpligt när?

Medborgarpanelen är ett sätt att stimulera fler att utnyttja sina möjligheter till påverkan och skapa jämlika villkor för deltagande. Panelerna kan vara bra för att bredda deltagandet och nå fler än de som vanligtvis deltar i traditionella samråd. En panel med inbjudna deltagare kan ge en bättre representation än ett öppet deltagande.

Genomförande

Deltagarna kan antingen bjudas in slumpmässigt eller med ett strategiskt urval inom olika medborgargrupper, en personlig inbjudan görs sedan. Antalet platser i medborgarpanelen behöver begränsas till t.ex. ca 40 personer som kan väljas ut enligt följande principer: jämn könsfördelning, spridning ifråga om ålder, utländsk eller svensk bakgrund, adress i området/längs sträckan. Deltagarna kan belönas med något för sitt deltagande t.ex. ett presentkort.

Exempel

För Uppsala kommuns översiktsplan tillsattes medborgarpaneler med en representativitet av befolkningen. Panelen följde och gav synpunkter på de olika skedena i översiktsplanen.

Mer information:

Ranger, A. & Westerberg, K. (2004). *Metoder för möten: För ökat deltagande i lokalt förändringsarbete*. Malmö, Miljöförvaltningen, Malmö Stad.

Sveriges kommuner och landsting (2010) *Webbhandbok i medborgardialoger* http://www.skl.se/web/Medborgardialog_11_tankar.aspx

Uppsala kommuns ÖP



Samråd med workshop

Tänk särskilt på:

Avgränsningen av området eller sträckan och urvalet av deltagare och vilka som väljer att delta har stor betydelse för resultatet.

Rådslag, Medborgarråd

Rådslag är en förberedd, organiserad och strukturerad dialog och samverkan mellan intressenter inom ett t.ex. geografiskt område eller en vägsträcka. Det är en metod för kunskapsutveckling och samverkan mellan privata, ideella och offentliga aktörer. Rådslaget innebär att utveckla gemensamma ställningstaganden för mål och medel och/eller för att arbeta fram förslag i ett definierat område. Rådslagen genomförs under ledning av en neutral projektledare, med syfte att alla kan ta del av varandras synpunkter och åsikter, överväga och besvara dem. Den liknande metoden medborgarråd bygger mer på lokalt initiativ än ett organiserat rådslag. Det innebär att alla boende och verksamma i området har automatisk rätt att delta.

Lämpligt när?

Rådslag enligt denna modell är lämpat för övergripande frågeställningar där lösningarna fortfarande är relativt öppna. Målet kan vara att utforma ett gemensamt handlingsprogram utan att det detaljutföras eller ges någon fysisk form.

Genomförande

De praktiska arrangemangen kring mötena är mycket viktiga för att medborgarråden ska ge gott resultat; hur man kallar till möte, vilken möteslokal, vem som förbereder, vem inbjuder/informerar, hur mötet leds, hur man driver rådets frågor vidare, hur man rapporterar osv. Enligt deltagarna är förtroendet för arrangörerna viktigt och avgörande för att underlätta för dialog och offentliggörandet av medborgarrådets resultat.

Exempel

Rådslag har bl.a. utförts för ett landsbygdsutvecklingsprojekt i Svalöv i Skåne 2005. En dialog genomfördes där med avsikt att alla skulle ta del av varandras synpunkter och åsikter, begrunda och besvara dem.

Dialog Södra Älvstranden i Göteborg kan hänföras till ett omfattande rådslag som genomfördes under längre tid som inledning till planprocessen för att undersöka vad göteborgarna ville använda Södra Älvstranden till. Alla intresserade inbjöds att skriftligen lämna förslag på tema för en arbetsgrupp. Några teman valdes ut med olika inriktningar och kompetenser. Sex lag, sammansatta av professionella planerare och medborgare i alla åldrar, presenterade stadsanalyser och visioner för Södra Älvstrandens framtida användning. Förslagen presenterades i öppna möten och genom en utställning på stadsmuseet. En webbsida öppnades också där allmänheten kunde lämna åsikter och ställa frågor. Olika föredrag och visningar för intressenter och aktörer genomfördes också. Analyserna kan beskrivas som ett förarbete till den lagstadgade planprocessen som inleddes med ett planprogram för området där delar av olika stadsanalyserna arbetades in.

Mer information:

Gaujat, P. (2005). *Potentiella demokratiska dilemman i samråds- och samverkansprocesser : fallstudie av Uppsala översiktsplan*. Stockholm: Kungl. Tekniska högskolan. Institutionen för infrastruktur. Trita-INFRA. EX, 1651-0194 ; 05-016

Reiter, O. (2004). *Landsbygdsutveckling genom rådslag*. Institutionen för landskapsplanering Alnarp, Sveriges lantbruksuniversitet, SLU.

SKL, Rosén, R. (red.) (2001). *Så fungerar e-demokrati - Erfarenheter från politikens nya verktyg*. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting.

SKL (2007). *Behöver den lokala och regionala demokratin förnyas?* Stockholm: Sveriges kommuner och landsting.

Vårt Göteborg (2010). http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/tema_alvstranden,sodra_alvstranden_far_egen_hemsida



Information till intressenter.



Paus i rådslaget.

Tänk särskilt på:

Deltagarnas sammansättning och bekvämlighet med varandra, gruppens interna dynamik, moderatorernas förmåga att leda intervjun samt frågeguidens utformning är viktiga faktorer.

Fokusgruppsdiskussioner

Fokusgrupper är en organiserad gruppintervju där en liten grupp människor med många åsikter diskuterar en plan eller ett projekt. Gruppdeltagarna är strategiskt utvalda oftast utifrån sina erfarenheter eller expertkunskaper från det aktuella området. Diskussionen leds av en moderator. Till stöd har gruppledarna en intervjuguide för att få svar på önskade frågor. Fokusgruppsdiskussioner kan genomföras enbart en gång eller flera för att kunna fördjupa frågeställningar och förslag.

Lämpligt när?

Fokusgruppen är en enkel och snabb metod som skapar delaktighet. Fokusgruppmetoden kan användas som ett kartläggningsverktyg där man utgår från gruppens bedömning om vad som är viktigast i en viss fråga eller ett område. Fördelarna med metoden är att med stöd av samtalet breddas perspektivet på ämnet då deltagarna kan föra fram sina åsikter samtidigt som de andra lyssnar och fyller på med sina egna erfarenheter. Denna interaktion mellan deltagarna ger ett stort djup i svaren på frågorna som blir belysta ur en mängd perspektiv, trots få deltagare. Intervjupersonerna uppskattar också ofta den delaktighet som intervjun erbjuder. Andra fördelar är att de är lätta och billiga att genomföra och att de enkelt kan formas för att passa aktuella frågeställningar.

Genomförande

Viktiga steg i utformningen av en fokusgruppsintervju är att bestämma syfte och mål med diskussionen, formulera en intervjuguide, rekrytera deltagare och moderatorer samt ordna en lokal. Sedan bestäms hur intervjun ska sammanställas (anteckningar, inspelning) samt hur resultaten ska redovisas och framför allt användas. Intervjun kan spelas in på band, skrivas ut i löpande text för att sedan analyseras utifrån syftet för undersökningen. Ett annat sätt är att under intervjun föra anteckningar och bara ta med sådant man särskilt vill ha svar på.

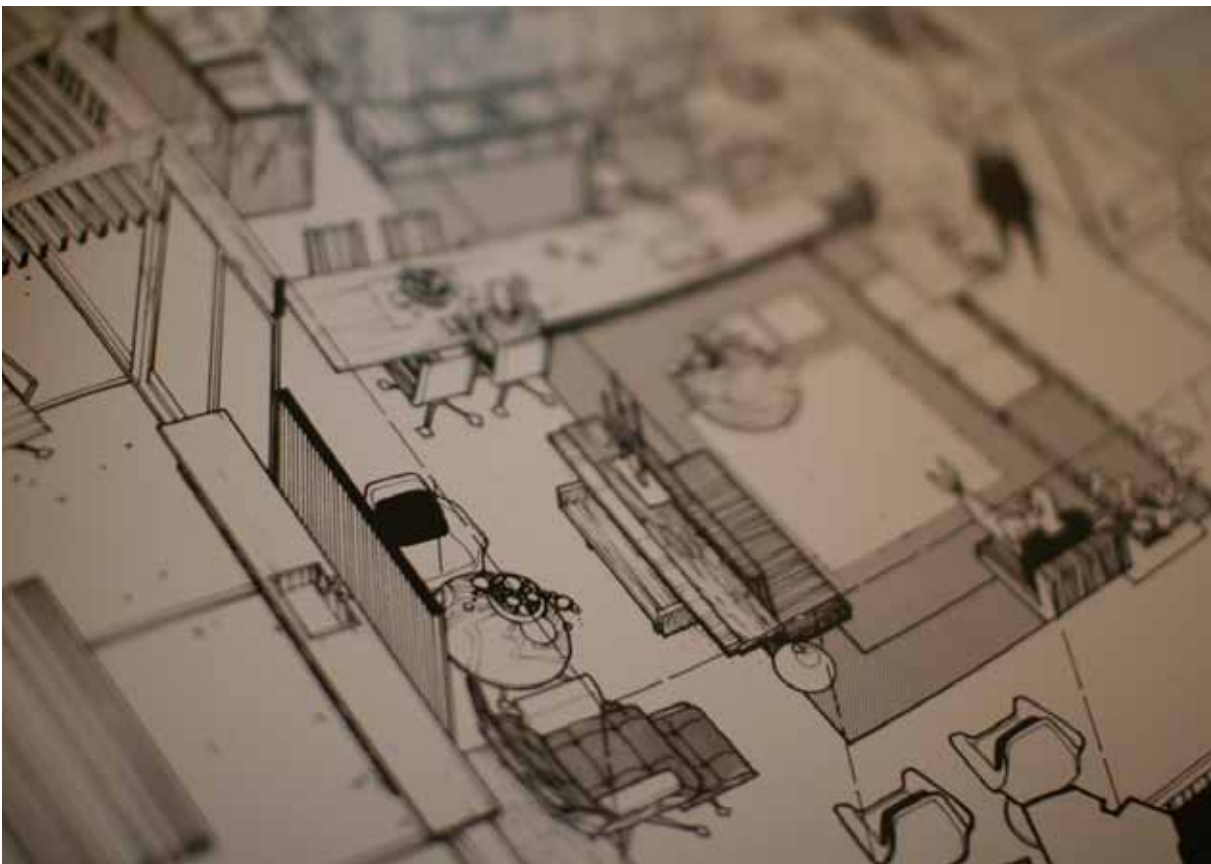
Mer information:

Wibeck, Victoria (2000). *Fokusgrupper: Om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod*. Lund: Studentlitteratur.

Ranger, A. & Westerberg, K. (2004). *Metoder för möten: För ökat deltagande i lokalt förändringsarbete*. Malmö, Miljöförvaltningen, Malmö Stad.



Fokusgrupper



Fokusgrupper

Tänk särskilt på:

Att ju bättre förberedd charretten är ju bättre resultat får man ut av den. Att göra ett noggrant urval av deltagare har mycket stor betydelse för slutresultatet. Allt bakgrundsmaterial skall finnas tillgängligt, tydlig information inför charretten, val av lämplig lokal, engagera kunnig processledare och lagledare, inspirationsföreläsare.

Charrette, Planerings- eller Framtidsverkstad

Grundtanken med charette/planeringsverkstad/framtidsverkstad är att erbjuda ett forum för att presentera idéer, diskutera olika handlingsalternativ och uppnå konsensus om en plan eller ett projekt. Metoden bygger på att hitta alternativa samförståndslösningar och alla berörda aktörer i området involveras i processen. Målet med charretten är att utveckla lösningar som är bättre än de som skulle ha erhållits om traditionella planeringsmetoder valts. Utmaningen ligger i att formulera förslag som vinner brett gillande hos berörda parter, och därmed har goda förutsättningarna att kunna genomföras.

Kreativiteten i gruppen stimuleras genom att deltagarna parallellt med dialogen medverkar i ett skissarbete där nya lösningar utvecklas och konsekvenserna av olika förslag snabbt går att avläsa och bedöma. Metoden bygger på teorier om konflikthantering, förhandling, konsensusbyggande, utveckling av samhörighet och förtrogenhet med frågan samt en styrka att gemensamt arbeta fram nya kreativa förslag.

Lämpligt när?

När planeringsprojekt är så komplexa att de inte går att lösa med traditionella planeringsmetoder eller när dessa inte räcker till eller när processen kommit till ett skede där beslut måste mogna i en politisk process, för att komma vidare. Det kan även bero på att aktörer och intressenter involverade i planeringsprocessen har alltför olika syn på planens inriktning eller på hur processen ska drivas vidare. De vinster som kan uppnås med en charrette är att tidsåtgången och kostnaderna för planeringen reduceras. För samhället och investerare minskar riskerna för dyra misstag samtidigt som projektet får en starkare förankring.

Genomförande

Frågeställningen, temat för verkstaden behöver avgränsas och tydliggöras. Man kan vara mellan 10-35 personer indelade i grupper på 5-8 personer, som deltar under hela verkstaden. En neutral person leder hela processen och varje grupp stöds av en moderator samt en skisskunnig person, som snabbt kan illustrera de förslag som diskuteras fram. Lokal skall väljas ut omsorgsfullt. Det krävs ett stort rum och ett antal mindre gruppum.

Charretten inleds med presentation av det aktuella projektet, samt med inspirationsföreläsningar. Grupparbetet inleds med en brainstorm för att samla in all kunskap om och problem med den plan eller projekt som ska utvecklas. Grupperna diskuterar och arbetar fram alternativa förslag. Dagarna varvas med grupparbete, inspirationsföreläsningar, presentationer av gruppernas förslag för övriga grupper. De alternativa förslagen konkretiseras successivt under dagen/dagarna.

En planeringsverkstad kan sträcka sig allt ifrån en intensiv dag till ett tredagarsseminarium. Alla förutsättningar, tidigare planer, utredningar, m.m. som berör det aktuella projektet finns tillgängliga under hela arbetets gång. Planeringsverkstaden skapar en ny arena där den konstruktiva dialogen uppmuntras och där alla är lika viktiga att lyssna till.

Exempel

Charretter har bl.a. genomförts vid planering i Saltsjöbaden i Stockholm och genom Vägverkets initiativ i Ludvika, Söderköping och Katrineholm.

Mer information:

Cars G. (2001). *Charrette – Tre åkturer med den lilla kärran*. Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan.

Denvall, V. & Salonen, T. (2000) *Att bryta vanans makt : framtidsverkstäder och det nya Sverige*. Lund: Studentlitteratur

Hoffmann, B. och Kofoed, J. (1999). *Fra tilskuer til deltager: Metoder til borgerdeltagelse i byøkologi og Agenda 21*, Byplan og Byøkologi, Institut for Planlægning, Danmarks Tekniske Universitet: 163.

Nilsson, K. L (2006). *Charrette som verktyg för kreativ samverkan i väg- och stadsutvecklingsprojekt – utvärdering av försök i Kiruna, Ludvika och Söderköping*. Rapport 2006:110. Borlänge: Vägverket.

Ranger, A. & Westerberg, K. (2004). *Metoder för möten: För ökat deltagande i lokalt förändringsarbete*. Malmö, Miljöförvaltningen, Malmö Stad.

Framtidsvärkstäder. (2010). <http://www.framtidsverkstad.se/>



Charette

Tänk särskilt på:

Det är idealt om ett redan samarbetat, existerande nätverk av aktörer kan utgöra diskussionsgruppen. En person som är känd inom utvecklingsområdet och som kan aktivera och motivera deltagarna bör delta i gruppen. Den största svårigheten är ofta att övertyga aktörerna att de verkligen har nytta av att delta i framtidsstudierna och avsätta sin tid.

Delfimetodik

Metoden har fått sitt namn från orakeltemplet i Delfi i Grekland. Delfimetodiken innebär att arbetsgrupper träffas fysiskt i en workshop eller virtuellt via Internet. Uppgiften innebär inledningsvis att utarbeta frågor genom en diskussion med stöd av kreativitetsmoderator, som kan stimulera och hålla i diskussionerna. De frågor som är tillräckligt värdefulla för att diskuteras i ett bredare sammanhang väljs ut. Dessa frågor avhandlas sedan i mindre grupper eller besvaras via enkät. När svaren på frågorna har samlats in, struktureras informationen till fördjupade eller nya frågeställningar. Även detta görs i arbetsgrupper som träffas fysiskt eller virtuellt. Från de senare frågeställningarna utarbetas sedan framtidsbilder med hjälp av scenarioteknik. Dessa framtidsbilder används sedan i en andra enkät. Denna enkät syftar till att få synpunkter från ett bredare nätverk. Scenarierna kan, förutom att genomföras, även användas för framtida arbete för att t.ex. informera allmänheten, identifiera forskningsområden om framtidsfrågor.

Lämpligt när?

Vid komplexa planer eller projekt där många aktörer med olika intressen är involverade, eller en fråga där synpunkter från aktörer, intressenter eller allmänhet är extra viktigt. Metoden består av flera steg, vilket innebär att man tränger djupare i frågeställningarna än med många andra metoder.

Genomförande

Efter att en mängd synpunkter och svar på frågor och scenarier har samlats in analyseras materialet. Beskrivningen av scenarierna fördjupas med de styrkor och svagheter som framkommit genom den andra enkäten, för att på ett så realistiskt sätt som möjligt illustrera en framtida utveckling. Delfimetodiken innebär att det analyserade och fördjupade materialet återförs till alla deltagare. När de första resultaten finns tillgängliga från den strukturerade undersökningen bildas team, med de olika aktörsgrupperna, för att diskutera framtidsfrågorna på ett målorienterat sätt. Diskussionerna genomförs med stöd av demokratisk deltagandemetodik och bör ledas av en neutral person, för att alla ska ges samma utrymme i diskussionerna. Utifrån detta steg kommer nya ämnen och frågor upp. En ny omgång av förslagsgenerering kan startas, vilket skapar en kontinuerlig framtidsprocess med en steg för steg utveckling av den aktuella planen eller projektet.

Metoden är relativt tidskrävande, den kräver att samma personer deltar i debatten under en ganska lång tid för att idén med systematisk återkoppling ska fungera men den innebär samtidigt att frågorna och diskussionerna hinner fördjupas. Metoden kräver därför också god ledning. Å andra sidan ger metoden ett tydligt resultat, vilket allmänna diskussioner ofta inte gör. Det gäller dels att bearbeta svar och att formulera frågorna som ska diskuteras. Man menar också att en poäng med en avancerad metod som denna är att den ska användas med urskiljning, för processer där frågan motiverar insatsen.

Exempel

Uppsala varutransporter i tätort, ett projekt i samarbete mellan Vägverket, Uppsala kommun och transportföretagen i Uppsala. Syftet med projektet var att identifiera, kategorisera och analysera åtgärder och hitta innovativa lösningar inom varudistribution som kan effektivisera transportsystemet i stadskärnan och samtidigt främja stadsmiljöns attraktivitet.

Delfimetodiken användes via Internet för en stadsplaneutställning i Nynäshamn. 100 personer deltog (att jämföra med det 10-tal som vanligen hör av sig vid stadsplaneutställningar). 90 procent var inloggade mer än en gång. Ett 30-tal diskussionsinlägg och ett 30-tal förslag kom in. Svarsfrekvensen var lägre på långsiktiga frågor. Från kommunens sida menar man att problematiken blev mer belyst än den blir i normalfallet, liksom de olika åsikter som framkom. Själva processen ansågs

dock tidskrävande. Det gör att metodiken har en del praktiska begränsningar, antalet deltagare kan t.ex. inte vara alltför stort.

Mer information:

Jonsson, O. & Nilsson, K. L. (2009). *Strategisk hantering av varudistribution i tätort. Exempel på och effekter av innovativa åtgärder*. Borlänge: Vägverket: Projekt Den goda staden.

Jämställdhet

Trafikverket har i uppdrag att utforma transportsystemet "så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov och kvinnor och män ska ges samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning". Undersökningar visar dock att männen dominerar samråden och att medelåldern på deltagarna ofta är hög. Jämställdhet betyder enligt Jämställdhetsombudsmannen att kvinnor och män har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter inom livets alla områden.

VTI har tillsammans med WSP genomfört ett forskningsprojekt som undersökt hur samråden vid svensk vägplanering ser ut i praktiken, vilka som kommer på samråd och hur de kommer till tals. Projektet har studerat kvinnors och mäns deltagande vid sammanlagt 16 samråd med syfte att också försöka öka jämställdheten i samråden med allmänheten. Projektet är presenterat i rapporten "Jämställdhet i samrådsprocesser vid svenska vägprojekt - Genusperspektiv på annonsering, deltagande och mötesinteraktion vid samråd med allmänheten".

I rapporten föreslås följande för att vidareutveckla samrådsprocessen mot ökad jämställdhet:

- Fortsätt testa nya metoder och anpassa metoderna efter kontexten, det vill säga göra en analys av den lokala miljön och den lokala demografin inför samråden i varje specifikt vägprojekt och av den målgrupp man vill nå i samband med varje samråd.
- Riktade samråd till vissa grupper som är särskilt viktiga att få med eftersom man vet att de är svårare att nå.
- Utvärdering efter varje samråd, med reflektion över deltagandet. Om bara en grupp dyker upp eller väldigt få personer kommer – överväg nytt samråd på annan tid och annan plats.
- Sök aktivt upp människor genom nya sätt att annonsera om samrådsprocesser
- Det fungerar inte längre alltid att allmänheten ska komma till myndigheten, myndigheten måste komma till allmänheten.
- Ordna möten med kvinnor och män i deras vardag exempelvis genom att ordna samråd på stora arbetsplatser och organisationer i lokalsamhället.
- Ordna samråd i bokbussen, i samband med en teaterföreställning, konsert eller idrottsevenemang.
- Ny information kan också behövas om nyttan att delta i dialogen.
- Unga människor behöver kanske motiveras och bearbetas annorlunda än de äldre människor som ofta deltar i samrådsmöten. De yngre generationerna ingår i vad som ibland brukar kallas nätverkssamhället och kommunicerar och inhämtar information via nya sociala medier såsom SMS, Facebook, Twitter, etc.

Mer information:

VTI & WSP (2010). *Jämställdhet i samrådsprocesser vid svenska vägprojekt - Genusperspektiv på annonsering, deltagande och mötesinteraktion vid samråd med allmänheten*. Linköping: VTI Rapport 700.

Faith-Ell, C., Levin, L., Engelbrektsson, E., Dahl, E., Nilsson, S. & Yazar, M. (2010). *Jämställdhet i samrådsprocesser vid svenska vägprojekt: genusperspektiv på annonsering, deltagande och mötesinteraktion vid samråd med allmänheten* (VTI rapport). Stockholm/Linköping: WSP/VTI.

Barn- och ungdomssamverkan

Det är viktigt att barns behov och önskemål beaktas i trafikprojekt och därmed i alla samverkansprocesser. Vanligen företräds barnen av de vuxna. Barn och unga använder ofta utemiljön mer än vuxna gör och på andra sätt. Därför har de också andra erfarenheter, behov och kunskaper än vuxna. Barn och unga vill vara med och påverka sin närmiljö, vilket de enligt FN:s barnkonvention har rätt till, men de kan dock inte delta i samhällsplaneringen på samma villkor som vuxna

Tänk särskilt på:

Det är viktigt att de berörda barnens synpunkter beskrivs och att det framgår på vilket sätt de har fått tillfälle att yttra sig. Barnen representerar bara sig själva. En viktig del är att beskriva hur barnkonventionens bestämmelser beaktats.

Barnkonsekvensanalys (BKA)

En barnkonsekvensanalys (BKA) är en metod för att systematiskt belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut och för att pröva vilka åtgärder och utformningar som är de bästa för barn. Syftet är att få ett allsidigt beslutsunderlag. Barnkonventionens grundprinciper ger en generell vägledning av vad som bör ingå i en BKA. Barnombudsmannen har utvecklat en modell för vad en BKA bör innehålla och hur man går till väga. Arbetsprocessen bör ske enligt följande rubriker, under vilka innehållet bygger på barnens egna synpunkter:

- Kartläggning
- Beskrivning
- Analys av konsekvenser
- Prövning av åtgärder och redovisning
- Utvärdering och uppföljning

Prövningen av åtgärder och redovisning innebär en samlad bedömning och redovisning av det alternativ eller den variant av huvudåtgärden som är den bästa för de berörda barnen med avseende på rörelsefrihet, tillgänglighet, säkerhet och miljö. Frågor som bör belysas vid ett aktuellt förslag/beslut är:

- Hur påverkar förslaget barnen?
- Vilka barn kan beröras av förslaget?
- Hur rör sig barnen i området?
- Vilka problem finns i området?
- Vilka intressekonflikter finns?
- Hur påverkar eller påverkas förslaget av andra faktorer?
- Hur har barnen inhämtat kunskap om förslaget?
- Vilka synpunkter har de berörda barnen?
- Hur upplever barn, föräldrar m.fl. situationen?
- Vilken hänsyn har tagits till de berörda barnens synpunkter?
- Vilka kompenserande åtgärder behöver vidtas?
- Vilka kostnader kan förslaget medföra och för vem?

Lämpligt när?

För att kunna kartlägga vilka kvaliteter som finns i området sedda ur ett barnperspektiv, dvs. möjligheter till lek, naturupplevelser, utomhusaktiviteter m.m. som erbjuds. Kartläggningen ska också visa hur barnen använder området; var de leker, hur de rör sig i området etc.

Genomförande:

Beskrivningen innebär dokumentation av kartläggningsprocessen. I analysen klargörs motiven till förslagen och konsekvenserna av dessa. Utvärderings- och uppföljningsfasen handlar om att följa upp och kontrollera om barnperspektivet blivit beaktat. Det är betydelsefullt att de barn som berörs av beslutet får möjlighet att dela i utvärderingen. Kartläggningen kan göras tillsammans med barnen, skolpersonal, föräldrar och övriga som berörs.

Exempel

Hafftaskolan utanför Örnsköldsvik deltog under 2007 i en barnkonsekvensanalys där skolskjutsningen kartlades. Intervjuer med barnen gjorde i form av gåturer. Gruppen tog en promenad längs en förutbestämd rutt och man stannade till på utvalda stoppunkter. Vid stoppunkterna skrev och berättade eleverna utifrån frågeställningar som i förväg tagits fram. Under det fortsatta arbetet byggdes bl.a. modeller över de olika byar barnen kom från. Barnens arbete redovisades för elever, lärare, föräldrar, kommunen, Vägverket, bussbolag m.fl. Arbetet med barnkonsekvensanalysen fortsatte under 2008 med uppföljningsmöten och intervjuer av barnen som deltagit i arbetet under 2007.

Vid en Förstudie för genomfart i Funäsdalen fanns redan en dialoggrupp, som kommunen använde sig av i sin planering. Gruppen visade sig dock bara bestå av näringsidkare och män. En kompletterande dialog med barn i skolan genomfördes därför. Ska man rikta sig till redan etablerade dialoggrupper är det viktigt att se över gruppens sammansättning och sträva efter sätta samman en representativ grupp för samhället.

I samband med planering av en ny utformning av Hornsgatan på Södermalm i Stockholm var en av grundstenarna i metodiken ett tätt samarbete mellan Vägverket, kommunen och skolan. Pilotprojektet genomfördes (2004/2005) med två handledare, en trafik- och en bildpedagog tillsammans med två klasser på Södermalmskolan. Trafikingenjörer och beteendevetare från Vägverket och Stockholms stad deltog också. Metoden som framarbetades och prövades har presenterats i en manual utgiven av Vägverket Region Stockholm.

Mer information:

Vägverket (1998). *Den goda dialogen: en rapport från två pilotprojekt med lokalt deltagande som metod för barns trafiksäkerhet*. Solna: Vägverket Region Stockholm. Rap 1998:0303. Mogren, I.; Ingelstam, A. (2005). *Att gripa för att begripa: en metod för samråd med barn*. Stockholm: Publikation 2005:154. Vägverket Region Stockholm.

Vägverket. (2005). *Barnen och vägplaneringen. En kunskapsöversikt*. Publikation 2005:27.

Vägverket (2009). *Hafftaskolan deltar i barnkonsekvensanalys genom studier av skolskjutsningen*. Borlänge: Vägverket. Publikation 2009:40.

Vägverket (2010) *Samling av skrifter om barn och trafik*. Tillgängligt via <http://www.vv.se/Trafiken/Barn-och-ungdom/Skrifter-om-barn-och-trafik/>



Barn och ungdomar är viktiga grupper att fånga i samverkansprocessen

Tänk särskilt på:

Eftersom barnen behöver viss handledning finns det alltid möjlighet för den som handleder att påverka. Om resultaten ska bli rättvisa får inte handledaren ha en egen agenda, något eget som han eller hon vill bevisa. Detsamma gäller givetvis tolkningar som kan göras av kartor och utsagor.

Barnkartor i GIS

Planeringsmetoder behöver anpassas till barn och ungdomars förutsättningar. Barnkartor i GIS är ett verktyg för att få med barns perspektiv i planering och förvaltning av vår gemensamma utomhusmiljö inklusive trafikmiljön.

Metoden Barnkartor i GIS har utvecklats för att underlätta barns medverkan i planeringen av utemiljöns struktur och innehåll. GIS-verktyget är ett snabbt och lättanvänt sätt att direkt med barnen kartlägga t.ex. deras lekmiljöer och skolvägar. Verktyget kommer att anpassas för att kunna användas via Internet. Planerna ska utan experthjälp, kunna användas när hon/han vill få med barns och ungas perspektiv i sin verksamhet. Resultat ska vara enkla att få fram och gå smidigt att jämföra med andra data och ska därför kunna lagras digitalt i planeringens vanliga GIS, geografiska informationssystem.

Lämpligt när?

För att ge barn och unga möjlighet att vara med och påverka sin närmiljö, som de enligt FN:s barnkonvention har rätt till. Metoden kan användas i projekt där man behöver barns kunskaper om närmiljön t.ex. vid en ny vägdragning eller vid översiktlig planering i en kommun. Barnkartor i GIS är anpassad för barn från ca 10 år och för användning i skolor. Den har testats och visat sig fungera även för gymnasister.

Genomförande

Metoden bygger på att barnen själva markerar på en digital karta vilka vägar och platser man använder, var man tycker det är otäckt eller trevligt att vara m.m. Varje elev arbetar individuellt på dator, ritar och svarar på frågor själv. Metoden med en digital karta innehåller även verktyg för att rita och en inbyggd enkät. Lärarna deltar också i arbetet. Elever och lärare svarar också på frågor om hur utemiljön används, vad de tycker om den och vad de eventuellt vill ändra.

Exempel

2003-2005 testades metoden i Stockholms innerstad (Kungsholmen) och i ytterstaden (Sätra-Bredäng).

I Örbyhus genomfördes 2006 en studie med extra fokus på trafiksäkerhet. Orten hade problem med genomfartstrafik och Vägverket hade planer på förändringar. Studien är publicerad i rapporten "Barnkartor i GIS och trafiksäkerhet".

År 2008 genomfördes en barnGISartering med 634 barn och unga i Täby. Projektet gjordes som en del av kommunens översiktsplanering som en del i projektet Plats att växa.

Mer information:

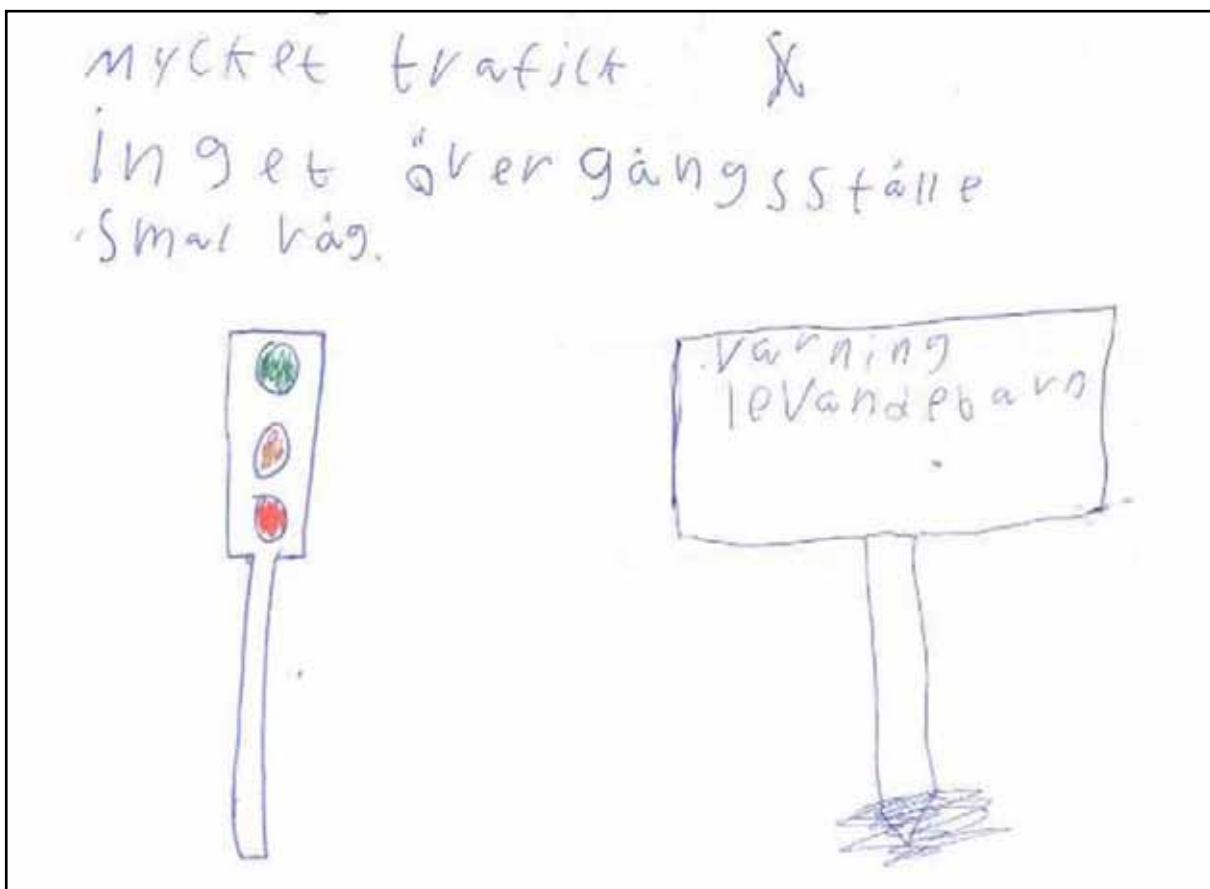
Berglund, U. & Nordin, K. (2007). *Barnkartor i GIS och trafiksäkerhet*. Alnarp: Movium faktablad 4-2007.

Berglund, U. Nordin, K. Eriksson, M. (2010). *Guide till Barnkartor i GIS - ett verktyg för barns inflytande i stads- och trafikplanering*. SLU Uppsala: Rapporter Institutionen för stad och land 1/2010. http://www.sol.slu.se/publikationer/rapport_1_2010.pdf

Täby kommun (2009). *Plats att växa*. <http://www.taby.se/Miljo-natur-halsa/Planeringsdokument/Plats-att-vaxa/>



Barn berättar med bilder



Barn berättar med bilder

Internetbaserade metoder

Den representativa demokratin förutsätter ett levande samspel mellan väljare och förtroendevalda och de traditionella formerna för dialog med medborgarna har hittills utgått från det personliga mötet, telefon, brev eller fax. Med e-demokrati kan kontakten med medborgarna ytterligare utvecklas och förenklas genom att nya kontaktmöjligheter skapas. Internet är för många redan idag en viktig källa till information och diskussion. Den pågående IT-utvecklingen innebär att mediernas roll förändras när de offentliga organisationerna kan rikta sig direkt till invånarna genom exempelvis hemsidor med information om olika projekt. Om våra myndigheter använder s.k. sociala medier förväntas de bättre nå fram till unga människor som de annars kanske inte kommer i kontakt med. Det finns dock en kanske berättigad oro om minskad integritet.

Tänk särskilt på:

Att personer i ledande ställning kan vara rädda för vad som kan hända om medborgarna släpps lösa på en webbplats. Ett traditionellt kvällsmöte är lätt att kontrollera medan det på nätet är svårare att styra diskussionerna. Det är inte aktuellt med direktdemokrati via nätet, men möjligt att fråga medborgarna om förslag och synpunkter.

Trafikverket använder sig hittills inte av så kallade sociala medier. Mediet kan dock komma att utvecklas och accepteras i framtiden. Internetbaserad samverkan med allmänheten har främst utvecklats inom kommunerna. Det handlar ofta om att göra information och beslutsunderlag tillgängliga på webben. Men också att rådfråga kommuninvånare i särskilda medborgarpaneler. Över 65 svenska kommuner använder idag e-demokratiportaler för att kommunicera med medborgarna. Även om Sverige internationellt sett tappat i fråga om e-demokrati sedan början av 2000-talet så finns det levande exempel på elektroniskt deltagande.

Olika typer av sociala medier

Bloggar startade som en form av nätdagböcker och webbsidor med personliga kommentarer inom ett visst område. I dag är bloggen en integrerad del av s.k. sociala medier och kan ibland uppdateras via såväl mobiltelefon som dator. Andra varianter är mikroblogger, där användaren ger mycket korta uppdateringar om pågående aktiviteter, t.ex. videobloggar med postade videoklipp samt dagboks-funktioner kopplade till en viss användarprofil i ett kontaktforum.

Facebook är en webbplats för nätbaserad gemenskap och nätverksbyggande. Den utgörs till stor del av dess användares profiler, vilka knyts samman till olika nätverk inom vilka interaktionen sker. Den vanligaste formen för kommunikation på Facebook sker genom text och bild. Kommunikationen mellan användarna sker främst genom textmeddelanden. Dessa kan vara synliga både för samtliga inom ett nätverk och endast för sändare och mottagare, i likhet med en traditionell mailkontakt. Facebookgrupper kan anordnas för specifika intressefrågor, tex. om nya trafikprojekt.

Twitter är en webbaserad tjänst för socialt nätverkande och utgörs av mikroblogger på vilka användaren publicerar textmeddelanden, tweets, bestående av högst 140 tecken. Längden motsvarar det maximala antalet tecken i ett SMS; meddelanden kan även skickas till profilsidan via mobiltelefon. Twitter har fått uppmärksamhet över hela världen, inte minst för dess roll som snabb nyhetsförmedlare vid dramatiska händelser.

Andra sätt att öka demokratin kan vara att satsa på till exempel radio- och webbra-dioutsändning av sammanträden.

Lämpligt när?

När man vill få ut information snabbt skulle intresserade kunna anmäla sin e-postadress eller mobiltelefonnummer för att genom ett socialt medium kunna "prenumerera" på senaste nytt i ett specifikt projekt.

Genomförande

För att välja och införa en samverkan med sociala medier är följande punkter ett hjälpmedel.

- Avgränsa planen eller projektet som ska kommuniceras.
- Reda ut vilka alla intressenter till problemområdet är, och med vilket medium de bäst kan nås.
- Uppmärksamma alla de komponenter som ingår i processen.
- Dimensionera – hur omfattande kan kommunikationen bli?
- Val av teknik.
- Undersöka vilka tekniska begränsningar som finns.
- Undersöka vilka ekonomiska begränsningar som finns.
- Undersöka vilka politiska begränsningar som finns.

Exempel

I Sigtuna har det på ett års tid genomförts åtta elektroniska rådslag där kommuninvånarna har kunnat göra sina röster hörda i bygg och planeringsfrågor. Rådslagen har handlat om allt från trafiklösningar till placeringen av en ny skola. Förutom vanliga möten och information på webben har medborgarna kunnat debattera frågorna på en hemsida under en vecka och chatta med politiker och tjänstemän för att sedan slutligen ta ställning till tydliga alternativ via webben eller med pappersröstsedel. Allt ifrån 30 till 64 procent av de röstberättigade deltog i de olika rådslagen.

Kalix rådslag bestod av medborgarkonsultationer där Kalixborna gavs möjlighet att via Internet, men även via telefon och brev/fax, dels lämna förslag på den framtida utformningen av centrum, och dels rösta om kommunens skattenivå samt prioritera verksamhetsområden. Kommunfullmäktiges övergripande målsättning var att arbeta för att öka medborgarnas möjligheter till insyn och delaktighet i beslutsprocessen. Den styrande koalitionen av borgerliga, vänstern och miljöpartiet lovade i förväg att följa folkets rådgivande beslut. Deltagandet blev 52 procent, högre än i EU-val. Nästan en tredjedel av rösterna kom via Internet, resten utnyttjade det traditionella pappersalternativet. Det var tydligt att de allra äldsta, förtidspensionerade och arbetslösa, var underrepresenterade vid centrumrådslaget. IT-metoder har dock varit ett sätt att engagera nya grupper.

Luleåbornas nätomröstning avgjorde trafikfrågan i centrum 2003. Invånarna ville ha både buss- och biltrafik på en av Luleås centrala gator. Därmed fick kommunfullmäktige riva upp sitt tidigare beslut. Omröstningen på Internet gjordes på initiativ av kommunen, och den lockade nära hälften av de röstberättigade i kommunen.

Inom Vägverket Region Skåne har man velat få in mer kunskap om kollektivtrafiken till Sturups flygplats genom resenärerna. Vid vissa flygavgångar blir det stopp i trafiken ut till flygplatsen och Vägverket och Skånetrafiken samarbetade för att få fler att resa med kollektivtrafiken i stället för att ta bilen. Vägverket satte upp skyltar utmed vägen och gick ut med pressmeddelande om gratis månadskort för testresenärer mot att de var med och utvärderade resan via webbformulär på hemsidan. Det var ett stort intresse att vara med. Ett antal valdes ut efter beskrivning av hur de reste och att de var villiga att delta i ett antal utvärderingsmöten. Det fungerade bra med Vägverket som huvudansvarig, det måste dock vara tydligt vem som har ansvar för vilken del.

Mer information:

Sveriges kommuner och landsting (2010). *Medborgardialog med IT-stöd*. http://www.skl.se/web/Medborgardialog_med_IT_stod.aspx

Tänk särskilt på:

Att resultatet i hög grad är beroende av omsorgsfulla förberedelser med urval av intervjupersoner och utformning av intervjuplan och vilka frågor som ställs och hur intervjuerna analyseras och tolkas.

Faktainsamling**Intervjuer**

Intervjuer är en metod att samla djupare kunskap om ett vägområde, en vägsträcka eller planeringsprojekt. En grupp experter eller allmänhet väljs ut och intervjuas individuellt eller i grupp, kortare eller längre beroende av hur djup kunskap erfarenheter man söker. De kan göras med olika typer av frågor: strukturerade med förberedda frågor, halvstrukturerade med några huvudfrågor utifrån vilka intervjupersonen berättar fritt eller med öppna frågor där intervjupersonen berättar fritt utifrån en huvudfråga.

Lämpligt när?

Man kan få djupare kunskap från ett begränsat antal personer som har mycket erfarenhet inom en sakfråga eller ett område.

Genomförande

Intervjuerna kan variera i längd, från korta frågor "ute på stan" till förinbokade långa djupintervjuer på en eller flera timmar. Intervjuerna kan spelas in (ljud eller video) eller man kan föra anteckningar för senare utskrift och analys. Följande lista är ett stöd för planering av intervjuundersökning.

- Definiera förutsättningarna för undersökningen: Varför är området och problemet viktigt och intressant?
- Val av teori eller modell.
- Problemformulering.
- Val av intervjuform.
- Urval av intervjupersoner.
- Planering av intervjuens disposition och innehåll.
- Genomförande av intervjun.
- Analys av intervjusvaren.
- Kritisk granskning av resultat och slutsatser.
- Redovisning och presentation av resultatet.

Mer information:

Lanz, A. (1993). *Intervjumetodik: Den professionellt genomförda intervjun*. Lund: Studentlitteratur.

Kvale, S. (1997). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur

Räthzel (2002). *Nyckelgruppsintervjuer*



Intervju



Intervju

Tänk särskilt på:

Viktiga frågor är syfte och problemställning samt population och urval av vilka enkäten ska sändas till. Olika formuleringar av frågorna kan påverka svaren mycket och avgör hur svaren kan analyseras och vilka slutsatser som kan dras. Svarsfrekvensen påverkar också tillförlitligheten av resultaten.

Enkätundersökning

En enkätundersökning är en kvantitativ undersökning riktad till en större grupp människor. Traditionella pappersenkäter skickas eller delas ut till personer vilka svarar och skickar tillbaka enkäten. Elektroniska enkäter kan användas som svarsalternativ, dels som svar på pappersutskick eller genom att man har e-postadresser till den grupp man vill fråga, det sparar pengar och tid. Man kan även göra intervjuer med utgångspunkt från en enkät som man fyller i när personen svarar.

Lämpligt när?

När många personer behöver tillfrågas och frågorna kan göras enkla med ja- och nej-svar eller mycket korta svar. När det är behov av ett statistiskt underlag.

Genomförande

Planering, frågekonstruktion och datainsamling, bearbetning av insamlade data, analys och sammanställning av resultat.

Mer information:

Ejlertsson, G. (2005). *Enkäten i praktiken – En handbok i enkätmetodik*. Lund: Studentlitteratur.

Trost, J. (2007). *Enkätboken*. Lund: Studentlitteratur.

5. Utanför orten			
Frågor om orsak till varför du färdas under en normalvecka längs vägen, till platser utanför den ort eller by du bor i. Sätt kryss i rutorna för olika orsaker och färdstätt. Du kan ange flera färdstätt per rad.			
5.1 Hälsar på bekanta	☐ Gå ☐ Bilpassagerare ☐ Färdas aldrig dit/Saknas på min ort	☐ Cykla ☐ Buss	☐ Kör bil ☐ Annat
5.2 Arbetet	☐ Gå ☐ Bilpassagerare ☐ Färdas aldrig dit/Saknas på min ort	☐ Cykla ☐ Buss	☐ Kör bil ☐ Annat
5.3 Skolan	☐ Gå ☐ Bilpassagerare ☐ Färdas aldrig dit/Saknas på min ort	☐ Cykla ☐ Buss	☐ Kör bil ☐ Annat
5.4 Dagis	☐ Gå ☐ Bilpassagerare ☐ Färdas aldrig dit/Saknas på min ort	☐ Cykla ☐ Buss	☐ Kör bil ☐ Annat
5.5 Vard	☐ Gå ☐ Bilpassagerare ☐ Färdas aldrig dit/Saknas på min ort	☐ Cykla ☐ Buss	☐ Kör bil ☐ Annat
5.6 Social service	☐ Gå ☐ Bilpassagerare ☐ Färdas aldrig dit/Saknas på min ort	☐ Cykla ☐ Buss	☐ Kör bil ☐ Annat
5.7 Motionerar	☐ Gå ☐ Aldrig	☐ Cykla	☐ Annat
5.8 Busshållplats	☐ Gå ☐ Bilpassagerare ☐ Färdas aldrig dit/Saknas på min ort	☐ Cykla ☐ Buss	☐ Kör bil ☐ Annat
5.9 Mataffär	☐ Gå ☐ Bilpassagerare ☐ Färdas aldrig dit/Saknas på min ort	☐ Cykla ☐ Buss	☐ Kör bil ☐ Annat
5.10 Handel	☐ Gå ☐ Bilpassagerare ☐ Färdas aldrig dit/Saknas på min ort	☐ Cykla ☐ Buss	☐ Kör bil ☐ Annat
5.11 Café	☐ Gå ☐ Bilpassagerare ☐ Färdas aldrig dit/Saknas på min ort	☐ Cykla ☐ Buss	☐ Kör bil ☐ Annat

Exempel på enkät

Observation

För att få kunskap om hur en plats, en vägsträcka, korsning eller liknande fungerar är observation en lämplig metod. Platsen observeras under olika tidpunkter och omständigheter och för olika syften. Observationerna kan göras genom att närvara på platsen och göra anteckningar, räkna personer eller fordon, att fotografera regelbundet eller att videofilma. Man kan göra en vandring med videokameran i området och berätta om vad som spelas in.

Tänk särskilt på:

Val av metodik beroende på vad som behövs mer kunskap om, t.ex. hur förare kör i en korsning. Val av tidpunkter och intervall av observationerna.

Lämpligt när?

När man har behov av att som expert studera reella skeenden eller olika gruppers eller trafikanter beteende, t.ex. hur funktionshindrade uppfattar en miljö.

Genomförande

Val av plats eller område. Val av observationsmetodik, anteckningar, räkningar, fotografering, filmning. Vilka handlingar eller skeenden är utmärkande för det jag vill studera? Sammanställning av observationerna så att de går att analysera och dra slutsatser av.

Mer information:

Ranger, A. & Westerberg, K. (2004). *Metoder för möten: För ökat deltagande i lokalt förändringsarbete*. Malmö, Miljöförvaltningen, Malmö Stad.

Ståhl, A., Almén, M.: *Hur orienterar personer som är blinda längs ett kontinuerligt ledstråk?* Vägverket publ. 2007:112.



Observation

Matris, metoders lämplighet för typ av projekt och olika skeden

Jämförelse av metoders lämplighet i olika typer och skeden av vägprocesser presenteras här i en sammanfattande matris.

Metod	Skede				Komplexa projekt	"Mycket folk"
	Förstudie	Järnvägs-/vägutredning	Järnvägs-/arbetsplan	Erfarenhet		
Öppet hus		X	X	Lättillgängligt, människor som inte är beredda att avsätta tid för ett möte kan komma till tals.		X
Utställning	X	X	X	Lättillgängligt. Bör vara bemannad tidvis för att synpunkter ska kunna tas emot.		X
Sakägarsammanträde			X	Formellt möte. Föredragning av projektet uppskattas av många människor.		
Platskontor			X	Ger möjlighet att under lång tid följa ett projekt.		X
Gåtur	X	X		Kunskapsuppbyggande. Bra sätt att identifiera problem.		
Samverkan med öppen inbjudan						
Arbetsgruppsmöten	X	X		Skapar känsla av delaktighet bland de som deltar. Viktigt att materialet tas väl om hand och att deltagarna får feedback.	X	
Öppet forum /Europacafé	X			Deltagarna formar själva dagordningen utifrån ett bestämt tema. Ger en bred delaktighet.		X
Samverkansmetoder för inbjudna deltagare						
Medborgardialog, medborgarnämnd, medborgarpanel	X	X		Stimulerar fler till att utnyttja sina möjligheter att påverka. Ger möjlighet att bjuda in deltagare för att skapa en bra representativitet.		

Metod	Skede				Komplexa projekt	"Mycket folk"
	Förstudie	Järnvägs-/vägutredning	Järnvägs-/arbetsplan	Erfarenhet		
Rådslag, medborgarråd	X	X		Lämplig modell i tidiga skeden när frågorna fortfarande är relativt öppna. Kan användas för samråd med utvalda grupper t.ex. ungdomar.		
Fokusgruppsdiskussioner	X	X		Kvaliteten på resultatet beror av hur bra gruppen fungerar tillsammans.		
Charette, planerings- eller framtidsverkstad	X	X		Ett fritt forum som uppmuntrar till en kreativ dialog med mål att hitta samförståndslösningar.	X	
Delfimetodik	X	X		Ger en bred diskussion med systematisk återkoppling. Tidskrävande metod.	X	
Barnsamverkan						
Barnkonsekvensanalys, BKA		X	X	En strukturerad metod för att kartlägga och ta tillvara barns synpunkter på ett projekt.		X
Barnkartor i GIS	X	X		Metoden underlättar barns medverkan i planeringen.		X
Internet-baserade metoder						
Olika typer av sociala medier	X	X	X	Kan genomföras under en viss tid, t.ex. en vecka. Det är bekvämt att kunna delta i ett samråd när det passar en själv.		X
Faktainsamling						
Intervjuer	X	X		Omfattar ett begränsat antal personer. Metoden kräver mycket för- och efterarbete.		
Enkätundersökning	X	X		Kan omfatta många människor. Kräver mycket för- och efterarbete.		X
Observation, fotografering, filmning	X			Bra om man vill studera hur en plats fungerar.		X

Mer information:

Melbi, M. & Sande, M. (2001). *Dialog och process: centrala delar i konsten att styra*. Stockholm : Svenska kommunförbundet.

Internationella exempel

Den nationella litteraturundersökningen av samverkans- och dialogmetoder visar på följande viktiga faktorer för framgångsrik samverkan.

- En tydlig vision med gemensamma målbilder.
- En eller flera eldsjälar.
- Ett starkt engagemang hos ledningen.
- En strukturerad organisation för samverkan.
- Tydliga roller med tydligt ansvar.
- Lyhördhet och respekt för varandras behov och intressen.

Detta stärks även av den internationella litteraturgenomgången där Walter & Scholz (2007) beskriver framgångsfaktorer för planering av större väg- och transportprojekt baserat på fem olika större projekt i Göteborg, London (Storbritannien), Milwaukee (USA), Tokyo (Japan) och Mexico City (Mexiko). Det som visade sig vara viktigt för projektens genomförande var en engagerad projektledning för ett multinätverk av olika aktörer och professioner, stor spridning i profession bland de medverkande, samt tydligt användande av metoder för kunskapsintegration i projektet. Att nätverket är starkt är också viktigt för planeringsprocessen. Ett tydligt användande av mångsidiga metoder, dvs. metoder som behandlar många aspekter, visades även vara framgångsrikt. Den traditionella rollen som planeraren har bör också kombineras med experter inom ledning av nätverk, ledning av samarbete och experter inom just planeringsmetoder.

The Arizona Department of Transportation (DOT) har genomfört en innovativ ansats som kallas "a needs-based implementation plan" (NBIP) för att förbättra en väg i Arizona. NBIP processen består av ett koordinerat och samverkande teams strävan att bedöma behov och utveckla nya lösningar för vägkorridoren. Under processen har transportavdelningen samlat kunskap och ökat deltagandet från medborgarna genom att utnyttja flera olika metoder, som medborgarpaneler, fokusgrupper, planeringsverkstäder, websida och charretter. NBIP-processen utgår från platsanpassade lösningar samt genom att väga samman säkerhet, rörlighet, bevarande av landskapsvyer, estetik, historia, miljö- och andra samhällsvärden. En huvudkomponent är att medborgarna spelar en aktiv roll i planering, design och konstruktion av vägkorridoren. NBIP-processen är upplagd kring en serie av charretter; först en planeringscharrette i vilken medborgarna formulerade de viktigaste värdena och en långsiktig vision för vägkorridoren, en andra charrette i vilken deltagarna arbetade i smågrupper med rollspel om hur de byggde sin väg. Dessutom, utvecklades ett utvärderingsprogram, som bestod av värdering av kriterier och beräkning av utformningen för att gallra bland planeringsförslagen som kommit fram genom rollspelsverkstäderna. Vid två gallringsverkstäder och en tredje charrette gallrade medborgarna bland 12 förslag för att prioritera ett planeringsförslag.

I USA, Storbritannien, Australien och Nya Zeeland har medborgarpaneler använts i stor omfattning som ett led i arbetet med att modernisera offentlig verksamhet. Medborgarpanelernas deltagare valdes ut representativt och inbjöds till att delta i en panel för att svara på frågor från offentliga representanter. För att motverka proffstyckare byttes paneldeltagarna ut kontinuerligt. Paneldeltagarna deltog som medlem i panelen under en bestämd tid på mellan ett och två år. Man har framförallt inbjudit till arbetsgrupper som diskuterat ett gemensamt tema under en till två dagar för att sedan ge råd till de beslutande parterna. Även andra metoder har använts såsom rådslag, fokusgrupper, enkätundersökningar och "mystery shopping" (anonyma kontroller – genom mystery shopping får uppdragsgivaren besked om hur interna rutiner och processer fungerar i verkligheten.)

I utvärderingar som har gjorts visar det sig svårt att få en representativ sammansättning av panelerna och också svårt att få vissa grupper att delta i de fysiska mötena. Det visar sig också dyrt att hålla en panel representativ och aktiv, vilket ofta kräver externa resurser. En fortsatt utveckling har därför skett i de länder som använder medborgarpaneler och där man mer och mer gått över till e-paneler och SMS-paneler. Kommunerna och regionerna har också frångått kravet på representativitet och istället valt att bjuda in de som vill delta i en panel. För att få så många som möjligt att engagera sig genomförs ett stort antal olika informationsinsatser från att knacka dörr till annonskampanjer. (<http://www.skl.se/web/e-Medborgar-panel.aspx>)

Elektronisk konsultation, direktöversatt från det vanligt använda "electronic consultations" används som begrepp när beslutsfattare konsulterar medborgare i någon fråga. Så kallad vertikal kommunikation kan förekomma i olika former. Det finns ett mindre antal exempel på politiker på hög nivå som man har kunnat konsultera via e-post, t.ex. den holländske ministern Roger van Boxtel, där denne tog hjälp av en stab för att kunna svara på ett korrekt och ansvarsfullt sätt. Tony Blair hade också en kommunikativ funktion på webbstället "number 10", Policy Forum on Electronic Delivery of Government Services.

EU har också tagit till sig begreppet konsultation. Ett delmål för området Government Online inom det strategiska initiativet eEurope, är konsultation via Internet om stora politiska initiativ. Ett webbställe för detta har upprättats. Man kunde där t.ex. år 2000 chatta med kommissionären Michel Barnier om EU:s utvidgning. Kommunikation på lägre politisk nivå – men högre nivå då det gäller medborgarnas möjlighet att delta och faktiskt påverka – finns i Bollnäs, där man kan skicka e-brev till de två kommunalråden och delta i öppna diskussioner. Kommunalråden garanterar att svara på mejlen, och de deltar också aktivt i den öppna diskussionen. The Hansard Society for Parliamentary Government, har genomfört en serie expertpaneler på Internet i samarbete med parlamentariska kommittéer i både över- och underhuset. Panelerna har resulterat i rapporter inom ramen för kommittéernas arbete. Hittills har man diskuterat ämnen som bland annat elektronisk demokrati, våld i hemmet, och parlamentets informationsstrategier.

Mer information:

PIARC (2000). *Methods to obtain public participation in the road project development*. Paris: PIARC.

Rauch, E. (2005). *Transportation Research Record Issue. 1904, 2005, Pages 93-102* DMJM+HARRIS Planning, 2777 East Camelback Road, Phoenix, AZ 85016-4302.

Transportation Research Board. (1993). *Planning and programming, land use, public participation, and computer technology in transportation*. Washington DC: Transportation Research Board. Transportation Research Record 1400

Walter, A. I., W. Scholz, R. W. (2007). *Critical success conditions of collaborative methods: a comparative evaluation of transport planning projects*. Transportation 34:195-212. Paris: PIARC committee on roads, transport and regional development (C4)

Planering av samverkan/samråd

Planering av samverkan/samråd omfattar tre skeden: före, under och efter mötet eller mötena. Det sista steget, efter mötet, genomförs inte alltid, vilket innebär att deltagarna i samrådet inte får feedback på hur deras synpunkter tillvaratagits. Återkoppling till deltagare och andra intressenter är en kärnfråga om man vill öka intresset för att delta i samverkan och lämna synpunkter och idéer. En sammanställning av genomförande, resultat och fortsatt hantering av ärendet är också viktigt för kontinuitet och erfarenhetsåterföring.

Samverkan/samrådsprocessen – viktiga punkter

Varför? – Överväg syftet med den utvidgade samverkan mellan aktörer och/eller medborgarna. Inför arbetet med att välja planera och genomföra en utvidgad samverkansmetod, är det viktigt för att nå det syfte och resultat som man önskar. Anordnas samverkan för att det är viktigt att samla in mer lokal kunskap om området, det vill säga att medborgarna bidrar med sin kompetens, att beslutsfattarna ska få ett bättre beslutsunderlag, att acceptansen av förslaget ska öka eller att allmänheten ska ha direkt deltagande i processen?

Utgångsläge – Skaffa bakgrundskunskap om den befintliga situationen för det som ska förändras för att kunna välja och anpassa metoden och senare kunna uppskatta effekterna av samverkan!

Välj bland olika metoder – Tänk på att alla metoder inte passar till alla frågor och alla målgrupper. Mixa och matcha, och våga pröva, tills man hittar den rätta kombinationen.

Syfte och Mandat – Formulera syfte, ambitionsnivå och tydliga ramar för den aktivitet som ska genomföras. Vad vill vi uppnå och på vilket sätt ska medborgarna få vara med och påverka? Vilken tyngd kommer deras bidrag att ges? Vilka beslut eller prioriteringar av resurser kommer deras bidrag att kunna påverka?

Planering – Genom noggrann planering kan vi satsa vår energi på rätt saker. Ett sätt att få överblick är att formulera en översiktlig tid- och aktivitetsplan med viktiga hållpunkter och huvudmoment i arbetet.

Jämlikt deltagande – Fundera över genomförandet för att underlätta deltagande på jämlika villkor för så många som möjligt. Vilka riktar vi oss till? Finns det något som kan hindra eller göra det svårt för människor att delta? Vad kan göras för att underlätta deltagande och undanröja eventuella hinder? En så enkel sak som att välja en annan tidpunkt och plats för samverkan eller att erbjuda barnpassning, kan visa sig göra stor skillnad. Fundera på om det behövs uppsökande insatser för att nå alla grupper.

Företrädare – Engagera företrädare för speciella intressegrupper vid genomförandet av samverkan. Det kan det vara framgångsrikt om man vill ha kunskaper om hur en speciell grupp ser på en fråga. Det ger ökade förutsättningar att komma i kontakt med gruppen och komma igång snabbt.

Kommunikationsplan – Formulera en kommunikationsplan tidigt i projektet, där parter väljs ut och vad som ska kommuniceras. Att arbeta med delaktighet och medborgarsamverkan handlar om kommunikation. Mycket kan därför vinnas genom att planera kommunikationen med omvärlden. Vilka är frågeställningarna? Vilka vill vi nå? Hur ska vi nå dem och vad är vårt budskap?

Beredd på att ta hand om resultatet – När man väl genomför aktiviteter för att förbättra samverkan är det viktigt att man tar konsekvenserna av detta och är noga med att inte ge falska förhoppningar till dem som deltar. Innan man börjar måste man göra klart för sig själv vad man är beredd att ge tillbaka och hur man ska förhålla sig till de synpunkter som kommer in.

Tydlighet – Det är också mycket viktigt att man är tydlig om hur processen ska gå till och vad man förväntar sig för resultat av den och vilka ekonomiska ramar som finns. Var tydlig med vad och hur mycket som deltagarna har möjlighet att påverka, för att inte skapa för stora förväntningar. Om alla inblandande inte känner till hur processen ska gå till, och varför man har den, så riskerar man att deltagarna tycker att den är onödigt och avstår från fortsatt deltagande. För att människor ska vilja investera både tid och engagemang, inte sällan på sin fritid, måste de uppleva att det är meningsfullt att delta.

Dokumentation – Sätt tidigt fokus på dokumentation och erfarenhetsutbyte kring de metoder som prövas. En god dokumentation är nödvändig för att kunna dra erfarenheter av om man valt rätt metoder.

Bemötande – Det är mycket viktigt att ha ett gott och inbjudande bemötande så att människor känner sig välkomna och att de får ett uppriktigt erkännande av sina kunskaper och åsikter.

Aktivt lyssnande – Vilket innebär att lägga fokus på att lyssna på vad människor har att säga och samla ihop dessa synpunkter som underlag för fortsatt arbete. Deltagarna måste känna förtroende för att det finns intresse för deras synpunkter.

Professionell processledning – Medborgarsamverkan ska ledas av personer som kan den metod man väljer så att inte tid ägnas åt diskussion om själva metoden. Deltagarna ska känna att det är ett professionellt genomförande.

Utvärdering av deltagarna – Fråga alltid deltagarna efteråt vad de tycker om metoden för att kunna förbättra den, eller byta ut den.

Återkoppling och avslut – Hur utvärderas och avslutas samverkan på bästa sätt? Det är viktigt för deltagarna att få respons på sina synpunkter och hur de omhändertagits. Avsätt tid för reflektion. Återkoppla regelbundet till deltagare och allmänheten vad som händer med projektet efter samverkan. Rapportera genomförande, resultat och fortsatt hantering för erfarenhetsåterföring.

Mer information:

Sveriges kommuner och landsting (2008). *Stuprör och hängrännor – Sektorsövergripande planering för attraktiv och hållbar livsmiljö*. Stockholm: SKL.

Ranger, A. & Westerberg, K. (2004). *Metoder för möten: För ökat deltagande i lokalt förändringsarbete*. Malmö, Miljöförvaltningen, Malmö Stad.

Kommunikationsplaner i trafikprojekt

För att säkerställa kommunikationen med och mellan intressenter i projektet är det viktigt att utarbeta en kommunikationsplan. I kommunikationsplanen tidssätts olika aktiviteter som berör samverkansprocessen. Kommunikationsplanen bör kontinuerligt uppdateras med eventuella nya aktiviteter och tider. En kommunikationsplan måste upprättas för varje skede i väg- eller järnvägsprojektet.

Exempel på kommunikationsplan för trafikprojekt

Exempel på rubriker:

- Syfte med kommunikationen.
- Kommunikationsmål.
- Strategi för kommunikationen.
- Målgrupper.
- Kanaler.
- Förslag till aktiviteter.
- Kritiska framgångsfaktorer.
- Utvärdering av kommunikation/samråd.
- Hålltider för olika aktiviteter inkl. tider för kommunala nämndmöten, manusstopp till t.ex. lokaltidning, leverans av olika underlag/informationsmaterial, olika möten inom projektet.

Mer information:

Banverket. (2009). *Dialog med omvärlden*. Borlänge: Banverkets handbok BVH 1406. Dnr F09-2628/AL70.

Carping, M. (2005). *Kommunikation inom kommunal trafikplanering : Modell för att underlätta genomförandet*. Lunds universitet. Lunds tekniska högskola. Institutionen för teknik och samhälle. Trafik och väg. Thesis 134

Lundin, Y. (2006). *Kommunikationsarbetet i byggprojektet Södra Länken : Slutrapport*. Vägverket. Publikation 2006:95. Vägverket Region Stockholm

de Laval, S. (1999). *Samråd & dialog - En idébok för den som ska arrangera någon form av dialog*. Fol 1999:0089. Stockholm: Vägverket Region Stockholm.

Deltagarnas representativitet i samverkan

Det är viktigt att vara medveten om deltagarna i samverkansprocesserna kan representera olika grupper eller bara sig själva. Nedan beskrivs möjligheter och svårigheter med representativiteten och vad som är viktigt att reflektera över vid planeringen av samverkansprocesser. De samverkansmetoder som presenteras i denna rapport är avsedda att öka medverkan från allmänheten och på så sätt förbättra den demokratiska delaktigheten, att samla den lokala vardagskunskapen och på så sätt åstadkomma långsiktigt hållbarare lösningar. Denna samverkan blir dock sällan helt representativ för befolkningen och är inte ämnade att ersätta politisk behandling och beslut.

Det är omöjligt att uppnå en demokratisk representativitet, trots detta är urvalet av deltagare i samverkan av strategisk betydelse för att arbetet ska kunna fungera på ett bra sätt och leda till välbelysta förslag och lösningar. Grupperna bör ha en allsidig sammansättning för att kunna ge en legitimitet till det resultat som arbetas fram. Svårigheten för många att ställa upp ideellt medför en risk för en sned fördelning både köns- och åldersmässigt. I exemplen med medborgarpaneler är avsikten att välja ut och bjuda in ett representativt urval av befolkningen. Man vet dock inte hur många från varje åldersgrupp som sedan kommer vid genomförandet av medborgarråden.

Det kan finnas en risk att deltagarna ses som gisslan av de grupper eller organisationer de företräder och blivit utvalda av. Under t.ex. planeringsverkstäder som pågår under flera dagar slipas de olika deltagarnas argument samman till ett konsensusförslag. I denna process kommer naturligtvis många grundargument att förändras, grundargument som deltagarna haft med sig in i gruppdiskussionerna från sina respektive organisationer. Det kan då uppfattas av sina intressekollegor, som om de i vissa fall lättvindigt gett efter för sitt lags intressen. Det är därför viktigt att deltagarna får mandat från sina organisationer att agera utifrån sin övertygelse i relation till organisationens intresse, samt att deltagaren successivt informerar organisationen.

NIMBY – “not in my backyard” betyder att man kan tänka sig att något byggs eller förändras bara det inte sker för nära det egna hemmet eller den egna fastigheten. Det finns alltid en risk att enskilda människor eller grupper deltar i samverkan för att företräda enskilda egna intressen även om avsikten och förväntan är att alla företräder sin grupp, organisations eller arbetsplats intressen ur ett mer allmänt perspektiv. Det finns alltid en risk att allmänintressena kommer i andra hand när resultatnriktade lösningar arbetas fram. Detta kan återigen jämföras med traditionella planeringsprocesser, där allmänna intressen bevakas av myndigheter och organisationer på ett mer formaliserat och heltäckande sätt.

I vissa medborgarpaneler har resultatet av en fråga från panelen setts över med tanke på vilka grupper som svarat och vilka som står utanför. Man har sedan sett till att man fångar upp den senare gruppens synpunkter på andra sätt. Det är arrangörernas uppgift att bredda representativiteten genom att använda olika metoder som lockar olika typer av deltagare. När man har utvecklat medborgarpaneler till e-panel och SMS-panel så har grundtanken varit att det ska vara lätt att delta, att man ska kunna delta på vilken tid man vill och var man vill. Att kommunicera utan krav på att delta i fysiska möten kan locka medborgare som har svårt att hinna gå på möten men som har lättare att sätta sig en stund framför datorn för att lämna sina synpunkter. Det måste vara enkelt att delta för att locka ett större antal medborgare. Samtidigt finns en risk att det är alltför lätt att via datorns lämna synpunkter utan närmare eftertanke.

Demokratiforskaren Erik Amnå har lyft upp vissa aspekter som kan utgöra medborgarens motiv för att delta i samverkansprocesser:

- utgår ifrån den grundläggande värderingen att man bör delta,
- uppfattar att man har en plikt, ett ansvar för att delta,
- har tilltro till sin förmåga att kunna påverka,
- uppfattar att hans/hennes kunskaper efterfrågas,
- tror att det går att påverka och att det är effektivt att delta,
- anser att det är meningsfullt att delta.

Hur kan vi undvika det problem som ofta lyfts fram idag, att medborgarsamverkan innebär att man ger de som redan har resurser ännu större möjligheter att vara med och diskutera och påverka? Vi måste lyssna på alla, inte bara på organiserade intressegrupper och de som kan tala för sig och sina intressen. Det finns lobbygrupper som söker upp politiker och ledare för att föra fram sina synpunkter på enskilda beslut. Samtidigt finns det många grupper i samhället där det varken är naturligt eller bekvämt att gå på möten eller på annat sätt föra fram sina synpunkter.

En internationell trend för att komma åt detta problem är att både skicka ut inbjudan och söka upp medborgarna för att samla in deras kunskaper och synpunkter. Detta innebär att det inte räcker att välja en samverkansmetod för alla invånare. Man kan inte utgå ifrån att ingen är intresserad och nöja sig med det när få kom-

mer till det möte som man bjudit in till. Menar man allvar med att man vill få kunskap om medborgarnas värderingar, prioriteringar och synpunkter innebär det ett ansvar för att finna metoder som passar olika grupper i samhället.

Internationella erfarenheter visar att det gäller att gå ifrån de konventionella mötesformerna till att utveckla nya former för samverkan. I Catalanien, Spanien, har man i sin lagstiftning krav på att konsultera medborgarna inför viktiga beslut. Det har inneburit att kommunerna har utvecklat olika metoder för att nå olika grupper. En metod som använts är att mobilisera viktiga personer i samhället som medborgarna har respekt och förtroende för. Det kan handla om prästen, läkaren eller fotbollsspelaren. De blir som förebilder ambassadörer för dialogen och visar med sitt deltagande att det är viktigt att engagera sig för lokalsamhällets utveckling.

I Skottland, Blairgowrie, har man bildat ett råd för personer i samhället som har stort engagemang och stort kontaktnät. Kommunen kan lyfta en aktuell fråga i gruppen som gemensamt funderar på hur man bäst når ut och vilka som kan bli engagerade just kring denna fråga. Fokus har varit på företagsutveckling. I Storbritannien och Australien har man arbetat med att utveckla verktyg för dialog genom ny teknik. E-paneler, e-petitioner, spel m.m. utvecklas ständigt och är metoder som används för att få medborgare att på ett enkelt sätt delta i diskussionen om lokala frågor och prioriteringar.

Det viktiga är att få igång dialogen, inte vilken metod som används. Hur man gör är inte alltid givet från början. Genom en diskussion kan man hitta ett bra sätt att få igång en dialog. Alternativa samverkansmetoder kan jämföras med en stickprovsgranskning. Trots att man granskar under tiden vill man granska helheten till slut. Det formella samrådet kan jämföras med denna helhetsgranskning. Ett möte med föredragning kan vara svårt att hänga med i om man inte kan svenska så bra. Många tvekar också inför att ställa frågor om sådant men inte förstår. En moderator som ställer "dumma" frågor kan få andra att våga fråga. Sammansättning av dialoggrupper är viktig. Starka personer kan ta mycket utrymme i en grupp. Det är därför viktigt att mötesledaren ser till att så många som möjligt, även de tystlåtna, kommer till tals. Det gör gruppen mer representativ för samhället.

I rapporten Acceptansprocessen - Delstudie inom IVA's DEMO-projekt kallas processen att förankra trafikprojekt för acceptansprocessen. Utredarna visar på att för att lyckas i den formella processen måste man först lyckas vinna de berördas förtroende i den informella processen. De menar att det tex. handlar om hur man bemöter allmänheten, lyssnar och för en dubbelriktad kommunikation. Fyra områden, som i högsta grad är inbördes beroende, anges som framgång för resultatet av hur man betar sig inom:

- Samråd och klargörande av förväntningar
- Beskrivning av anläggningens funktion och effekter
- Formella beslut och tillstånd
- Tolkning av lagen

I studien har studerats hur acceptansprocessen kan förbättras i utredningsskedena förstudie-vägutredning. Kommunikationen mellan Vägverket, myndigheter, kommuner, grupper och enskilda berörda parter har studerats för att finna förbättringar i arbetsprocessen från förstudie, vägutredning, arbetsplan fram till bygghandlingsskedet.

Utredarna har dragit slutsatser för hur de tycker att acceptansprocessen kan förbättras:

- Olika berörda gruppers förväntningar på projektet måste lyftas fram, synliggöras. Eventuellt kan en oberoende person medverka till detta.
- Utredningsmaterialet måste innefatta en strukturerad sammanställning av konsekvenser, konflikter och prioriteringar, och berörda måste kunna relatera sin egen situation till detta.
- Analyser och prioriteringar måste spegla dagens aktuella värderingar. Man kan inte okritiskt bara kopiera gammalt utredningsmaterial.
- Utredningar och annat informationsmaterial måste vara transparent, dvs. man måste kunna följa bedömningarna från basinformation över värderingar till synteser och prioriteringar, vilket skapar förtroende.
- Man skall inte undvika att redovisa värderingar bara för att de är subjektiva utan i stället redovisa sådant material som behövs för att kunna härleda sina värderingar.
- Acceptansprocessen behöver viss tid för tillvänjning. Det får inte gå för fort. Det får heller inte gå för långsamt. Beslut måste fattas så man inte upplever ”en död hand”.
- Projektet måste förbättra sin kommunikation med berörda parter och allmänheten och ha adekvat kunskap om de frågor som berör flest och mest.

I ett grupparbete vid projektets sista seminarium ombads deltagarna att prioritera de sju viktigaste förbättringarna för att underlätta acceptansprocessen. Resultatet framgår av sammanställningen nedan.

Grupp 1	Grupp 2
1. Kommunikation. 1a. Kunna tala med bönder på bönders vis. 1c. Tydligt redovisa vad remissinstanser tycker. 1d. Kunna ta hand om arga personer och reda ut missförstånd. 2. Fokusera på mål och syfte med projektet. 2a. Identifiera intressenter och intressentkrav. 2b. Fokusera ej på lösningar utan på behovstillfredsställelse. 3. Precisera vad som skall behandlas. 4. Ha framförhållning. 4a. Risk. 5. Ekonomi/budget. 5a. Kortare handläggningstider (beslut, remisser, svar på frågor m.m.). 5b. Effektivare projektledning/organisation. Övergripande ledord: TROVÄRDIGHET.	1. Mycket tidigt i processen informera om källorna för att tidigt få in synpunkter. 2. Klargöra varför man vill nå acceptans: För att man har en demokratisk grundsyn med öppenhet/tydlighet/ansvar, vill ha lokal förankring/närhet. Ökar legitimiteten. 3. Man bör engagera närsamhället, kanske kommunen, i informations- och diskussionsmöten – minskar anonymiteten och gör debatten mer saklig. 4. Klargöra förväntningar – ev. anlita en kommunikatör i kontakter med medborgarna. 5. Göra analysprocessen transparent/genomsiktig från basinformation till syntes. 6. Klargöra rollerna i processen.

Grupp 1 bestod av medarbetare från Vägverket och Banverket samt teknisk högskola. Grupp 2 bestod av ekolog och fysiskplanerare från kommuner, landskapsarkitekt och sociolog från universitet, samt en oberoende seniorkonsult (civ.ing.).

Exempel

I projekt E22 gjordes ett lovvärt försök för att öka medborgarinflytandet. På ett av de tidiga samrådsmötena under vägutredningsfasen erbjöds de närvarande möjlighet att delta i en speciell grupp, "Intressegruppen". Avsikten med Intressegruppen var att finna deltagare som skulle föras med information att föra vidare ut bland allmänheten och vice versa. Medlemmarna i gruppen skulle erbjudas extra möten med representanter från Vägverket. Gruppen skulle få fortlöpande information om projektet. Tanken var att medlemmarna i gruppen skulle ta informationen med sig och föra ut den på bygden, samt att de i sin tur skulle hämta med sig information därifrån tillbaka till projektledaren.

Tyvärr visade det sig att gruppmedlemmarna inte blev aktiva utan behöll informationen för sig själva och lämnade ifrån sig enbart sina egna åsikter, vilket alltså inte alls var avsikten med denna extra "Intressegrupp". Det ansågs på byn vara ett privilegium att få vara med. Emellertid misslyckades projektet och avundsjuka och irritation spred sig

Mer information:

Boverket (2001). *Delaktighet för alla - regeringsuppdrag M2000/27Hs om tillgänglighet i den publika miljön, insyn och samråd och lokala åtgärdsprogram för tillgänglighet*. Karlskrona: Boverket & Sveriges kommuner och landsting

Hylmö, K., Skärbäck, E. (2003). *Acceptansprocessen - Delstudie inom IVA´s DEMOprojekt "Tillåtighetsprocessen"*. Institutionen för landskapsplanering Alnarp rapport 03:3.

Checklista för planering av dialog/samråd

En checklista kan användas som stöd för att planera för samverkan vid lämpliga skeden i trafikplaneringsprocessen. Aktiviteterna i tabellen är grupperade efter vad som bör ske före, under respektive efter samverkan.

	Aktivitet
Före	
	Är alla relevanta/berörda intressegrupper och enskilda inbjudna till samverkan/samråd? Har alla intressenter identifierats?
	Finns det en klar och tillräcklig tidsram och ekonomi för samverkansprocessen/samrådet? Finns tid att låta synpunkter påverka projektet?
	Får alla deltagare tillräcklig information om innehåll och utformning av planeringsprocessen?
	Har lämpliga åtgärder vidtagits för att underlätta ett jämlikt deltagande? (Avser kön, ålder, kulturell bakgrund, socioekonomisk bakgrund m.m.)
	Har lämpliga åtgärder vidtagits för att säkerställa att särskilda grupper som bedöms bör vara involverade också är involverade?
	Är informationen som erbjuds anpassad till processkedet?
	Är informationen tillgänglig för alla deltagare?
	Är informationen som erbjuds klar, åskådlig och begriplig för "icke-tekniker"?
	Finns ett bra kartmaterial, illustrationer?
Under	
	Är samverkansprocessen/samrådet bra organiserat? (Bra möteslokal, dagordning, tillräcklig tid, dokumentation)
	Är alla deltagare medvetna om sin roll och vilka möjligheter deltagarna har att påverka resultatet?
	Är alla deltagare medvetna om hur processen är upplagd, vilka tider som gäller och när deltagarna har möjlighet att påverka resultatet?
	Är det klart för deltagarna vem som beslutar om vad i planeringsprocessen?
	Är alla informerade om vad som kommer att hända med samverkansprocessens/samrådets resultat?
	Har deltagarna uppmuntrats att lämna synpunkter på den information som lämnas?
	Säkerställs att deltagarnas information/kännedom om området omhändertas?
Efter	
	Äger en utvärdering av samverkansprocessen/samrådet rum? Hur? Hur delges deltagare?
	Dokumenteras samverkansprocessen med mötesanteckningar, delrapporter?
	Säkerställs uppföljning av skedet? Säkerställs att deltagarna i samverkansprocessen/samrådet deltar i uppföljningen?



Med pennan i handen kan man tillsammans söka lösningar på olika frågeställningar.

Beslutsprocessen

Trafikprojekt följer en lagenlig process för beslut i angiven ordning och staten har möjlighet att kontrollera och begära rättelser. Kommuner och allmänhet har lagenlig rätt att få information, lämna synpunkter samt att överklaga förslag och beslut. Förstudie och vägutredning skall diskuteras i samråd med bl.a. allmänheten, intresseorganisationer, länsstyrelsen och kommunerna. Myndigheten tar sedan efter hänseende av inkomna synpunkter beslut om hur det fortsatta projektet skall genomföras. Formellt sett är det väghållaren som är beställare, men i ett vidare perspektiv kan man se allmänheten som beställare av bättre transportmöjligheter och kommunikationer. Trafikprojekt påverkar och påverkas av annan markanvändning. Det är därför av stor vikt att trafikplanering samordnas med annan samhällsplanering, vilket gör samverkan och beslut mer komplex.

De formella skedena i samhällsbyggnadsprocessen med förstudie – vägutredning – arbetsplan för byggande av väg kan ses som en kontraktssamtal mellan väghållaren och olika intressenter i samhället. I rapporten om "Acceptansprocessen" framhålls att dagens kvalitetssäkring reglerar rutinerna där beställare och utförare klargör varandras förväntningar inför denna kontraktsskrivning. Även om Trafikverket bekräftar att man förstår parternas förväntningar behöver det inte betyda att man måste uppfylla alla deras önskemål. Det vore orimligt och vanligen också omöjligt, eftersom de olika parternas krav och önskemål måste vägas mot varandra.

Rapportförfattarna menar att acceptansprocessen därför kan ses som samhällets kvalitetssäkring. Den är dock en mer komplicerad än en kvalitetssäkringsprocess i byggskedet eftersom det finns flera arbetssteg från förstudie via vägutredning till arbetsplan. För att nå en allmän acceptans kan en konsensusbyggarmodell kan provas. Då fordras både utredningsunderlag och resultat, som ger en överskådlig och pedagogisk bild av aktuell frågeställning och som alla parterna kan förhålla sig till. Därmed skapas förutsättningar för att bygga upp konsensus under arbetets gång.

Samverkansprocesser är som tidigare beskrivits ett sätt att genom medborgarnas deltagande få fram fler alternativ som har en förankring hos medborgarna och bygger på lokal vardagskunskap. Alternativen ska dock behandlas av tjänstemän och politiker fram till beslut om genomförande, där de deltagande ofta har olika professionella perspektiv och värderingar. Här följer några exempel på beslutsmetodik. Prioriteringsdialog, som lämpar sig när handlingsalternativen är begränsade och frågan består i vilket alternativ som ska prioriteras. Multikriterieanalys, där många olika kriterier analyseras hur de samverkar eller motverkar varandra, kan vara ett bra instrument vid dialoger om prioritering och konsekvensbeskrivning. Förhandling/konfliktmedling som kan tillämpas när två alternativ/motstående intressen står mot varandra i en relativt långt gången planeringsprocess och man inte kunnat komma överens i dialog.

Multikriterieanalys

Multi Criteria Decision Analysis är en gemensam benämning för olika system som har till uppgift att vägleda i exempelvis val av olika alternativa förslag, val av strategier etc. Metoden går ut på att samla information om olika möjligheter och sedan välja ut ett antal indikatorer för att bedöma de olika alternativen. Indikatorerna viktas mot olika kriterier och någon form av "betyg" sätts för att kunna rangordna alternativen gentemot varandra som beslutsunderlag. MCDA kan göras på många olika sätt beroende på vilken tillämpning man vill ha samt mängden av ingående kriterier.

Metod för strategiska beslut

Metodiken för strategiska beslut (strategic choice approach) förutsätter ett mer kontinuerligt deltagande av beslutsfattarna än vad som är normalt i planeringsprocesser och är lämpad för frågor som går tvärs över traditionella partsgränser, med många parter och med stora inslag av osäkerheter. Den förutsätter förmåga att hantera situationer där många olika aktörer är inblandade och med många och ibland motsatta uppfattningar om vilka problemen är, olika värderingar samt vad som är möjliga och lämpliga lösningar på problemen. Stegvisa lösningar på planeringsproblemen kan arbetas fram trots att det kan finnas såväl olika uppfattningar som stora osäkerheter och att skapa strategier för att fortsättningsvis kunna hantera dessa sådana situationer.

Mer information:

Friend, J. & Hickling, A. (1997). *Planning Under Pressure – The Strategic Choice Approach*. Oxford: Butterworth-Heinemann.



Hur kan vi lösa detta problem?

Konflikthantering

Att införa samverkan som en del i trafikplaneringsprocesser kräver ett noggrant förarbete. Samverkan kräver en systematik och förmåga att vara både aktiv före under och efter för att nå en verklig effekt. Det finns ett antal risker som man måste vara medveten om och hantera för att samverkansprocesserna ska bli det effektiva verktyg som eftersträvas.

Syftet med samverkan är bl. a. att förebygga konflikter i planering, inom och mot projekt. Trots detta är det lätt att det uppkommer konflikter när många aktörer och intressenter har olika perspektiv och värderingar på hur den aktuella frågan ska lösas. Planerare och projektledare bör ta tag i konflikterna så snart som möjligt, för att de inte ska växa i omfattning.

På en konfliktkarta kan varje delområde markeras med de olika intressen som finns inom området. Varje konflikt markeras med siffror eller bokstäver och listas sedan. Denna kartering tydliggör konflikterna och finns som underlag för fortsatta diskussioner. Det finns också möjlighet att göra en konfliktmatris i form av en tabell, där varje delområde har en kolumn och de olika intressena/aktiviteterna en rad. Det är vanligt med ca 10-15 rader i en sådan matris. I rutan där delområde och ett intresse möts fylls, halvfylls eller markeras med en symbol.

Nedanstående punkter har sammanställts utifrån en lista utarbetad av forskare på Cornell University, som har stor erfarenhet av konflikthantering.

1. Konflikter är normala – undvik dem inte, resultatet behöver inte bli negativt. Fråga vem som vinner, vem som förlorar, vem som känner sig hotad och varför, finns det olika värderingar. Finns det bra kunskapsunderlag?
2. Sök efter konstruktiva resultat – försök hitta en icke-konfrontationsplats för dialog, fokusera processer inte positioner, sök konsensus där saker måste bli gjorda.
3. Makt, uppfattningar och värderingar – sök efter makt, både formell och informell, tydliggör hur beslut tas.
4. Konfliktsammanhang – följ processen för konfliktlösningar, gör en rapport, identifiera oroshärdar, utarbeta förslag, studera alternativens lämplighet, skriv ner överenskommelser.
5. Kan konflikten sparas – samarbete är nödvändigt, det finns ingen möjlighet att vinna en konflikt, undvik att förebrå andra, vinnare bör "betala", kom överens om förebyggande åtgärder
6. Strategier för konflikthantering – bryt ner konflikterna i mindre komponenter, översätt till enklare språk, vetenskapliga fakta uppfattas ofta inte som neutrala, visa på variation på perspektiv, undvik martyrer som vägrar att ändra sig, stöd en förhandlad överenskommelse.
7. Skapa allianser – samarbete är nödvändigt för att nå mål, gemensamt yttre hot stödjer alliansbyggande, finn en koordinator som erkänns av alla
8. Utbildning av allmänheten – underlättar och stödjer konfliktlösning, breddar antalet ståndpunkter, allmän erfarenhet ger tillit, alla ståndpunkter ges seriös uppmärksamhet.

Mer information:

Cornell University. Scheinman Institute on Conflict Resolution. www.ilr.cornell.edu/conflictRes/

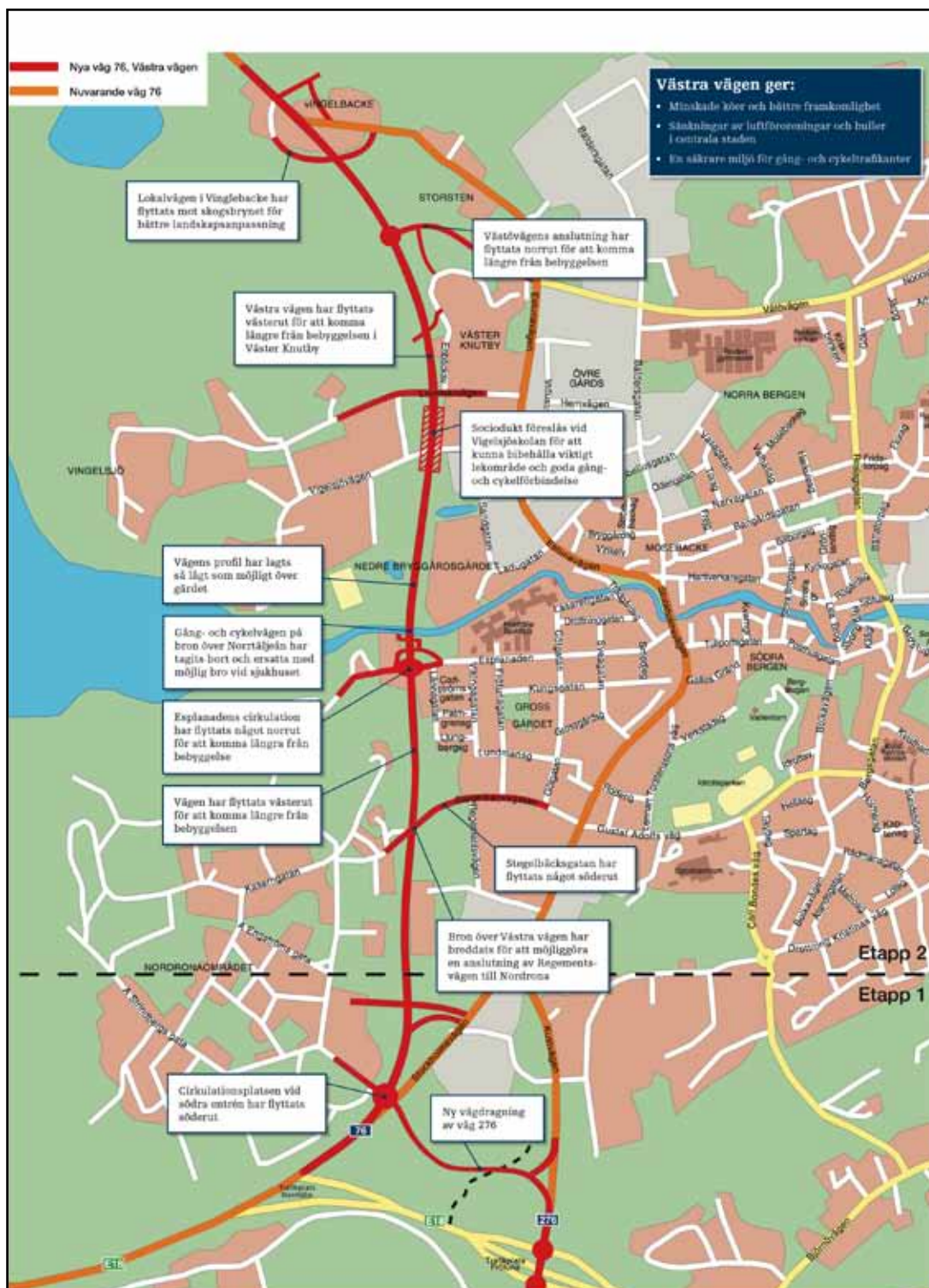
Uppföljning och erfarenhetsåterföring

Uppföljning och erfarenhetsåterföring i projekt sker internt inom Trafikverket, internt hos konsulten/konsultgruppen, mellan Trafikverket och inblandade konsulter samt med mötesdeltagare i samråd. Uppföljning och erfarenhetsåterföring inom Trafikverket, konsultgruppen och mellan Trafikverket och konsultgruppen sker vanligen i mötesform. Beroende på projektets storlek och antal inblandade diskuteras projektet i mindre grupper eller i storgrupp. Vid diskussion i mindre grupper avslutas mötet med en sammanställning av framkomna synpunkter. Både positiva och negativa erfarenheter diskuteras.

Vid samråd i förstudie-, vägutredning- och arbetsplaneskede ska en samrådsredogörelse upprättas (VVFS 2007:223). Där redogörs för hur samrådet genomförts, vilka synpunkter som kommit fram samt hur synpunkterna har behandlats. Samrådsredogörelsen fogas till förstudien, vägutredningen respektive arbetsplanen. För arbetsplan finns särskilda bestämmelser för samråd i Vägkungörelsen (1971:954).

Uppföljning av samråd är en viktig del i dialogen. Det är viktigt att få respons på hur synpunkter omhändertas. I samrådsredogörelsen lämnas svar på synpunkter som inkommit. Det kan dock vara svårt för allmänheten att hitta denna. Det vanligaste sättet att följa upp ett samråd med allmänheten är en enkät där deltagarna ges möjlighet att lämna synpunkter på hur samrådet genomförts. Här är det viktigt att hålla tråden i projektet. Byte av ledande personer i projektet kan leda till glapp i kommunikationen. Den tillit man byggt upp i en samverkansprocess kan snabbt gå förlorad om ingen återkoppling sker med dem som deltagit om vad som händer med projektet.

Vid planering av väg 76 förbi Norrtälje sammanställdes resultatet av dialogprocessen på en karta där de förändringar av projektet som dialogen lett till redovisades och kommenterades. På så sätt skapades en fysisk bild av vad dialogprocessen faktiskt åstadkommit.



Uppföljningen av samrådsprocessen kan göras genom att sammanställa resultatet på en karta

Samverkan mellan huvudaktörer för väg, järnväg och stadsutveckling

Processer vid planering av väg och järnväg

Vid planering och byggande av väg och järnväg i tätort ska arbetsplan respektive järnvägsplan överensstämma med gällande detaljplan. Ofta görs detaljplan och arbetsplan/järnvägsplan parallellt och så långt möjligt ska processerna samordnas. Detta för att få så bra resultat som möjligt, samt att undvika att intressenter får likartad information vid olika tillfällen nära i tiden. Planeringsprocesserna enligt Väglagen, Lag om byggande av järnväg och Plan- och bygglagen ser något olika ut vilket kräver en fullt ut samordnad tidplan. I detaljplaneprocessen ska t.ex. beslut i olika nämnder fattas vid olika tidpunkter. I tidplanen måste därför tid finnas för beredning i flera utskott, nämnder och styrelser. Detta krävs inte i Väglagen eller Lag om byggande av järnväg som kan gå mer rakt på. Däremot ska miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) i arbetsplan och järnvägsplan godkännas av länsstyrelsen innan planen ställs ut. Detta gäller inte MKB för detaljplan.

Det finns behov av effektivisering av processen för fysisk planering och integrering främst med processer för väg och järnväg, samtidigt som kraven på demokratiskt inflytande och rättssäkerhet samt behovet av att processerna ska kunna överblickas av medborgarna beaktas. I en undersökning som SWECO gjorde är en övergripande slutsats att de lagar som hanterar processen i de flesta fall klarar av den uppgift den var tänkt att utföra. Författarna menar att det fungerar mindre bra vid stora, komplicerade och utdragna projekt i storstadsmiljö och de 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. Nästan alla aktörerna 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.

Boverket och Vägverket utarbetade tillsammans 1994 en rapport, som belyser hur vägplanering och övrig samhällsplanering kan samordnas. Den bygger på tio studerade exempel tillsammans med erfarenheter från Vägverkets och Boverkets allmänna ansvarsområden. Rapporten syftar till att förmedla erfarenheter och råd om lämpliga arbetsformer mellan kommuner, länsstyrelser och Vägverket i samband med lokalisering av nya vägar. Den handlar i huvudsakligen om samverkan vid lokalisering av nya vägsträckningar inom ramen för gällande lagstiftningar. Rapporten vänder sig i första hand till parterna kommuner, länsstyrelser och Vägverket, men också till andra intressenter i vägplaneringen.

De studerade exemplen visar att det finns vinster att göra genom ett nära samarbete mellan parterna. De visar också att sådant samarbete normalt kan ske utan någon särskild projektorganisation. Om man väljer att göra en projektorganisation är erfarenheten att dess uppgifter måste anges tydligt. I SWECOs undersökning anges att lokala opinioner ofta uppfattas som mycket besvärande av planeringsaktörerna. Ett konstruktivt sätt att fånga upp opinionen anses i rapporten vara att anlita en konsult, som valts av opinionsgruppen och som fick utreda alternativa lösningar. Lokala massmedia anges ha stor betydelse för en väglokalisering. Representanter för särintressen, med goda kontakter med massmedia lyckas ofta skapa starka opinioner mot ett vägprojekt. Som slutsatser av undersökningen anges öppenhet som en viktig del i samverkan. Öppenhet och en vilja att lyfta fram alla förutsättningar så tidigt som möjligt undanröjer läsningar. Kunskap bör tas tillvara och oro hos drabbade parter respekteras.

Banverkets rapport "Järnvägen i samhällsplaneringen" från 2009 har utarbetats för att ge vägledning och kunskap om järnvägens funktion och roll i samhällsplaneringen. Den ska också tjäna som kunskapsunderlag för kommuner och länsstyrelser vid hantering av plan- och bygglovsärenden. Inom Banverket är den avsedd att bidra till samsyn kring samhällsplaneringsfrågor och användas som vägledning vid hantering av plan- och bygglovsärenden. Rapporten visar på de behov och krav järnvägen ställer på sin omgivning för framtida drift, underhåll och utveckling av järnvägsanläggningar.

I rapporten påpekas också vikten av att planering av ny bebyggelse och ny järnväg sker utifrån olika förutsättningar. Vid planering av ny bebyggelse enligt plan- och bygglagen ska marken vara lämpad för ändamålet. Enligt lagen om planering och byggande av järnväg eftersträva minsta intrång och oslagenhets utan oskälig kostnad. Detta innebär att man söker den sträckning som ger bäst nytta med minsta möjliga störningar.

Rapporten berör samverkan med andra aktörer i samhällsplaneringen, som kommuner, länsstyrelser etc. Däremot behandlas inte samverkan eller samråd med allmänheten

PBL-kommittén har pekat på att 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 planinstituten, t.ex. deras utbytbarhet, och planeringsprocesserna t.ex. hur de kan läggas samman och jämföras. De delar som reglerar maktförhållandena (t.ex. rätten att fastställa) anser PBL-kommittén däremot inte bör samordnas.

Transportinfrastrukturkommittén har haft i uppdrag att effektivisera planeringsprocessen för transportinfrastruktur. Kommitténs betänkande, SOU 2010:57, föreslår nya bestämmelser för att Trafikverket vid planering av vägar och järnvägar ska sträva efter att samordna sitt arbete med prövning enligt andra lagar, inte minst plan- och bygglagen (1987:10, PBL). Det gör det möjligt att undvika dubbelarbete och att effektivisera beslutsprocesserna. En ökad samordning underlättar också för allmänheten att förstå och medverka i planeringen. Kommittén menar att Trafikverket bör ta ansvar för att möjligheterna till samordning utnyttjas i de fall det är lämpligt. Tidiga samråd och ökad samverkan mellan kommunen och Trafikverket samt ökad tydlighet från statens sida ska förebygga att det uppstår konflikter mellan stat och kommun. Om det ändå sker går det oftast att hitta en lösning genom förhandlingar. Kommittén bedömer att förslagen innebär att planeringsprocessen kommer att ta ett till två år kortare tid än i dag. Tidsminskningarna kommer att bli särskilt tydliga i små och medelstora väg- och järnvägsprojekt, där redan en liten förkortning av planeringstiden ger relativt sett mycket stora tidsvinster.

Kommittén beskriver dess principiella syn på den fysiska planeringsprocessen för vägar och järnvägar och hur den bör utvecklas kan sammanfattas på följande sätt: *Den fysiska planeringsprocessen ska vara utformad så att samhällsviktiga transportinfrastrukturprojekt kan planeras med den kvalitet som behövs på så kort tid som möjligt, varvid den miljöhänsyn, det demokratiska inflytande och den rättssäkerhet för enskilda som följer av lag ska säkerställas.*

Kommittén fastslår också att underlaget och förfarandet ska anpassas efter det enskilda projektets svårighetsgrad. Det handlar om att anpassa processen efter förhållandena i de enskilda fallen och inte att korta processen på bekostnad av en ordentlig prövning av miljöhänsyn och andra intressen. Samrådsprocessen är naturligt nog större för projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan än för andra projekt.

När det gäller den fysiska planeringsprocessen har kommittén också haft den enskilde medborgarens perspektiv som en utgångspunkt. Den form av planeringsprocess som kommittén föreslår kommer att korta ner den tid när många personer oroas av en eventuell påverkan av väg- eller järnvägsprojekten. Kommittén vill även införa bättre möjligheter för fastighetsägare att få sin fastighet inlöst.

Kommittén bedömer att det inom ramen för den ekonomiska planeringen, innan den fysiska planeringen kan starta, ska det göras en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. Kommittén föreslår att den fysiska planeringen av vägar och järnvägar inte längre ska innehålla tre skeden, utan utformas som en sammanhållen process.

Det föreslås även att planeringsarbetet inledningsvis bör precisera förutsättningar och hinder som kan påverka möjligheterna att dra fram vägen eller järnvägen. Samrådet anses då kunna inledas utan någon redovisning av alternativa terrängkorridorer, sträckningar eller liknande. Allmänheten, myndigheter och organisationer bedöms då lättare kunna bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att känna till och ta hänsyn till i planeringsarbetet, i stället för att alltför tidigt diskutera fysiska och miljömässiga konsekvenser av olika alternativ. Samrådets olika aktiviteter kommer att pågå under hela planeringsprocessen, vilken successivt leder fram till att detaljerna avseende väg- eller järnvägsanläggningen utformas och regleras, vilket ska göras i den vägplan eller järnvägsplan som avslutar processen.

Kommittén framhåller att samrådet kan omfatta många olika slags aktiviteter, t.ex. utskick av informationsmaterial, telefonkontakter, skriftliga synpunkter och personliga eller allmänna möten. Allmänna samrådsmöten är vanliga inslag i samrådsprocessen, men utgör således inte hela samrådet. Samrådet måste ha olika inriktning beroende på hur långt planeringsprocessen har kommit, då det är helt olika frågeställningar som är aktuella att samråda om i processens inledning jämfört med i slutskedet. När planeringsprocessen är genomförd kommer det sammantagna samrådet att ha omfattat vägens eller järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

Förslaget på ny planeringsprocess underlättar för en kommun, som aktivt använder sig av översiktsplaneinstrumentet, att åstadkomma en planering och utbyggnad av vägar och järnvägar som är väl samordnad med kommunens fysiska planering. Små och okomplicerade åtgärder på befintlig väg eller järnväg som medför endast marginell påverkan på omgivningen ska kunna genomföras utan formell planering.

Kommittén lämnar sammanfattningsvis följande förslag för att ytterligare förenkla och förtydliga regelverket för väg- och järnvägsplanering:

- Om ett väg- eller järnvägsprojekt inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, ska det inte krävas en miljökonsekvensbeskrivning. I en järnvägsplan ska få regleras även byggande av väg som är en följd av järnvägsprojektet. Motsvarande ska gälla för byggande av järnväg som är en följd av ett vägprojekt. Om ett väg- och ett järnvägsprojekt ska genomföras samtidigt i ett område ska planeringen kunna samordnas.
- Förenklade förfaranden ska vara möjliga vid ändring av väg- eller järnvägsplaner, - för vissa väg- eller järnvägsplaner av mindre betydelse, och - för en vägplan eller järnvägsplan som endast avser en väg eller järnväg som prövas i en detaljplan.
- Väglagen och banlagen ska i större utsträckning än i dag innehålla uttryckliga bestämmelser om samråd och miljökonsekvensbeskrivningar.

- Möjligheterna att förlänga giltighetstiden för en vägplan ska begränsas till två år. Giltighetstiden för en järnvägsplan ska också få förlängas i två år. Enligt kommitténs bedömning bör regeringen även i fortsättningen tillåtlighetspröva stora och svåra väg- och järnvägsprojekt enligt 17 kap. miljöbalken. Den nuvarande obligatoriska tillåtlighetsprövningen ska dock avskaffas. I stället ska regeringen avgöra vilka projekt som ska prövas.

Exempel

Projekt Vackert Rättvik pågick i mer än tio år. Det inleddes med ett arbetsseminarium i juni 1994, och den sista fysiska etappen slutfördes hösten 2005. Under den tiden har Rättviks centrum och genomfart fått en rejäl ansiktslyftning, ett vackert torg och en återupprättad förbindelse med Långbryggan och Siljan. Men Vackert Rättvik har också varit ett FoUprojekt, vilket betyder att det inom sig innehåller experiment och nytänkande. Det handlar till exempel om nya sätt att arbeta med belysning och växtlighet, men också om själva processen som var ett långtgående samarbete mellan Vägverket, Banverket och Rättviks kommun.

Projektet genomfördes i fyra etapper och i den tredje etappen samordnades planprocessen mellan de tre parterna Vägverket, Banverket och kommunen med samordnade planhandlingar, samrådsmöten m.m. En gemensam programhandling upprättades som innehöll program för detaljplan, förstudie väg och förstudie järnväg inklusive en gemensam miljöbedömning kallad "förstudie till MKB". Den gemensamma avsiktsförklaringen har av samtliga berörda upplevts som mycket väsentlig för att kunna få tillstånd en gemensam planprocess.

Genom att välja att göra ett detaljplaneprogram i stället för en fördjupad översiktsplan gjorde man stora tidsvinster. Motivet för att välja planinstrumentet detaljplaneprogram i stället för fördjupning av översiktsplanen var att planeringsförutsättningarna var "ganska klara och ett huvudalternativ framstår som relativt klart". Resultatet av detta förfaringssätt var att processen förkortades med cirka ett år jämfört med att först ta fram en fördjupad översiktsplan. En viktig förutsättning för att detta förfarande föreslogs och genomfördes var att det fanns en övergripande gemensam idé som var dokumenterad i en avsiktsförklaring samt ett bearbetat gestaltungsprogram som alla tre parterna var helt överens om och tog ett gemensamt ansvar för. Så var inte förhållandena i de tidigare etapperna. Det var först inför den tredje etappen som arbetsformen hade utvecklats så att man tillsammans kunde ta sig an helheten kring stadsplanering inklusive planering av väg och järnväg.

Genom att man gemensamt hade löst befintliga problem, oavsett på vilket av de tre parternas bord de låg, och utformat en idé för utformningen av hela det aktuella området föll det sig naturligt med ett gemensamt plandokument. Genom att upprätta ett gemensamt plandokument för program för detaljplan och förstudier för väg och järnväg gjordes en stor tidsvinst och därmed sannolikt minskade kostnader. Den samordnade planhandlingen och därmed den samordnade informationen (bl.a. gemensamma samrådsmöte) innebar även en förenkling för både berörda myndigheter och allmänhet som skulle ta del av information om projektet. Allmänheten fick hela tiden en samlad och enhetlig information om hela projektet. På länsstyrelsen handlades t.ex. detaljplaneprogrammet och förstudierna parallellt men på olika enheter (plan- respektive kommunikationsenheten).

Samtliga intervjuade deltagare i projektet rekommenderar förfaringssättet med att ta fram en samordnad planhandling och en samordnad planprocess med gemensam, samlad information. Alla anger också att man på ett eller annat sätt har haft nytta av erfarenheterna när det gäller samordning i projekt Vackert Rättvik i senare projekt. Det finns dock oklarheter när det gäller delar i den formella hanteringen, bl.a. genom att handlingar inte har arkiverats på rätt sätt. Orsaken till detta

kan bl.a. bero på att det var ett pilotprojekt och därmed blev de interna rollerna inom Vägverket och Banverket inte helt tydliga. Lagstiftningen vad gäller PBL kontra väg- och järnvägslagstiftningen bör utvecklas för att ytterligare förenkla genomförandet av en gemensam planprocess, särskilt när det gäller tätortsprojekt med begränsade förändringar i befintliga strukturer. I järnvägslagen saknas t.ex. möjlighet till förenklad hantering av järnvägsplan inom detaljplanelagt område, vilket däremot finns i Väglagen. (Vackert Rättvik – Samordnad process)

Mer information:

Ahlstrand, I. (1995). *Från särintresse till allmänintresse - Om beslutsunderlagets centrala betydelse med exempel från Öresundsbron och Dennispaketet*. Stockholm: SNS Förlag.

Andersson, B. m fl (2005). *Storstad - samtal om problem och lösningar : slutrapport*. Transek. Kungliga tekniska högskolan (KTH). Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Trivector. Inregia.

Boverket & Vägverket (1994). *Samverkan för bra vägar - Erfarenheter och rekommendationer med utgångspunkt från tio exempel*. Karlskrona: Boverket rapport 1994:5.

FoU-Södertörn, (2000). *Lokalt förändringsarbete och medborgarinflytande*. Tullinge : Skrift-serie / FoU-Södertörn, 1403-8358; 8/00.

Nordiska vägtekniska förbundet (NVF) (1999). *"Bakom lyckta dörrar?": Processen bakom stora infrastrukturprojekt: Hur fattas besluten?* Rapport från seminarier i Stockholm den 5-6 oktober 1998. Borlänge: Vägverket.

Peterson, B. E. (2000). *Kollektivtrafik: Exempel på samverkan mellan aktörer vid inventering, planering och genomförande av infrastrukturinvesteringar*. Borlänge: Vägverket. Publikation 2000:15

SWECO. Andersson, Bengt (red.) (2007). *Effektiviserad fysisk planeringsprocess*. Stockholm: SWECO.

SWECO (2009). *Vackert Rättvik - Samordnad process - att utveckla samarbetsformer vid infrastrukturplanering i stadsmiljö*. Falun: SWECO.

Vägverket (2007). *Vackert Rättvik - rapport från ett utvecklingsprojekt*. Borlänge: Vägverket. Publikation 2007:56.

Vägverket (2009). *Att smälta samman tätort och trafik. Projekt Vackert Rättvik - fem fristående utvärderingar i sammanfattning*. Borlänge: Vägverket 2009-149.

Vidareutveckling av samverkan

Huvuddelen av denna rapport utgår från hur trafikplanering genomförs idag, vilka problem som uppstår vid genomförandet och hur samverkan med omgivande samhälle kan förbättras. Det pågår utredningar och utveckling av hur trafikplaneringsprocesserna ska kunna effektiviseras i tid och resurser, samt hur stadsutveckling och trafikförändringar ska kunna samordnas på ett bättre sätt idag.

I SWECOs undersökning *Effektiviserad fysisk planeringsprocess* framförs att 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 är ett sätt att komma tillrätta med att myndigheter ibland inte svarar på samråd. 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. Inte bara planeringsprocessens effektivitet utan även projektets kvalitet skulle vinna på att de centrala myndigheternas sakkunskap kommer in tidigare i processen.

I SWECO-rapporten sägs också att ändringarna från augusti 2005 har förstärkt trenden i tillämpningen att samråda bara en gång i inledningen av planeringsprocessen, och sedan inte mer. En "återställning" till tidigare regler där direktiven såväl som god sed bygger på tanken att ett utkast till MKB ska granskas innan ansökan slutförs. Det 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 enligt PBL, som innehåller både samråd och utställningsmoment. Det kommer ofta 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 fram till beslut och sedan inte byter åsikt utan anledning.

Mer information

SWECO. Andersson, Bengt (red.) (2007). *Effektiviserad fysisk planeringsprocess*. Stockholm: SWECO.

Mer samverkan - mindre problem

Denna rapport har visat att en strukturerad samverkan med allmänhet och intressenter ger en möjlighet att få en snabbare planerings- och beslutsprocess. De presenterade metoderna medverkar till att skapa mindre motsättningar och större samsyn än vad som ofta är fallet i stora planeringsprojekt idag. Därigenom kan antal överklaganden reduceras och tid och pengar sparas. En utvidgad dialog kan inte upphäva genuina målkonflikter, 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 lösning. Metoden att arbeta med lämpligt vald samverkansmetod kan ha en stor potential i de ofta komplexa planeringsprojekt där trafikanläggningar ska samordnas med stadsutvecklingsprojekt. Syftet med denna rapport är att ge en samling verktyg att välja mellan i samverkan med allmänheten i samband med nyanläggning eller förändringar av trafikprojekt, som inte minst i storstädernas utveckling.

Referenser

- Ahlstrand, I. (1995). *Från särintresse till allmänintresse - Om beslutsunderlagets centrala betydelse med exempel från Öresundsbron och Dennispaketet*. Stockholm: SNS Förlag.
- Andersson, B. m fl (2005). *Storstad - samtal om problem och lösningar : slutrapport*. Transek. Kungliga tekniska högskolan (KTH). Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Trivector. Inregia.
- Backström, J. & Larsson, M. (2003). *Att söka framtiden – scenariometodik i praktiken*. Solna: Global Print.
- Banverket. (2009). *Dialog med omvärlden*. Borlänge: Banverkets handbok BVH 1406. Dnr F09-2628/AL70.
- Banverket (2009). *Järnvägen i samhällsplaneringen. Underlag för tillämpning av miljöbalken och plan- och bygglagen*. Diarienummer F08-13934/SA20.
- Berglund, U. & Nordin, K. (2007). *Barnkartor i GIS och trafiksäkerhet*. Alnarp: Movium faktablad 4-2007.
- Berglund, U. Nordin, K. Eriksson, M. (2010). *Guide till Barnkartor i GIS - ett verktyg för barns inflytande i stads- och trafikplanering*. SLU Uppsala: Rapporter Institutionen för stad och land 1/2010. http://www.sol.slu.se/publikationer/rapport_1_2010.pdf
- Boverket (2001). *Delaktighet för alla - regeringsuppdrag M2000/27Hs om tillgänglighet i den publika miljön, insyn och samråd och lokala åtgärdsprogram för tillgänglighet*. Karlskrona: Boverket & Sveriges kommuner och landsting
- Boverket & Vägverket (1994). *Samverkan för bra vägar – Erfarenheter och rekommendationer med utgångspunkt från tio exempel*. Karlskrona: Boverket rapport 1994:5.
- Carping, M. (2005). *Kommunikation inom kommunal trafikplanering : Modell för att underlätta genomförandet*. Lunds universitet. Lunds tekniska högskola. Institutionen för teknik och samhälle. Trafik och väg. Thesis 134
- Cars, G. & Söderlind, J. (1998). *Charrette – kommunikation och förhandling för stadsutveckling*. Plan (6): 266-274.
- Cars G. (2001). *Charrette – Tre åkturer med den lilla kärran*. Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan.
- Cornell University. Scheinman Institute on Conflict Resolution. www.ilr.cornell.edu/conflictRes/.
- European Commission, DG XIII D (1994). *European Awareness Scenario Workshops*. Källa: Cordis (www.cordis.lu/easw). 1999.
- Denvall, V. & Salonen, T. (2000) *Att bryta vanans makt: framtidsverkstäder och det nya Sverige*. Lund : Studentlitteratur.
- Ejlertsson, G. (2005). *Enkäten i praktiken – En handbok i enkätmetodik*. Lund: Studentlitteratur.
- European Commission, DG XIII D (1994). *European Awareness Scenario Workshops*. Källa: Cordis (www.cordis.lu/easw). 1999.
- Faith-Ell, C., Levin, L., Engelbrektsson, E., Dahl, E., Nilsson, S. & Yazar, M. (2010). *Jämställdhet i samrådsprocesser vid svenska vägprojekt: genusperspektiv på annonsering, deltagande och mötesinteraktion vid samråd med allmänheten* (VTI rapport). Stockholm/Linköping: WSP/VTI.

- FoU-Södertörn, (2000). *Lokalt förändringsarbete och medborgarinflytande*. Tullinge : Skriftserie / FoU-Södertörn, 1403-8358 ; 8/00
- Framtidsverkstäder (2010). <http://www.framtidsverkstad.se>
- Friend, John K. & Hickling, Allen (1997). *Planning under Pressure: The Strategic Choice Approach*. Oxford, Butterworth-Heinemann.
- Gaujat, P. (2005). *Potentiella demokratiska dilemman i samråds- och samverkansprocesser : fallstudie av Uppsala översiktsplan*. Stockholm: Kungl. Tekniska högskolan. Institutionen för infrastruktur. Trita-INFRA. EX, 1651-0194 ; 05-016
- Hoffmann, Birgitte & Kofoed, Jens (1999). *Fra tilskuer til deltager: Metoder til borgerdeltagelse i byøkologi og Agenda 21*. Byplan og Byøkologi, Institut for Planlægning, Danmarks Tekniske Universitet: 163.
- Hylmö, K., Skärbäck, E. (2003). *Acceptansprocessen - Delstudie inom IVA's DEMO-projekt "Tillåtlighetsprocessen"*. Institutionen för landskapsplanering Alnarp rapport 03:3.
- Jonsson, O. & Nilsson, K. L. (2009). *Strategisk hantering av varudistribution i tätort - Exempel på och effekter av innovativa åtgärder*. Borlänge: Vägverket, Den goda staden.
- Krogstrup, Hanne Kathrine (1996). "Brugerinddragelse i kvalitetsvurdering av sociale indsatsområder: En dialog og læringsorienteret evalueringsmetode (User Participation in Valuation of Quality of Social Interventions)." Nordiskt Socialt Arbeid vol 16 (nr 2): 114-129.
- Krogstrup, Hanne Kathrine (1997). "User Participation in Quality Assessment: A Dialogue and Learning Oriented Evaluation Method." Evaluation Volume 3 (Number 2): 205-224.
- Krogstrup, Hanne Kathrine (1999). *Brugerinddragelse og organisatorisk læring i den sociale sektor*. Århus, Forlaget Systime.
- Kruegers, Richard (1988). *Focus Groups: A Practical Guide for Applied Research*. Newbury Park, Calif., Sage Publications.
- Kvale, S. (1997). *Den kvalitative forskningsintervju*. Lund: Studentlitteratur
- Lanz, A. (1993). *Intervjumetodik: Den professionellt genomförda intervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Laval, Suzanne de (1997). *Planerare och boende i dialog: Metoder för utvärdering*. KTH. Stockholm.
- Lundin, Y. (2006). *Kommunikationsarbetet i byggprojektet Södra Länken : Slutrapport*. Vägverket. Publikation 2006:95. Vägverket Region Stockholm
- Melbi, M. & Sande, M. (2001). *Dialog och process: centrala delar i konsten att styra*. Stockholm : Svenska kommunförbundet.
- Mogren, I.; Ingelstam, A. (2005). *Att gripa för att begripa: en metod för samråd med barn*. Stockholm: Publikation 2005:154. Vägverket Region Stockholm.
- Nilsson, K. L (2006). *Charrette som verktyg för kreativ samverkan i väg- och stadsutvecklings-projekt - utvärdering av försök i Kiruna, Ludvika och Söderköping*. Rapport 2006:110. Borlänge: Vägverket.
- Nordiska vägtekniska förbundet (NVF) (1999). "Bakom lyckta dörrar?": *Processen bakom stora infrastrukturprojekt: Hur fattas besluten?*: Rapport från seminarier i Stockholm den 5-6 oktober 1998. Borlänge: Vägverket
- Obert, Christina, & Forsell, Monica (2000). *Fokusgrupp: Ett enkelt sätt att mäta kvalitet*. Höganäs, Bokförlaget Kommunlitteratur.

- Open Space (2010). <http://www.openspaceworld.org/swedish/index.html>
- Peterson, B. E. (2000). *Kollektivtrafik : Exempel på samverkan mellan aktörer vid inventering, planering och genomförande av infrastrukturinvesteringar*. Borlänge: Vägverket.s Publikation 2000:15
- PIARC (2000). *Methods to obtain public participation in the road project development*.
- Rauch, E. (2005). *Transportation Research Record Issue. 1904, 2005, Pages 93-102*. DMJM+HARRIS Planning, 2777 East Camelback Road, Phoenix, AZ 85016-4302
- Ranger, A. & Westerberg, K. (2004). *Metoder för möten: För ökat deltagande i lokalt förändringsarbete*. Malmö, Miljöförvaltningen, Malmö Stad.
- Reiter, O. (2004). *Landsbygdsutveckling genom rådslag*. Institutionen för landskapsplanering Alnarp, Sveriges lantbruksuniversitet, SLU.
- Räthzel, Nora (2002). *Living Differences: Ethnicity and Fearless Girls in Public Places. I: Lyfestyle, Desire and Politics: Contemporary Identities*. Johansson, Thomas och Ove Sernhede, (Ed.) (Eds.). Göteborg, Diados: 203-225.
- Räthzel (2002). *Nyckelgruppsintervjuer*.
- SOU 2010:57. (2010). *Effektivare planering av vägar och järnvägar*. Betänkande av Transportinfrastrukturstyrelsen. Stockholm: Statens offentliga utredningar.
- Ståhl, A., Almén, M. *Hur orienterar personer som är blinda längs ett kontinuerligt ledstråk?* Vägverket publ. 2007:112.
- Ståhle, Alexander (2000). *Sociotop som redskap i grönområdesplanering: Ansats till kartering av upplevelsevärden med tillämpning av begreppet sociotop inom Stockholms del av nationalstadsparken, medodstudie*. Stockholm, Stadsbyggnadskontoret.
- Sveriges kommuner och landsting (2008). *Alternativa vägar – Samverkan kring kommunala stadsrum*.
- Sveriges kommuner och landsting (2010). *Medborgarpaneler*. Tillgängligt via <http://www.skl.se/web/e-Medborgarpanel.aspx>.
- Sveriges kommuner och landsting (2010). *Medborgardialog med IT-stöd*. http://www.skl.se/web/Medborgardialog_med_IT_stod.aspx.
- Sveriges kommuner och landsting (2010) *Webbhandbok i medborgardialoger* http://www.skl.se/web/Medborgardialog_11_tankar.aspx.
- SWECO. Andersson, Bengt (red.) (2007). *Effektiviserad fysisk planeringsprocess*. Stockholm: SWECO.
- SWECO (2009). *Vackert Rättvik – Samordnad process – att utveckla samarbetsformer vid infrastrukturplanering i stadsmiljö*. Stockholm: SWECO.
- Trafikverket (2010). *Exempel på projekt med platskontor*. <http://www.trafikverket.se/Sok-pa-trafikverketse/?quicksearchquery=platskontor>
- Transportation Research Board. (1993) *Planning and programming, land use, public participation, and computer technology in transportation*. Washington DC: Transportation Research Board. Transportation Research Record 1400
- Trosell, L. (2005). *Vägen genom Bonäs : Dokumentation Gåtur med elever i Vårhus och Strandens skolor*. Borlänge: Vägverket.
- Trost, J. (2007). *Enkätboken*. Lund: Studentlitteratur.
- Täby kommun (2009). *Plats att växa*. <http://www.taby.se/Miljo-natur-halsa/Planeringsdokument/Plats-att-vaxa/>

- Uppsala kommun (2006). *Översiktsplan för Uppsala kommun 2006 – Utveckling av orter och landsbygd*. http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Externt/Dokument/Bostad_o_byggande/Oversiktsplan/Oversiktsplan_antagande_2006/oversiktsplan_ua_kom_2006_03.pdf
- Walter, A. I., W. Scholz, R. W. (2007). *Critical success conditions of collaborative methods: a comparative evaluation of transport planning projects*. Transportation 34:195–212. Paris: PIARC committee on roads, transport and regional development (C4)
- Weber, E. C., Ford, J. Neal, Weber, C. R. (1996). *Developing with Delphi : object-oriented techniques*. Upper Saddle River, N.J. : Prentice Hall PTR.
- Wibeck, Victoria (2000). *Fokusgrupper: Om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod*. Lund, Studentlitteratur.
- VTI & WSP (2010). *Jämställdhet i samrådsprocesser vid svenska vägprojekt - Genusperspektiv på annonsering, deltagande och mötesinteraktion vid samråd med allmänheten*. Linköping: VTI Rapport 700.
- Vårt Göteborg (2010). http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/tema_alvstranden,sodra_alvstranden_far_egen_hemsida
- Vägverket (1998). *Den goda dialogen: en rapport från två pilotprojekt med lokalt deltagande som metod för barns trafiksäkerhet*. Solna: Vägverket. Region Stockholm. Rapport 1998:0303
- Vägverket (2001). *Vägverkets författningssamling VVFS 2001:18*.
- Vägverket (2005). *Handbok Vägutredning*. Vägverket Publikation 2005:64
- Vägverket (2005). *Barnen och vägplaneringen. En kunskapsöversikt*. Publikation 2005:27.
- Vägverket (1997). *Dialog i Norrtälje - allmänhetens medverkan i vägplanering*. Borlänge: Vägverket. Publikation 1997:100.
- Vägverket (2007). *Vägen och markägaren. Rättigheter, skyldigheter och möjlighet att påverka*. Rapport nr. 89079: 2007.
- Vägverket (2007). *Vackert Rättvik - rapport från ett utvecklingsprojekt*. Borlänge: Vägverket. publikation 2007:56.
- Vägverket (2005). *Att gripa för att begripa: en metod för samråd med barn*. Stockholm: Publikation 2005:154. Vägverket Region Stockholm.
- Vägverket (2009). *Att smälta samman tätort och trafik. Projekt Vackert Rättvik – fem fristående utvärderingar i sammanfattning*. Borlänge: Vägverket 2009:149.
- Vägverket (2009). *Hafftaskolan deltar i barnkonsekvensanalys genom studier av skolskjutsningen*. Borlänge: Vägverket. Publikation 2009:40.
- Vägverket (2010) *Samling av skrifter om barn och trafik*. Tillgängligt via <http://www.vv.se/Trafiken/Barn-och-ungdom/Skrifter-om-barn-och-trafik/>
www.riksdagen.se.

Medverkande

Trafikverket

Gunilla Sortti

Projektledare

Utredningsgrupp

Kristina L. Nilsson

Catarina Holdar

Luleå tekniska universitet

Tyréns AB

Referensgrupp

Malin Bergkvist

Christina Eklöf

Annika Nordkvist

Ragnhild Widgren

Trafikverket

Trafikverket

Trafikverket

Trafikverket



Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se