



**Allmänhetens inställning till  
den nya Västkustbanan.  
Resultat från enkätstudie 2000**

Marcia Grimes

**ARBETSRAPPORT 28**

2001

CEFOS

Göteborgs universitet

Tabell och figur förteckningar	3
Inledning	5
Enkäten	6
Intresse	8
Inställning till utbyggnaden	10
Möjligheten att påverka	13
Risker och oro	15
Förtroende	19
Fördelar och nackdelar	21
Uppfattningar om den nya Västkustbanan i de enskilda orterna	24
Åsa	25
Frillesås	27
Varberg	30
Falkenberg	32
Båstad	35
Glumslöv	39
Lund	41
Att dra ihop trådarna	44

## Tabell förteckning

Tabell 1. Svaren på påståenden om tågtrafik och utbyggnaden	8
Tabell 2. Intresset för järnvägsombyggnaden på de olika orterna	9
Tabell 3. Opinionen om att bygga ut Västkustbanan	10
Tabell 4. Andel personer som var för eller emot utbyggnaden av järnvägen så som den planeras på de enskilda orterna	11
Tabell 5. Andel som tyckte att utbyggnaden av järnvägen borde skett (eller inte) på något annat sätt än planerat	13
Tabell 6. Andel personer på varje ort som upplevt att de har kunna påverka planeringen av utbyggnaden	14
Tabell 7. Andel personer på varje ort som önskat större möjlighet att påverka planeringen av utbyggnaden	14
Tabell 8. Uppfattningar och oro för risker enade med utbyggnaden av järnvägen	16
Tabell 9. Bedömningar av olika risker som utbyggnaden upplevs kan innebära	17
Tabell 11. Svarandes oro för specifika risker förenade med utbyggnaden av Västkustbanan.	18
Tabell 12. Svarandes ställningstagande till Banverket som organisation.	21
Tabell 13. Personliga för- eller nackdelar med dubbelspårig järnväg	22
Tabell 14. För- eller nackdel som den nya järnvägen innebär för orten	22
Tabell 15. Uppfattningar om vad utbyggnaden kommer att innebära i Åsa	26
Tabell 16. Medelvärde på uppfattningar om utbyggnadens effekter och uppfattningarnas relation till inställning till utbyggnaden.	26
Tabell 17. Andel som upplever olika nackdelar med utbyggnaden i Åsa och relation till inställning till utbyggnaden	27
Tabell 18. Uppfattningar om vad utbyggnaden kommer att innebära i Frillesås	28
Tabell 19. Medelvärde på uppfattningar om utbyggnadens effekter och uppfattningarnas relation till inställning till utbyggnaden	29
Tabell 20. Andel personer i Frillesås som upplever olika nackdelar med utbyggnaden och relation till inställning till utbyggnaden	30
Tabell 21. Uppfattningar om vad utbyggnaden kommer att innebära i Varberg	31
Tabell 22. Medelvärde på uppfattningar om utbyggnadens effekter och uppfattningarnas relation till inställning till utbyggnaden	31
Tabell 23. Andel personer i Varberg som anser att olika nackdelar kommer att drabba orten	32
Tabell 24. Uppfattningar om vad utbyggnaden kommer att innebära i Falkenberg	33
Tabell 25. Medelvärde på uppfattningar om utbyggnadens effekter och uppfattningarnas relation till inställning till utbyggnaden	34
Tabell 26. Andel som upplever olika nackdelar med utbyggnaden i Falkenberg och relation till inställning till utbyggnaden	34
Tabell 27. Uppfattningar om vad utbyggnaden kommer att innebära i Båstad	36
Tabell 28. Medelvärde på uppfattningar om utbyggnadens effekter och uppfattningarnas relation till inställning till utbyggnaden	36

Tabell 29. Andel som upplever olika nackdelar med utbyggnaden i Båstad och relation till inställning till utbyggnaden	37
Tabell 30. Uppfattningar om vad utbyggnaden innebär i Glumslöv	39
Tabell 31. Medelvärde på uppfattningar om utbyggnadens effekter och uppfattningarnas relation till inställning till utbyggnaden	40
Tabell 32. Andel som upplever olika nackdelar med utbyggnaden i Glumslöv och relation till inställning till utbyggnaden	40
Tabell 33. Uppfattningar om vad utbyggnaden kommer att innebära i Lund	42
Tabell 34. Medelvärde på uppfattningar om utbyggnadens effekter och uppfattningarnas relation till inställning till utbyggnaden	42
Tabell 35. Andel som upplever olika nackdelar med utbyggnaden i Lund och relation till inställning till utbyggnaden	43
Tabell 36. Olika faktorerers förklaringsseffekt på inställning för eller emot den nya järnvägen	45
Tabell 37. Uppfattningar om effekter av utbyggnaden av Västkustbanan på sju orter	47

## **Figurer**

Figur 1. Förtroende för myndigheter och andra politiska aktörer	20
Figur 2. Inställningar till att bygga färdigt tunneln genom Hallandsåsen	38

## Inledning

I det moderna industrisamhället behövs storskaliga anläggningar vilka bedöms vara av allmän nytta, t.ex. kraftverk av olika slag, sopstationer, militära övningsfält, flygplatser, motorvägar och järnvägar. Anläggningar av sådant slag måste definitionsmässigt lokaliseras någonstans och de kommer att ha en stor, och ibland obestridligt negativ, inverkan på livsmiljön för de människor som bor i närheten. Det moderna industrisamhället är emellertid också baserat på demokratiska principer om rättvisa, jämlikhet och medbestämmande vilka utlovar medborgarna en rad rättigheter och möjligheter att påverka beslut. Därmed finns det en grogrund för en fundamental samhällelig konflikt: hur skall storskaliga och samhällsnyttiga anläggningar med stor inverkan på sin omgivning lokaliseras utan att man tummar på samhällets demokratiska principer liksom på lokala politiska och sociala identiteter?

I västvärlden har lokala konflikter kring just beskrivna typ av lokaliseringar blivit allt vanligare. Boende protesterar både genom formella politiska och mer indirekta vägar mot att en oönskad anläggning skall förläggas på orten. I sådana kontroverser ställs lokal opinion och identitet mot samhällets övergripande målsättningar och behov. Mot denna bakgrund av en ökande grad av kontroverser kring lokaliseringsfrågor har bland forskare i västvärldens industriländer studier av lokaliseringsfrågor utvecklats till ett självständigt forskningsfält ("siting research"). Viktiga teman inom ramen för lokaliseringsforskning är till exempel frågan om medborgares förtroende för politiker och tjänstemän, allmänhetens delaktighet i beslutsfattande och verkställande och hur samrådsformer för allmänhetens deltagande och insyn i sådana processer kan organiseras. Ett annat tema fokuserar på intressekonflikter där upplevda fördelar och nackdelar med en anläggning står i centrum liksom vilka risker som en anläggning kan innebära och för vem.

Ett exempel i Sverige på en lokalisering som gett upphov till politisk och social diskussion, mobilisering och kontroverser är utbyggnaden av Västkustbanan till en dubbelspårig järnväg. En majoritet av kommunpolitikerna längs Västkustbanan har sedan starten visat sig positiva till Västkustbanans utbyggnad och har in princip inte ändrat uppfattning. Kontroverserna har dock varit många om vilken bansträckning som är bäst för den egna orten och vilket i sig bidragit till förseningar av projektet.

År 1988 antog riksdagen ett nytt trafikpolitiskt beslut där det slogs fast att en upp- rustning av Västkustbanan var ett av de mest angelägna projekten, och planeringen för utbyggnad till högsta spårstandard inleddes omgående. År 1991 fattade regeringen beslutet att bygga en 8,6 kilometer lång förbindelse med dubbla tunnelrör genom åsen. Under åren som har gått återstår 8 mil av det gamla enkelspåret mellan Göteborg och Lund, vilket innebär att 78 procent av hela sträckningen i dag är dubbelspårig. Upp- rustningen hade fram till januari 2000 kostat 10 miljarder kronor.

Befolkningarnas attityder till järnvägsombyggnaden skiftar mellan orterna längs banan och har även förändrats under 90-talet. Opinionsläget har påverkats bland annat av debatterna kring konsekvenserna för orten, av händelseutvecklingen kring tunnel- bygget genom Hallandsåsen och av att banan byggts klart längs vissa sträckor. I den lilla orten Åsa och staden Falkenberg planerar man att lägga om järnvägen och flytta den

utanför tätorten. I Frillesås breddas den befintliga banan genom samhället till dubbelspår. Så även i betydligt större Lund. Centrumtunnel eller inte är den stora frågan i Varberg. Båstad är den kommun som direkt har drabbats av Banverkets problem med Hallandsåsen. Glumslöv, strax söder om Helsingborg, som tidigare var utan järnvägsförbindelse, har sedan en tid en egen tågstation. Tillsammans belyser dessa orter hur mångfasetterad och olikartad frågan om en järnvägsombyggnad faktiskt är. Inom en och samma ort kan det finnas flera kontroverser kring och synsätt på ombyggnaden.

Med forskningsmedel beviljade från Banverket och KFB (Kommunikationsforskningsberedningen) har sedan januari 1998 forskning om lokaliseringskontroverser bedrivits inom projektet *En belysning av kontroverser kring storskaliga infrastrukturprojekt: fallet Västkustbanan*. Projektet bedrivs vid Centrum för forskning om offentlig sektor (CEFOS) vid Göteborgs universitet och leds av professor Åsa Boholm, Reader Ragnar Löfstedt och Fil Dr Urban Strandberg. Perspektiv från socialantropologi, riskforskning, kulturgeografi och statsvetenskap har använts för att studera en rad dilemman som det lokala samhället ställs inför när det konfronteras med ett storskaligt infrastrukturprojekt av nationellt intresse - utbygganden av Västkustbanan till dubbelspår. Avsikten har varit att utifrån strategiskt valda fallstudier klarlägga hur beslutsfattandet kring och genomförandet av Västkustbanans ombyggnad till en dubbelspårig järnväg upplevs och hanteras av lokala aktörer och ortsbefolkning. Metodologiskt har projektet genomförts som en jämförande fallstudie av sju orter längs Västkustbanan: Åsa, Frillesås, Varberg, Falkenberg, Båstad, Glumslöv och Lund. I denna rapport presenteras resultaten från den andra enkäten som genomförts på dessa sju orter som behandlar några av de viktigaste sociala, psykologiska och politiska dimensioner av ett sådan stor samhälllig satsning.

## **Enkäten**

Vid Centrum för forskning om offentlig sektor (CEFOS) vid Göteborgs universitet genomfördes under senvåren och försommaren 2000 en stor enkätundersökning som riktade sig till boende på sju orter längs Västkustbanan där utbyggnaden av den nya järnvägen är en omstridd och omdebatterad fråga. Postenkäten skickades till 3 500 slumpvis utvalda personer på de sju orterna (500 enkäter per ort) som utgör projektets fallstudier (Åsa, Frillesås, Varberg, Falkenberg, Båstad, Glumslöv och Lund). På alla orterna förutom Lund gjordes urvalet bland de som hade orten som postorten. I Lund gjordes däremot urvalet bland de som hade något av nio olika postnummer, i princip avgränsade till det förslagna utbyggnadsområdet, (totalt 9200 personer). Dessa postnummer korresponderar med de fem stadsdelar som ligger nordväst om Lunds centrum och inom det område som påverkas direkt av utbyggnaden. Fyra påminnelser skickades ut och svarsfrekvensen blev drygt 50 procent. Sammanlagt svarade alltså drygt 1700 personer på postenkäten. Svarsfrekvensen på de enskilda orterna presenteras i Tabell 2 men på ingen av de sju orterna var den lägre än 44 procent. Exakt hälften av de svarande var kvinnor. Jämfört med ålderssammansättningen hos befolkningen så var åldersgruppen 50 till 64 år överrepresenterad bland de svarande med 10 procentenheter.

Gruppen 15 till 29 år var underrepresenterad med samma andel. I övrigt är datamaterialet åldersmässigt representativt. Bland de som svarade rapporterade en fjärdedel att de bor mindre än 500 meter från den planerade banan.

Postenkäten består främst av frågor med fasta svarsalternativ som utarbetats på basis av en analys av de svar som lämnades på de öppna frågorna i den telefonenkät som genomfördes under mars-april 1999. För att ge ett exempel, telefonenkäten innehöll en öppen fråga angående vilka fördelar utbyggnaden kunde tänkas ha för orten: *Vad tror du, kommer din ort att ha någon fördel av att järnvägen byggs om?* Denna fråga följdes sedan upp med den frågan: *Varför?* eller *Varför inte?* De oftast förekommande spontana svar på denna fråga delades in i olika kategorier vilka sedan inkluderades i postenkäten för att vi på ett mer systematiskt sätt ville undersöka hur många som på de olika orterna delade dessa uppfattningar (se Tabell 16 och 17 för lista över postenkätfrågorna). I vissa fall inkluderades argument som har kommit fram i lokal media för att se om dessa överensstämde med den allmänna uppfattningen.

Frågorna i postenkäten behandlade samma innehållsområden som i telefonenkäten. Förutom bakgrundsfrågor och allmänna värdefrågor tillfrågades svarspersonerna om nyttor, olägenheter och risker förknippade med järnvägsutbyggnaden. Dessa frågor gällde såväl upplevd personlig nytta eller olägenhet som kollektiv nytta eller olägenhet för orten i stort. Andra frågor har gällt förtroende för myndigheter och politiker, upplevelse av delaktighet och möjlighet att påverka, samt informationsaspekter kring järnvägsutbyggnaden. Frågor ställdes också kring hur man blivit informerad om utbyggnaden och hur informationen värderades. Enkäten innehöll sammanlagt 49 frågor. Ytterligare sex frågor som berörde tunnelbygget och dess följder ställdes särskilt till respondenterna i Båstad.

I denna rapport redovisas svaren på frågorna som bedöms vara mest intressanta och relevanta för att kunna förstå den allmänna reaktionen till utbyggnaden i sju orter längs Västkustbanan. I rapporten ingår sju avsnitt organiserade kring följande teman:

- 1) intresset för utbyggnaden av Västkustbanan bland den lokala befolkningen;
- 2) inställningar för eller emot den nya banan och om den uppfattas som en bra idé;
- 3) upplevd möjlighet att påverka planeringen och tillfredsställelse med denna möjlighet;
- 4) uppfattningar om och oro för olika eventuella risker förknippade med utbyggnaden;
- 5) förtroende för Banverket och andra myndigheter och politiska aktörer; och
- 6) upplevda följder (både positiva och negativa) av utbyggnaden för de olika orterna och för svarspersonerna som individer.

I den sjunde delen presenteras en statistisk analys där olika förklaringsfaktorer ställs emot varandra för att testa vilka faktorer som förklarar om en person stöder eller är kritisk till att Västkustbanans utbyggnad. Härrör inställningar till utbyggnaden enbart från uppfattningar om vilka konkreta fördelar eller nackdelar personen eller orten direkt kommer att dra från det nya järnvägen, eller spelar andra faktorer en roll?

Den första tabellen, innan de mera specifika frågorna redovisas, presenterar reaktionerna på några påståenden om utbyggnaden av Västkustbanan.

**Tabell 1. Svaren på påståenden om tågtrafik och utbyggnaden (procent)**

	Håller inte med	Varken eller	Håller med	Vet ej
Järnvägen blir säkrare med ny sträckning	8	24	45	18
Utbyggnaden av Västkustbanan innebär stora miljöfaror	32	19	25	17
Utbyggnaden av Västkustbanan är onödig	54	13	16	11
Tågtrafik är miljövänligt	7	7	75	6
Tågpendlarna gynnas av den nya Västkustbanan	15	12	46	22
Moderna höghastighetståg är viktiga för Sverige	11	15	56	13
Biltrafiken måste minska	15	17	59	5
Utbyggnaden av Västkustbanan är orimligt dyr	9	14	43	31
Utbyggnaden av Västkustbanan är bra för näringslivet i regionen	10	15	52	20

Frågan: I vilken mån instämmer du med följande påståenden om Västkustbanans utbyggnad?

De flesta svarande delar åsikten att den nya järnvägen blir säkrare (bara 8 procent var av annan åsikt), att tågtrafik är miljövänligt, att höghastighetståg är bra för Sverige och att den nya Västkustbanan gynnar näringslivet i regionen. Många anser också att biltrafiken måste minska och att det blir lättare att tågpendla efter utbyggnaden. Däremot var det en stor andel (43 procent) som tyckte att projektet har blivit orimligt dyrt och så många som en fjärdedel ansåg att utbyggnaden skulle innebära stora miljöfaror (en fjärdedel av dessa bodde i Båstad). Medan siffrorna visar en viss enighet om utbyggnaden som helhet framgår det av den följande diskussionen att det finns stora variationer både mellan orterna och på vissa punkter även mellan personer som bor på samma ort.

## Intresse

Utbyggnaden av Västkustbanan har uppfattats som en viktig fråga på vissa orter medan intresset varit något lägre på andra orter. En indikator på intresset i de sju fallstudieorterna är hur många av de 500 slumpmässigt utvalda enkättagare som svarade på enkäten. Storleken på orten verkar spela en stor roll. I de tre mindre orterna, Åsa, Frillesås och Glumslöv, så svarade i genomsnitt 55 procent medan svarsfrekvensen i de fyra städerna var i genomsnitt 45 procent. Väsentligt att nämna är också att bygget redan hade påbörjats i Glumslöv och utanför Frillesås (som ligger nära Åsa) när enkäten gjordes, vilket troligtvis ökat intresset för frågan i dessa orter. En enkätfråga handlade dessutom direkt om intresse: *Hur intresserad är du av utbyggnaden av Västkustbanan?* Svarsalternativen angavs på en femgradig skala från noll (inte alls intresserad) till 4 (mycket intresserad) med 2 som mittpunkt. Som visas i Tabell 2 så var intresset högst i Åsa där medelvärdet på alla svaren var 2,4 (något över mittpunkten) och lägst i Lund där värdet var 1,75.



**Tabell 2. Intresset för järnvägsombyggnaden på de olika orterna (procent).**

	Inte alls intresserad		Måttligt intresserad		Mycket intresserad		Medelvärde*	Svarsfrekvens
Åsa	10	6	43	22	19	2,4	53	
Frillesås	13	8	39	22	19	2,3	55	
Varberg	15	9	43	23	10	2,1	44	
Falkenberg	21	13	44	14	8	1,8	47	
Båstad	13	11	50	17	10	2	45	
Glumslöv	10	5	43	26	16	2,3	57	
Lund	21	12	45	14	8	1,8	44	
Total	14	9	44	20	13	2,1	50	

Frågan: Hur intresserad är du av utbyggnaden av Västkustbanan?

\*Skalan var från 0 till 4.

Av tabell 2 framgår att intresset för utbyggnaden är lika stort i Falkenberg som i Lund. Det som förenar svaren från boende på dessa båda orter är att få säger sig vara mycket intresserade medan många säger sig sakna intresse. Båda orterna är förvisso förhållandevis stora varför ett projekt som Västkustbanan tenderar att bli ett i mängden. Samtidigt inrymmer båda orterna tydliga och intensiva kontroverser mellan kommun/Banverket och lokala aktionsgrupper. En tolkning av det förhållandevis låga intresset är att aktionsgruppernas aktivitet inte tycks ha bidragit till att öka allmänhetens intresse. En förklaring till detta kan, som vi varit inne på i tidigare publikationer, vara att en ort helt enkelt inrymmer olika och delvis separata diskurser, där den mellan aktionsgrupper och myndigheter inte omfattas av allmänheten. Ett överraskande resultat var att intresset för utbyggnaden av Västkustbanan verkar ha minskat i Båstad. Enligt resultaten av telefonenkäten från mars-april 1999 var intresset högre i Båstad än på någon av de andra orterna.<sup>1</sup> Förutom tidpunkten då enkäten gjordes finns det en viktig skillnad mellan telefonenkäten och postenkäten. Telefonintervjun började med några öppna frågor angående vad respondenten visste om utbyggnaden och alla i Båstad som nämnde "tunneln" fick ytterligare en fråga om vad de tänkte på först när det talades om tunnelbygget genom Hallandsåsen. I postenkäten gjordes ingen explicit koppling mellan Västkustbanan och Hallandsåstunneln. En annan förklaring kan givetvis vara att intresset faktiskt sjönk i Båstad mellan våren 1999 och våren 2000.

<sup>1</sup> Grimes, Marcia (2000) "The Public and the Railway." s. 112-113 i *National Objectives - Local Objections: Railway Modernization in Sweden*. Åsa Boholm (red) Göteborg: Centrum för forskning om offentlig sektor.

## Inställning till utbyggnaden

Liksom intresset så varierade också entusiasmen för järnvägsutbyggnaden mellan de olika orterna. Enkäten innehöll tre frågor som handlade om respondenternas inställning till utbyggnaden:

29. Tycker Du att det är en bra idé att bygga om Västkustbanan till en dubbelspårig järnväg?

30. Är Du för eller emot utbyggnaden av järnvägen som den planeras på Din ort?

31. Skulle Du vilja att utbyggnaden av järnvägen skett eller sker på något annat sätt än planerat?

Inte helt oväntat visar det sig att utbyggnaden av Västkustbanan uppfattas som en ganska oproblematiserad idé men när det gäller hur den konkret planeras att genomföras i de olika lokala miljöerna så blir den betydligt mer omtvistad.

En stor majoritet (68 procent) av respondenterna tyckte att det var en bra idé att bygga ut järnvägen (44 procent sade till och med att det var en mycket bra idé) medan endast nio procent tyckte att det var en dålig idé. Motståndarna var ungefär jämfördelade mellan de sju orterna.

**Tabell 3. Opinionen om att bygga ut Västkustbanan**

	Mycket dålig		Varken bra eller dåligt		Mycket bra	Vet ej	Medelvärde*
Åsa	3	1	10	18	61	7	3,4
Frillesås	4	2	13	27	47	7	3,2
Varberg	4	5	15	23	45	7	3,1
Falkenberg	5	4	20	23	39	10	3
Båstad	5	3	17	26	42	7	3
Glumslöv	6	3	15	24	43	11	3,1
Lund	7	5	21	26	28	13	2,7
Total	5	3	16	24	44	9	3,1

Frågan: Tycker Du att det är en bra idé att bygga om Västkustbanan till en dubbelspårig järnväg

\*Skalan var från 0 till 4.

Antal svarande var 246 i Åsa, 251 i Frillesås, 200 i Varberg, 204 i Falkenberg, 205 i Båstad, 245 i Glumslöv och 187 i Lund (1697 totalt).

På alla orter är man alltså övervägande positiv till att Västkustbanan skall byggas om. Att Lund har ett lägre medelvärde beror delvis på att färre har en åsikt i frågan, dock är det fler respondenter i Lund som tycker att utbyggnaden av järnvägen är en mycket dålig idé.<sup>2</sup> Åsas invånare är de som mest stödjer beslutet att bygga ut banan; det är signifikant fler som tyckte att det var en mycket bra idé än på de andra orterna.

<sup>2</sup> Medelvärdet för Lund är signifikant lägre än Båstad som i sin tur är signifikant lägre än Åsa. Om man jämför andelen som tyckte att det var en dålig idé att bygga ut järnvägen så finns det en signifikant större andel i Lund än i Åsa och Frillesås. Invånarna i Lund verkar vara något mindre entusiastiska än invånarna i andra orter, men majoriteten tyckte ändå att utbyggnaden var en bra idé.

Mindre enighet råder emellertid när det gäller åsikterna om utbyggnaden så som den konkret planeras att genomföras på de enskilda orterna (fråga 30). Om man ser till alla svaren sammanlagt så var den största gruppen de som i hög grad var för utbyggnaden (28 procent av de som svarade på frågan). Av de svarande var dessutom 19 procent i viss mån för och 24 procent varken för eller emot. Sammanlagt var 25 procent i någon grad emot utbyggnaden; två tredjedelar av dessa var i hög grad emot. Att en mindre del av en befolkning motsätter sig ett beslut och dess lokala implementering är egentligen inget kritiskt problem i ett demokratiskt system. Naturligtvis är också små grupper och enskilda individers synpunkter på samhällsförändringar värda att uppmärksamma men det är orimligt att förvänta sig att alla beslut bemöts av ett enat gillande hos medborgarna. Däremot kan starkt kritiska minoriteter innebära avsevärda problem ur förvaltningssynpunkt. Ett väl organiserat motstånd behöver inte representera den allmänna opinionen men det kan ändå medföra problem vid genomförandet av ett beslut. Konflikter mellan medborgar-grupper och beslutsfattare eller myndigheter kan dessutom tänkas ha negativa konsekvenser för allmänhetens politiska förtroende. Om detta innebär att man bör förändra de beslutsfattande procedurerna eller nyansera majoritetsprincipen i sådana här fall eller om man bör förändra implementeringsformerna är en alldeles för omfattande fråga att besvara här. Men ett organiserat motstånd kan onekligen fördröja eller rentav omöjliggöra att ett beslut genomförs varför det blir viktigt att förstå vad motståndet bygger på.

**Tabell 4. Andel personer som var för eller emot utbyggnaden av järnvägen så som den planeras på de enskilda orterna (procent).**

	Hög grad emot		Varken för eller emot		Hög grad för		Vet ej	Medel värde*
Åsa	7	5	23	18	41	5	2,9	
Frillesås	13	5	19	21	35	7	2,6	
Varberg	16	10	23	17	28	6	2,4	
Falkenberg	20	15	30	13	16	6	1,9	
Båstad	20	12	23	17	23	4	2,1	
Glumslöv	13	8	21	26	30	2	2,5	
Lund	14	12	28	17	17	13	2,1	
Total	14	9	24	19	28	6	2,4	

Frågan: Är Du för eller emot utbyggnaden av järnvägen som den planeras på Din ort?

Antal svarande var 252 i Åsa, 289 i Frillesås, 218 i Varberg, 230 i Falkenberg, 218 i Båstad, 277 i Glumslöv och 212 i Lund (totalt 1696).

\*Skalan var från 0 till 4.

Även i sina svar på denna fråga var de boende i Åsa mest positiva till utbyggnaden. Enbart 20 personer i Åsa sade sig vara i hög grad emot utbyggnaden. Det är intressant att notera att även när det gäller denna fråga så framgår det att det skett en viss för-

ändring i Båstad.<sup>3</sup> I telefonenkäten som gjordes våren 1999 så var det lika många i Falkenberg och Båstad som uttryckte stöd för utbyggnaden (40 respektive 42 procent – en skillnad som kan ha uppstått av slumpen). I Tabell 4 ser man att 40 procent av Båstadrespondenterna i någon grad är för utbyggnaden medan bara 29 procent av Falkenbergrespondenterna delade den åsikten, en skillnad som till 95 procentas säkerhet inte kan ha uppstått av slumpen. Ännu en gång ser man likheter mellan Lund och Falkenberg, som förenas i den stora andelen (cirka 30 procent) varken för eller emot. Det som är något överraskande och svårförklarligt är att nästan lika många i Lund var emot utbyggnaden som i Båstad (26 respektive 33 procent, en skillnad som kan inte uteslutas ha uppstått av slumpen).

Den tredje enkätfrågan som handlade direkt om inställningen till utbyggnaden var: "Skulle Du vilja att utbyggnaden av järnvägen skett eller sker på något annat sätt än planerat?" Frågans formulering var avsiktligt bred för att fånga in både åsikter om tekniska alternativ som har diskuterats på de enskilda orterna men även åsikter om hur projektet genomförs eller borde genomföras. En följdfråga lämnade utrymme för respondenterna att precisera sina svar. Som redan framgått var man mest kritisk i Båstad och Falkenberg där 49 respektive 42 procent av respondenterna tyckte att utbyggnaden borde skett på annat sätt. I Falkenberg är det huvudsakligen två förslag som lyfts fram, nämligen att spåret och stationen borde vara kvar i stadens centrum, eller att det borde flyttas ännu längre från staden och förläggas längs med E6:an. Några kommenterar att man kan kombinera de två alternativen så att persontrafiken går genom staden och godstrafiken utanför. Bara tre personer tar upp frågor av politisk eller förvaltningspolitisk karaktär (nämligen att beslutet borde folkomröstas, att beslutshandlingen har tagit för lång tid och att kommunen borde ha tagit fram fler alternativ.). I Båstad var det också två typer av svar som berörde den tekniska lösningen. Många sade bara 'ingen tunnel' medan andra tyckte att banan borde följa motorvägen, eller både och. Några kommenterade genomförandet av projektet och den oftast förekommande synpunkten var att man borde ha undersökt förhållandena bättre innan bygget påbörjades.

Även om man i Åsa och Frillesås är till synes ganska positiv till utbyggnaden så var det en relativt stor andel (30 procent) som tyckte att det borde ha skett på annat sätt. De oftast förekommande förslagen var att Åsa borde få en pendelstation, att spåret borde gå genom orten, att man inte borde bygga en tunnel, eller att spåret borde ligga längre bort från orten. I Frillesås sa de som tyckte utbyggnaden skulle gå till på annat sätt att spåret skulle gå längre österut eller i alla fall inte genom orten, eller att en pendelstation borde byggas. När det gäller Åsa och Frillesås nämnde ett antal personer att utbyggnaden borde ha gått snabbare och i Frillesås tyckte några att Banverket borde ha varit mer lyhörd.

---

<sup>3</sup> Det är inte oproblemiskt att jämföra resultaten från telefonenkäten och postenkäten men genom att jämföra resultaten från de olika orterna med varandra så kan man komma åt eventuella förändringar mellan de två tidpunkterna.

**Tabell 5. Andel som tyckte att utbyggnaden av järnvägen borde skett (eller inte) på något annat sätt än planerat**

	Ja	Nej	Ingen åsikt	Antal
Åsa	30	27	44	257
Frillesås	31	35	34	263
Varberg	34	32	34	210
Falkenberg	42	17	41	221
Båstad	49	23	28	218
Glumslöv	37	29	34	272
Lund	23	26	51	207
Total	35	27	38	1648

I Varberg tyckte 40 respondenter att banan borde flyttas öster om staden (17 procent av alla respondenter i Varberg, 19 procent av de som svarade på frågan och 56 procent av alla som föredrog ett annat alternativ.) Även i Varberg var det ett litet antal som tyckte att ombyggnaden gick för långsamt. Hundra respondenter i Glumslöv tyckte att utbyggnaden borde ha skett på annat sätt; de flesta av dessa (59 personer, 21 procent av alla respondenter i Glumslöv) tyckte att banan borde ha byggts på andra sidan motorvägen, öster om orten. I Lund var det bara 48 personer som tyckte att utbyggnaden borde ske på ett annat sätt, men det fanns många olika uppfattningar om hur man borde göra istället. Vissa tyckte att spåren inte borde vara i staden medan andra tyckte att åtminstone godstrafiken borde gå utanför staden. Några gav mycket specifika svar som syftade till alternativ som har diskuterats de senaste åren.

## **Möjligheten att påverka**

Vissa normativa politiska teorier hävdar att demokratiska procedurer borde innebära att alla som påverkas av ett beslut borde ha möjlighet att delta i beslutets utformning. Å andra sidan kan man tycka att om alla som kan tänkas påverkas av ett beslut som att bygga ut Västkustbanan skulle delta i den besluts- och planeringsprocessen så är sannolikheten att den skulle byggas väldigt låg. Att bidra till den diskussionen är inte direkt syftet med denna rapport. Empirisk forskning tyder på att det finns ett samband mellan upplevd möjlighet att kunna påverka ett beslut och benägenhet att lita på beslutsfattarna, tycka att beslutet är bra och att acceptera beslutet (Tyler 1990). Därför kan det vara intressant att redovisa svaren på två enkätfrågor som rörde sig om den upplevda möjligheten att påverka utbyggnaden av järnvägen. Frågorna var:

16. Tycker Du att Du har kunnat påverka hur järnvägen skall byggas ut på Din ort?

17. Önskar Du att Du hade haft större möjlighet att påverka utbyggnaden av järnvägen på din ort?

På den första frågan svarade de allra flesta med viss variation mellan orterna att möjligheterna att påverka är mycket små. Svaren på den andra frågan var mer jämt

fördelade men med mindre variation mellan orterna. Tabell 6 och 7 visar resultaten på de enskilda orterna och samtliga svarande.

**Tabell 6. Andel personer på varje ort som upplevt att de har kunna påverka planeringen av utbyggnaden (procent)**

	Nej, inte alls		I viss mån		Ja, i hög grad		Medel värde*
Åsa	80	9	10	1	1	0,3	
Frillesås	71	13	13	0	2	0,5	
Varberg	67	13	14	5	1	0,6	
Falkenberg	79	10	10	1		0,3	
Båstad	82	9	8	1	1	0,3	
Glumslöv	79	12	7	1	1	0,3	
Lund	72	16	8	3	1	0,5	
Total	76	12	10	1	1	0,4	

Frågan: Tycker Du att Du har kunnat påverka hur järnvägen skall byggas ut på Din ort?

Antal svarande var mellan 153 i Lund och 239 i Glumslöv och 1351 totalt.

\*Skalan var från 0 till 4

**Tabell 7. Andel personer på varje ort som önskat större möjlighet att påverka planeringen av utbyggnaden (procent)**

	Nej, inte alls		I viss mån		Ja, i hög grad		Medel värde*
Åsa	23	5	35	10	26	2,1	
Frillesås	25	6	31	11	28	2,1	
Varberg	27	11	34	10	18	1,8	
Falkenberg	28	13	26	9	23	1,9	
Båstad	28	10	26	10	27	2,0	
Glumslöv	24	12	24	9	30	2,1	
Lund	34	12	27	9	18	1,65	
Total	27	10	29	10	25	2,0	

Frågan: Önskar Du att Du hade haft större möjlighet att påverka utbyggnaden av järnvägen på Din ort?

Antal svarande var mellan 162 i Lund och 238 i Frillesås och 1403 totalt.

\*Skalan var från 0 till 4.

På de tre orterna Frillesås, Varberg och Lund var man något nöjdare än på de andra fyra orterna med möjligheten att påverka utbyggnaden av Västkustbanan. I Varberg upplevde 20 procent av respondenterna att de kunnat påverka i viss mån eller mer medan 67 procent erfor att de inte alls kunnat påverka. Däremot var det hela 82 procent i Båstad som tyckte att de inte alls kunnat påverka. Man skulle kunna tolka den höga siffran i Båstad som ytterligare ett tecken på att man är missnöjd med hur utbyggnaden har utvecklats i Båstad – ett sätt för respondenterna att hävda att utfallet hade varit annorlunda om de själva hade varit inblandade. Något som talar emot denna tolkning är att respondenterna i Åsa som var jämförelsevis positivt inställda till ut-

byggnaden upplevde ungefär samma ringa möjlighet att kunna påverka. I Falkenberg och Glumslöv hade man ungefär samma uppfattning.

## Risker och oro

Storskaliga tekniska projekt innebär risker. Beräkningar av dessa risker baseras på tidigare erfarenhet med samma typ av teknologi och uttrycks i termer av sannolikhet med en viss felmarginal. Lekmännens uppfattningar om dessa risker baseras i viss mån också på tidigare erfarenhet. Medelvärden av allmänhetens uppfattningar ligger ofta inte långt ifrån experternas beräkningar, men variationen kan vara ganska stor när det gäller mindre vanligt förekommande fenomen.<sup>4</sup> Oavsett vad allmänhetens riskbedömningar bygger på kan dessa spela en betydelsefull roll i deras reaktioner till ett stort tekniskt projekt. Planerade projekt med en riskpotential kan därför bli utsatt för stora diskussioner och föremål för kontroverser eftersom de handlar om osäkerhet och vilka verkningar det kan ha för den lokala miljön och befolkningen i framtiden.

Enkäten innehöll tre breda frågor som berörde riskuppfattningar och ett antal frågor om reaktioner till olika specifika tänkbara risker. De första tre frågorna var:

23. Tror Du att själva *utbyggnaden* av järnvägen kan innebära risker och faror för boende på din ort?

24. Tror Du att den *framtida trafiken* på den färdiga järnvägen kan innebära risker och faror?

25. Är Du *orolig* för risker och faror förenade med utbyggnaden av järnvägen på Din ort?

Svaren redovisas i tabell 8. När det gäller de första två frågorna kan man se att en rätt stor andel av de tillfrågade ansåg att utbyggnaden och den framtida trafiken innebär mätliga risker. Däremot var det betydligt färre som verkade känna oro för dessa risker. En tredjedel sade att de inte kände någon oro alls.

Det är intressant att nämna att det finns en stark samvariation mellan alla dessa riskfrågor (Pearson's  $r$  är ungefär 0,6 för alla tre par). De som upplever att utbyggnaden innebär risker upplever också att den framtida trafiken är riskfylld och dessa personer tenderar också att vara oroliga i högre grad än de andra. Med variansanalys kan man kontrollera vad, om något, kännetecknar de som är mest oroliga för sådant de upplever som riskfyllt. Överlag är kvinnor överrepresenterade bland de oroliga och riskmedvetna. Bland de som upplever 'mycket stora risker' eller är 'mycket oroliga' är ungefär 60 procent kvinnor. De som upplever att utbyggnaden av Väst kustbanan innebär risker är i viss mån mera oroliga för andra risker som diskuteras flitigt i vårt samhälle i dag, som till exempel genmodifierad livsmedel, kärnavfall eller strålning från mobiltelefon. Däremot finns det inga signifikanta skillnader i riskmedvetenhet el-

---

<sup>4</sup> Sjöberg, Lennart "Risk Perception by the Public and by Experts: A Dilemma in Risk Management," Center for Risk Research, Stockholm School of Economics RISKPERKOM report

ler oro mellan olika åldersgrupper. Hur nära man kommer att bo till den nya järnvägen verkar inte heller spela någon större roll, förutom på frågan om uppfattningar om risker med den framtida trafiken. De som bor längre bort uppfattar trafiken som *mest* riskfylld, och de som bor närmast (mindre än 100 meter från spåret) upplevde trafiken som *minst* riskfylld. Detta resultat finner stöd från forskningen om lekmanuuppfattningar om risker som visat att kända föremål upplevs som mindre riskfyllda än mindre kända.<sup>5</sup> Vad gäller skillnader mellan orterna var de svarande i Båstad mycket mera medvetna om riskerna förknippade med byggandet än de boende på de andra orterna, och dessutom uttryckte man mera oro om utbyggnaden. Medelvärdet i Båstad var 2,9 (på en skala från 0 till 6) medan i Varberg, den näst mest orolig orten, var det 1,9.

**Tabell 8. Uppfattningar och oro för risker enade med utbyggnaden av järnvägen**

	Obefintliga risker			Måttliga risker			Mycket stora risker	Vet ej	Medelvärde*
Utbyggnaden innebär risker	15	18	13	28	6	4	4	9	2,2
Framtida trafiken innebär risker	10	19	14	30	8	4	3	9	2,4
	Inte alls orolig			Något orolig			Mycket orolig	Vet ej	Medelvärde*
Orolig för risker	30	17	14	17	6	4	5	6	1,8

Frågorna: Tror Du att själva *utbyggnaden* av järnvägen kan innebära risker och faror för boende på din ort? Tror Du att den *framtida trafiken* på den färdiga järnvägen kan innebära risker och faror? Är Du *orolig* för risker och faror förenade med utbyggnaden av järnvägen på Din ort?

Antal svarande var 1538 på de första två frågorna om risk och 1582 om oro, och mellan 185 i Lund och 273 i Frillesås.

\*Skalorna var från 0 till 6.

Vad är det som mer specifikt upplevs som potentiellt farligt? Tabell 9 och 10 redovisar reaktionerna på en uppsättning påståenden om negativa följder som utbyggnaden kan tänkas ha.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Slovic, Paul, Baruch Fischhoff and S. Lichtenstein (1982) "Facts and Fears: understanding perceived risk." in *Societal Risk Assessments: How Safe is Safe Enough?*, New York: Plenum Press.

<sup>6</sup> Dessa påståenden kommer från resultaten av telefonenkäten, som innehöll en öppen fråga om vilka risker man trodde att utbyggnaden kunde innebära.



**Tabell 9. Bedömningar av olika risker som utbyggnaden upplevs kan innebära**

	Obefintlig risk		Måttlig risk		Mycket stor risk		Medel värde*	
Skador på miljön	9	14	10	27	13	9	13	3,0
Olyckor pga. hård och tung trafik	7	17	14	35	10	6	4	2,6
Brunnar och vattendrag torkar ut	8	12	9	23	13	11	17	3,3
Grundvattensänkningar	7	11	9	22	13	12	21	3,5
Ökat buller, nedsmutsning, vibrationer	5	10	9	25	17	13	15	3,5
Lantbruket drabbas	8	13	9	23	15	10	15	3,3
Tunnelolyckor	12	17	11	30	9	6	8	2,6
Utsläpp av kemikalier eller gifter under utbyggnaden	7	13	11	25	12	10	17	3,3

Frågan: När det gäller utbyggnaden av järnvägen på Din ort, hur stor anser Du risken vara för följande?

\*Skalan var från 0 till 6.

Antal svarande var mellan 1604 och 1631 på varje fråga.

Av redovisningen framgår att den företeelse som de flesta upplever som mest sannolik är grundvattensänkningar – 21 procent av de svarande ansåg att det var en mycket stor risk. Dessutom så anses uttorkning av brunnar och vattendrag och utsläpp av skadliga kemikalier under utbyggnaden inte vara helt osannolika. Att dessa tre utpekade som sannolika företeelser bekräftar att även lekmän baserar sina riskuppfattningar på tidigare erfarenheter. Om man undantar Båstad så minskar den andel som anser att det är mycket stor risk att dessa saker sker, men de förblir de tre farligaste i människors uppfattningar. Uppfattningen att utbyggnaden kommer att innebära buller, nedsmutsning och vibrationer och att lantbruket kan drabbas av projektet är också relativt vanlig. Ett något förvånansvärt resultat är att den företeelse som den största andelen anser vara helt osannolikt är tunnelolyckor, detta trots komplikationer i byggandet av Hallandsåstunneln (vilket kunde tänkas påverka även uppfattningar om säkerheten för den framtida trafiken) och en omfattande tunnelolycka i Mont Blanc- och Tauerntunnlarna i 1999.

Av redovisningen hittills verkar de svarande uppfatta att utbyggnaden kan innebära ett visst mått av risker. Tabell 10 nedan visar att när de svarande tar ställning till om risken för vissa företeelser kommer att öka eller minska efter att dubbelspåret byggts färdigt så är man ganska överens om att riskerna kommer att minska. Balansmättet i den sista kolumnen visar hur många som anser att risken kommer att öka jämfört med den andel som anser att den kommer att minska. Negativa siffror indikerar att det var fler som förväntade sig att risken skulle minska än de som trodde den skulle öka. Femtiotvå procent av respondenterna delade åsikten att risken för kollisioner mellan tåg skulle minska, medan bara 14 procent trodde den skulle bli större (det ger ett balansmätt på -38). Det är bara två faror som enligt balansmättet anses bli mera sannolika,

nämligen strålning från elektromagnetiska fält och att människor begär självmord på spåret.

**Tabell 10. Uppfattningar om risker före och efter utbyggnaden.**

	Risken blir mycket mindre	Risken blir oförändrad	Risken blir större	Balans- mått*
Tågurspärningar	33	47	14	-19
Strålning från elektromagnetiska fält	18	49	25	7
Kollisioner mellan tåg	52	29	14	-38
Olyckor med farligt gods	30	38	26	-4
Djur och människor blir påkörda	30	41	23	-7
Självmord på spåret	14	63	16	2
Kollisioner mellan tåg och vägfordon	51	32	11	-40

Frågan: Vad anser Du om följande risker som har nämnts i samband med tågtrafiken på den nya dubbelspåriga järnvägen? Blir riskerna större eller mindre jämfört med tidigare?

\*Andel som anser att risken kommer att öka minus andelen som anser att den kommer att minska.

Uppfattningarna om företeelserna i tabellen ovan ligger dessutom nära varandra i människors tänkande, vilket framgår av att alla är korrelerade med varandra (Pearson's r var högre än 0,4 för alla par). Detta betyder att de som uppfattar att den ena risken ökar tenderar att uppfatta att alla riskerna ökar.

En andra uppsättning frågor som vi bad de svarande ta ställning gällde specifika risker som den nya Västkustbanan skulle kunna tänkas innebära. Dessa frågor gällde hur oroliga de själva var för olika företeelser.

**Tabell 11. Svarandes oro för specifika risker förenade med utbyggnaden av Västkustbanan.**

	Inte alls orolig		Måttligt orolig			Mycket orolig	Medel- värde*
Tågurspärningar	27	19	10	31	4	2	1,8
Strålning från elektro- magnetiska fält	20	17	12	30	8	3	2,1
Kollisioner mellan tåg	28	21	12	25	4	2	1,7
Olyckor med farligt gods	15	15	12	29	11	6	2,6
Djur och människor blir påkörda	17	18	12	31	8	5	2,3
Tunnelolyckor	21	17	11	27	8	4	2,2
Självmord på spåret	21	17	10	34	6	3	2,1
Kollisioner mellan tåg och andra fordon	26	21	11	27	6	2	1,8

Frågan: Hur *orolig* är Du för följande risker när det gäller trafiken på den nya dubbelspåriga järnvägen?

\*Skalan var från 0 till 6.

Antal svarande var mellan 1603 och 1630 på varje fråga.

Det som oroar mest är olyckor med farligt gods; en fjärdedel svarade att de var mer än måttligt oroliga. Medelvärde på alla svaren om oro för olyckor med farligt gods (2,6) är ändå ganska lågt om man jämför med medelvärden på svaren om hur orolig man är för genmodifierat livsmedel (3,7) för växthuseffekten (3,9) eller för kärnkraftverk i Öst Europa (4,9). Som man ser på medelvärdena i den sista kolumnen, så är det som oroar minst tågurspårningar, kollisioner mellan tåg, och kollisioner mellan tåg och andra fordon. Dessa tre företeelser oroar mindre än elektromagnetiska fält och självmord på spåret. Om man ser på Banverkets statistik från 1998 så var självmord på spåret faktiskt det vanligaste orsak till dödsfall (46 personer) medan det var bara 10 urspårningar och 25 olyckor vid plankorsningar. Under samma år var det bara fyra sammanstötningar mellan tåg. Av alla dessa olyckor var det 25 dödade (sju av dessa var vid olyckor vid plankorsningar, en var resande och en järnvägspersonal) och 13 skadade (av vilka en var resande och sju järnvägspersonal). Respondenternas uppfattningar stämmer alltså ganska bra överens med statistiken, speciellt med tanke på att kollisioner mellan tåg, urspårningar och framförallt kollisioner med andra fordon med hög sannolikhet kommer att minska när dubbelspåret är färdigbyggt. Det är ändå intressant att notera att man i genomsnitt är mera orolig för elektromagnetiska fält som har obekräftade verkningar på människors hälsa, än man är för mindre ovanliga typer av olyckor.

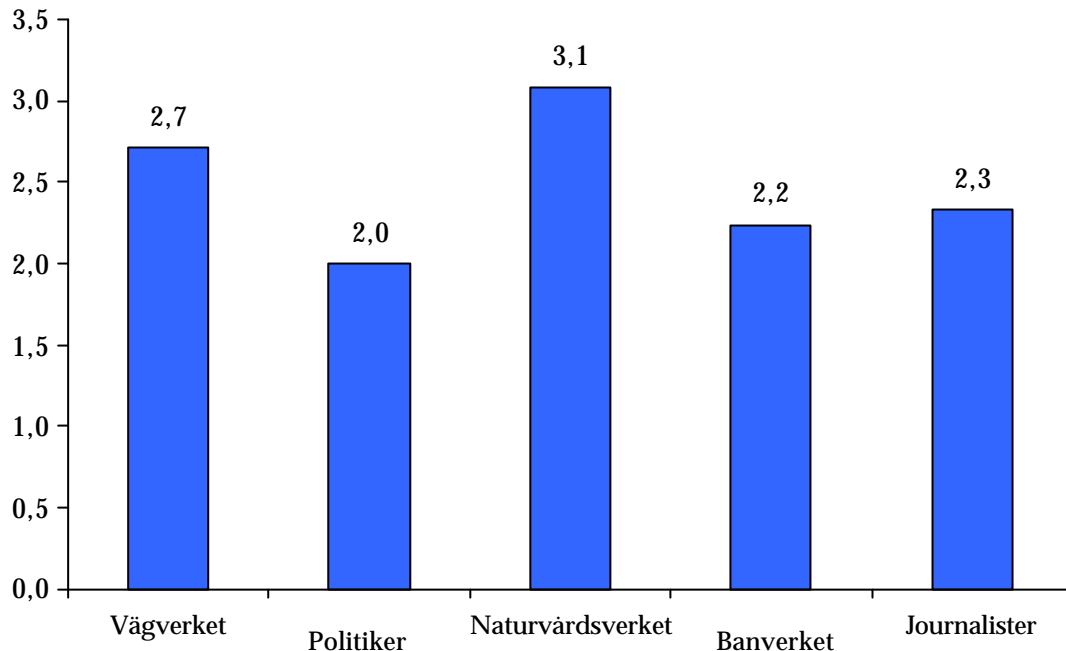
## **Förtroende**

I vårt specialiserade samhälle så är det onekligen viktigt att lita på andra. Få individer besitter den expertisen (eller har den tiden) man skulle behöva för att vårda sin egen hälsa, testa säkerheten av alla kemikalier och föremål man använder eller granska alla politiska beslut som tas och implementeras, utan man måste i någon mån lita på att experter och politiker gör det de skall på ett acceptabelt sätt. Utbyggnaden av Väst-kustbanan är inget undantag. Om de som bor längs sträckan inte alls litar på beslutfattarna eller på myndigheten som har ansvar för byggandet (Banverket) så har de mindre anledning att tro att utbyggnaden är motiverad eller att den är väl planerad och genomförd. Politiskt förtroende är en reservoar av god vilja som underlättar nästan allt kollektivt arbete.

I enkäten fanns det en uppsättning frågor om förtroende för olika politiska och samhälliga aktörer: Vägverket, tjänstemännen i kommunen, SJ, politiker i regeringen och riksdagen, Naturvårdsverket, Skanska, politikerna i kommunen, Banverket och journalister. Förtroendenivån i form av medelvärde på svaren på en skala från noll till sex (0=inget förtroende, 6=mycket stort förtroende) redovisas för några av dessa aktörer i Figur 1 nedan. Som framgår av figuren ligger förtroendet för Banverket på ungefär samma nivå som för journalister, något högre än förtroendet för politiker, och något lägre än förtroendet för Vägverket. Om man utelämnar Bästadsvaren från beräkningen så ökar förtroendet för Banverket en aning och om man tittar på orterna var för sig ser

man att förtroendet för Banverket i Båstad (medelvärde = 1,6) är signifikant lägre än på alla de andra orterna (medelvärde 2,1 i Falkenberg och upp till 2,5 i Glumslöv).

**Figur 1. Förtroende för myndigheter och andra politiska aktörer (medelvärde på skala 0 till 6).**



Frågan: Hur stort förtroende har Du för följande personer, myndigheter och företag?  
Svaren på skala 0 = inget förtroende alls, till 6 = mycket stort förtroende.  
Antal svanande var mellan 1631 och 1645.

Vad förtroende består av är en mycket omdiskuterad fråga inom och utanför vetenskaplig forskning. En del av forskningen hävdar att allmänhetens förtroende för myndigheter beror på att de uppfattas som kompetenta, att de bryr sig, att de är förutsägbara och engagerade.<sup>7</sup> Andra hävdar att förtroende är något man lär sig och beror mera på hur man är som person än bedömningar av hur andra beter sig.<sup>8</sup> I stället för att ta befintliga teorier som utgångspunkt så har förtroende i denna rapport undersökts helt induktivt. I telefonenkäten som genomfördes våren 1999 fick respondenterna först svara på i vilken mån de litade på till exempel Banverket och sedan därefter svara på en öppen fråga om varför de litade eller inte litade. Dessa svar kategoriserades och de vanligaste förekommande svaren inkluderades i postenkäten som påståenden som de svarande kunde ta ställning till. Dessa påståenden och reaktionerna redovisas i tabell 12 där det framgår att de flesta tycker att Banverket har de nödvändiga tekniska kunskaper och att de som arbetar inom Banverket är kunniga. Däremot är majoriteten kri-

<sup>7</sup> Kasperson, Roger, Dominic Golding and Seth Tuler (1992) "Social Distrust as a Factor in Siting Hazardous Facilities and Communicating Risks." *Journal of Social Issues* 48:161-187

<sup>8</sup> Uslaner, Eric (kommande) *The Moral Foundations of Trust*

tisk på alla punkter som gäller Banverkets interaktion med det lokala samhället förutom deras informationsinsatser där nästan lika många gav beröm som kritik. Bara fjorton procent tyckte att Banverket lyssnade på medborgarna och en tredjedel höll med om påståendet att Banverket 'inte tog hänsyn till det lokala samhället.'

**Tabell 12. Svarandes ställningstagande till Banverket som organisation.**

	Håller inte med	Varken eller	Håller med	Balansmätt
Banverket agerar bara i eget intresse	18	36	40	22
Banverket lyssnar på medborgarna	41	39	14	-27
Banverket saknar nödvändiga tekniska kunskaper	39	34	20	-19
Banverket informerar bra om ombyggnaden av järnvägen	29	38	27	-2
Banverket tar inte hänsyn till det lokala samhället	23	35	36	13
Banverket består av kunniga människor	19	44	30	11

Frågan: Vad anser Du om följande påståenden när det gäller Banverket?

\*Andel som håller med minus andelen som inte håller med.

Dessa resultat kan vara intressanta och ha ett värde i sig men tolkningen och användningen av resultaten är inte helt oproblematiske. En person som svarar att Banverket inte lyssnar på medborgarna behöver inte nödvändigtvis tycka att Banverket *bör* lyssna på medborgarna och därför behöver denna ståndpunkt inte vara ren kritik. Uppfattningarna om dessa sex aspekter av Banverkets beteende förklarar fyrtio procent av hurvida man litar på Banverket eller inte, vilket tyder på att förtroendet innefattar andra dimensioner än de som har tagits med i enkäten. Med andra ord så har även denna analys kommit fram till att förtroende ingalunda är ett enkelt begrepp eller företeelse i den politiska och sociala verkligheten.

## **Fördelar och nackdelar**

Inställningen till ett stort infrastrukturprojekt beror mycket på vad man uppfattar att projektet konkret kommer att innebära för en själv och för orten där man bor. Kommer möjligheterna för pendel eller långdistansresande att förbättras eller försämrats? Hur kommer bygget att påverka staden och stadsmiljön fysiskt men även ekonomiskt och demografiskt? När det gäller utbyggnaden av Västkustbanan visade telefonenkätdata att olika förväntade effekter av utbyggnaden hade en stor betydelse om en person var

för eller emot utbyggnaden.<sup>9</sup> Det fanns alltså ett starkt samband mellan å ena sidan åsikter huruvida utbyggnadens hade några för- och nackdelar för orten och för den svarande personligen och personens åsikt i frågan å andra sidan. Undersökningen innehöll två frågor där respondenterna ombads överväga fördelarna mot nackdelarna med utbyggnaden för dem själva och för orten. Svaren på dessa frågor presenteras i tabell 13 och 14.

**Tabell 13. Personliga för- eller nackdelar med dubbelspårig järnväg**

	Mycket stor nackdel			Varken eller			Mycket stor fördel	Medelvärde*
Åsa	4	1	1	38	14	15	28	4,1
Frillesås	5	2	4	44	11	13	21	3,8
Varberg	2	2	4	62	11	11	9	3,5
Falkenberg	8	9	8	59	6	6	5	2,9
Båstad	9	4	5	55	11	9	9	3,1
Glumslöv	6	1	5	27	20	24	18	4,0
Lund	7	9	7	49	15	8	5	3,0
Total	6	4	5	47	13	13	14	N=1533

Frågan: Kommer Du personligen att ha någon *fördel* eller *nackdel* av att järnvägen byggs ut på Din ort?

Antal svarande var mellan 183 i Lund och 266 i Glumslöv.

\*Skalan var från 0 till 6.

**Tabell 14. För- eller nackdel som den nya järnvägen innebär för orten**

	Mycket stor nackdel			Varken eller			Mycket stor fördel	Medelvärde*
Åsa	3	2	2	27	18	22	26	4,3
Frillesås	4	5	6	36	13	17	20	3,8
Varberg	3	3	3	31	17	25	19	4,1
Falkenberg	10	9	12	44	10	10	3	2,8
Båstad	8	6	7	39	16	14	11	3,4
Glumslöv	5	2	2	18	25	28	21	4,2
Lund	4	2	5	35	30	17	7	3,6
Total	5	4	5	32	19	19	16	N=1544

Frågan: Tror Du att Din ort kommer att ha *fördel* eller *nackdel* av den nya Västkustbanan?

Antal svarande var mellan 183 i Lund och 271 i Glumslöv.

\*Skalan var från 0 till 6.

I Åsa, Glumslöv och i viss mån Varberg anser man att den nya järnvägen kan vara en övervägande fördel både för de svarande och för orten som helhet. I Åsa var det en dryg fjärdedel som sade att utbyggnaden skulle innebära en mycket stor fördel för dem själva eller för orten. Bara ett fåtal ansåg att det skulle innebära en nackdel. I Falken-

<sup>9</sup> Grimes, Marcia (2000) "Explaining Public Assessments of the New Rail." i *National Objectives - Local Objections: Railway Modernization in Sweden*. Åsa Boholm (red) Göteborg: Centrum för forskning om offentlig sektor.

berg, Båstad och Lund är bilden mera balanserad, speciellt när det gäller hur utbyggnaden kommer att påverka personligen. Här ligger medelvärdena nära mittenvärdet på skalan. På dessa tre orter var det mellan 20 och 25 procent som ansåg att utbyggnaden skulle ha övervägande nackdelar för dem själva och i Falkenberg var det så många som en tredjedel som ansåg projektet som en nackdel för orten. Samtidigt så var det i Falkenberg den största andelen (44 procent) svarade att flyttningen av spåren och stationen skulle innebära varken en fördel eller nackdel. Man kan konstatera att opinionen i Falkenberg är jämförelsevis fragmenterad; en grupp är ganska positiva, en annan lika stor grupp invånare är kritiska och en tredje större grupp verkar inte vara speciellt engagerad i frågan.

Enkäten innehöll vidare ett antal mer specifika frågor om vilka fördelar och nackdelar utbyggnaden kan tänkas ha för orten och dem som bor där. En av dessa frågor presenterade elva förhållanden som möjligen kan förändras i samband med utbyggnaden och frågan var om svarspersonen tyckte att dessa förhållanden skulle försämrats eller förbättras som följd av bygget.

- Utbud av service och affärer
- Förutsättningar för handel och industri
- Förutsättningar för turism
- Trafiksäkerhet
- Buller från förbipasserande tåg
- Miljö och trivsel i centrum
- Resande till och från orten
- Hus- och fastighetspriser
- Framkomlighet på orten
- Lokal natur och miljö
- Landskapsbilden

På de första fyra punkterna – utbud av service och affärer, förutsättningar för handel och industri, förutsättningar för turism, och trafiksäkerhet – fanns det inga stora skillnader i svaren på de olika orterna. När det gäller hur utbyggnaden av Västkustbanan skulle påverka utbudet av service och affärer i orten tyckte en majoritet (55 procent) att det inte skulle ha någon effekt, och ytterliggare en fjärdedel saknade åsikt i frågan. På frågan om hur utbyggnaden kommer att påverka förutsättningarna för handel och industri så var man på alla orter något positiv (25 procent hade uppfattningen att det kan bli en viss förbättring), men även på den punkten så hade en fjärdedel ingen åsikt. Falkenbergsborna var något mera pessimistiska i denna fråga – en fjärdedel trodde att ombyggnaden skulle kunna innebära en försämring i förutsättningarna för handeln och industrin. De andra två frågorna där svaren inte skilde sig åt på de olika orterna, var vad det gäller trafiksäkerhet och hur utbyggnaden kommer att påverka förutsättningarna för turism. Över hälften av respondenterna tyckte att utbyggnaden skulle innebära en förbättring i trafiksäkerhet. Utbyggnaden ansågs även vara bra för turism,

förutom i Falkenberg där en tredjedel tyckte att den nya järnvägen skulle missgynna turistindustrin.

På de övriga sju punkterna finns det däremot ganska stora skillnader mellan orterna, vilket bekräftar att ett sådant projekt kan ha skiljaktiga konsekvenser för olika lokala miljöer. Följande avsnitt kommer att diskutera mer specifikt vad utbyggnaden uppfattas innebära på de sju olika orterna.

## **Uppfattningar om den nya Västkustbanan i de enskilda orterna**

Som framgår i följande diskussion så varierar uppfattningarna om vilka förändringar järnvägsombyggnaden kommer att medföra. För varje ort kommer svaren på två uppsättningar enkätfrågor att redovisas. Den första frågan, som redan diskuterats ovan, presenterade en lista med lokala förhållanden som kunde tänkas förbättras eller försämrats till följd av utbyggnaden. Svarsalternativen var från noll (stor försämring) till fyra (stor förbättring) med två (ingen ändring) som mittpunkt.

Reaktionerna på dessa påståenden presenteras i två format: först presenteras andelen personer som har valt de olika svarsalternativen och sedan presenteras medelvärden på dessa svar för att kunna få en snabb överblick om vilka förhållanden som personerna uppfattar förändras mest, vare sig positivt (medelvärde över 2) eller negativt (medelvärde under 2). På varje ort presenteras också korrelationerna mellan uppfattningarna om för- och nackdelar och respondentens inställning för eller emot den nya Västkustbanan. Korrelationskoefficienten visar i vad mån två åsikter samvarierar. Det som till exempel kan hända är att en viss andel av befolkningen i Frillesås uppfattar att utbyggnaden kommer att innebära en förbättring för hus och fastighetspriser men att denna uppfattning inte har något direkt samband med om man är för eller emot utbyggnaden som helhet. I det fallet är det helt andra faktorer som påverkar respondentens inställning. Resultaten från denna analys presenteras i samma tabell som medelvärden.

Den andra uppsättningen frågor handlade om upplevda följder med utbyggnaden och här fokuserade vi på några tänkbara nackdelar. Frågan var: "Om Du anser att utbyggnaden av järnvägen på Din ort medför nackdelar, vilka skulle dessa vara?"

- Tåget stannar inte
- Svårt att ta sig till stationen
- Människor måste flytta p g a tvångsinlösen
- Tung trafik, buller och nedsmutsning under ombyggnaden
- Hus riskerar att rivras
- Landskapet påverkas
- Miljön skadas
- Centrum utarmas
- Samhället delas
- Andra nackdelar för dig eller din ort



I den tredje tabellen under varje ort redovisas hur många av de som besvarat enkäten som har kryssat för en viss nackdel. I hela materialet (dvs. bland alla 1726 personer som besvarade enkäten) ansåg 34 procent att störningar under ombyggnaden en nackdel. Expropriation (att människor måste flytta) nämndes nästan lika många (33 procent). Att miljön skadas och att landskapet skulle förstöras – två mycket mer allmänna och långvariga konsekvenser – ansågs också av en dryg fjärdedel som negativa följder av utbyggnaden. Även här kan det vara intressant att undersöka om dessa uppfattningar har någon verkan på personens inställning till utbyggnaden. I den tredje tabellen på varje ort presenteras också för varje nackdel den andel svarande som säger att de är emot utbyggnaden av Väst kustbanan.

### Åsa

Åsa (folkmängd 2 874, Kungsbacka kommun). I Åsa går det gamla spåret genom ortens centrum men Åsa saknar egen station. Järnvägen skall dras i ny sträckning öster om samhället, delvis i tunnel (1,8 km lång) genom en mindre ås. Det är ännu inte bestämt om en station skall byggas i Åsa men ombyggnaden innebär att orten slipper alla störningar från järnvägen utan att förlora något som bedöms vara av nytta för dem som bor där. Medan många i Åsa är nöjda med att järnvägen flyttas ut ur samhället, så har viss kritik trätt fram, framför allt om de miljöskador som man befärar att järnvägen och tunneln kommer att ge upphov till. Kungsbacka kommunledning har stött befolkningens krav på ett miljösäkert bygge och de har också agerat för en hög trafiksäkerhet i själva tunneln.

De boende i Åsa var på nästan alla punkter mycket positiva till utbyggnaden av järnvägen. Sextio procent av respondenterna i Åsa sade sig vara 'för' utbyggnaden medan 22 procent var varken för eller emot. Bara 12 procent var uttryckligen emot. De två aspekterna som lyftes fram som de viktigaste fördelarna med ombyggnaden var just miljön och trivseln i ortens centrum och trafiksäkerheten. Nästan hälften av respondenterna i Åsa tyckte att ombyggnaden skulle innebära en 'stor förbättring' för miljön i centrum medan endast 6 procent tyckte att det skulle innebära en försämring.

Nästan lika positiva var reaktionerna på två påståenden som handlade om hur utbyggnaden skulle påverka rörligheten inom och till och från orten. De flesta (ca 60 procent) ansåg att det skulle bli lättare att resa till och från Åsa och dessutom lättare att röra sig inom orten. Det senare verkar ganska förklarligt eftersom spåret flyttas från centrum. Men att man uppfattar att det nya dubbelspåret kommer att underlätta resandet till och från orten är något svårare att förklara. Utan att gå in i en omfattande problematisering av relationen mellan uppfattningar, kunskap och verklighet så kan man i alla fall konstatera att hur mycket man känner till om ett samhällsplaneringsprojekt spelar en viss roll i hur man uppfattar projektet eller beslutet. I Åsa svarade till exempel 114 personer (45 procent av respondenterna) att orten skulle få en ny station i samband med järnvägsombyggnaden. Det var dessutom 112 personer som trodde att den nya järnvägen skulle underlätta tågpendlandet till och från Åsa. Enligt

planerna som var aktuella före och under enkätperioden var planerna på att bygga en station i Åsa ej fastställda. Det kan alltså betyda att den positiva inställningen bland de boende i Åsa till viss del är baserad på bristande information om hur Västkustbansutbyggnaden är planerad på orten. Alternativt kan en allmänt positiv inställning till utbyggnaden göra att Åsainvånarna har fått vissa förhoppningar om järnvägens framtida roll på orten och att dessa förhoppningar är viktigare än det faktiska innehållet i gällande planer.

**Tabell 15. Uppfattningar om vad utbyggnaden kommer att innebära i Åsa (procent)**

	Stor för- sämring	Viss för- sämring	Ingen för- ändring	Viss för- bättring	Stor för- bättring	Antal
Buller från förbi- passerande tåg	4	15	22	20	39	213
Miljö och trivsel i centrum	2	5	23	26	45	206
resande till och från orten	6	6	29	23	36	198
hus- och fastighetspriser	5	4	37	36	19	194
framkomlighet på orten	2	2	35	36	24	214
Lokal natur och miljö	8	21	34	22	14	192
Landskapsbilden	9	22	34	20	15	197

Frågan: Vad tror Du att utbyggnaden av järnvägen kommer att innebära på din ort?

**Tabell 16. Medelvärde på uppfattningar om utbyggnadens effekter och uppfattningarnas relation till inställning till utbyggnaden**

	Medelvärde på 0 – 4 skala	Samband med åsikt i frågan*
Buller från förbipasserande tåg	2,7	0,32
Miljö och trivsel i centrum	3,1	0,33
Resande till och från orten	2,8	0,51
Utbud av service och affärer	2,3	0,35
Hus- och fastighetspriser	2,6	0,57
Framkomlighet på orten	2,8	0,45
Förutsättningar för handel och industri	2,4	0,33
Lokal natur och miljö	2,1	0,53
Förutsättningar för turism	2,5	0,40
Trafiksäkerhet	3,2	0,36
Landskapsbilden	2,1	0,42

\*Korrelation (Pearson's r) med frågan om man är för eller emot utbyggnaden (se tabell 4).

Vare sig baserad på förhoppningar eller på bristande kunskap har uppfattningen att utbyggnaden kommer att underlätta resandet till och från orten ett starkt samband med om man är för utbyggnaden (se tabell 16). Det är bara två faktorer som har ett starkare samband med att vara positiv till utbyggnaden, nämligen att man uppfattar att den lokala naturen och miljön kommer att gynnas av ombyggnaden och att hus- och fastighetspriserna kommer att stiga. Notera dock att åsikterna var delade på punkten om effekten på naturen – nästan lika många uppfattade att utbyggnaden skulle in-

nebära en försämring för den lokala miljön. Dessa är i så fall sannolikt emot utbyggnaden. Den tredje faktorn som visade sig ha en signifikant relation till inställningen till utbyggnaden är uppfattningen att hus- och fastighetspriser kommer att stiga efter ombyggnaden. Anmärkningsvärd är att frågan om hur utbyggnaden skulle komma att påverka ortens miljö och trivsel har en jämförelsevis svag påverkan på respondentens inställning. Det var bara en liten andel som ansåg att ombyggnaden kunde innebära en försämring för ortens stadsmiljö – tågen har säkert rullat genom Åsa lika länge som Åsa har funnits – men denna syn gör inte att man är emot flyttningen av spåret.

**Tabell 17. Andel som upplever olika nackdelar med utbyggnaden i Åsa (procent) och relation till inställning till utbyggnaden.**

Tänkbara nackdelar	Andel som kryssat för	Procent emot*
Tåget stannar inte	29	19
Svårt att ta sig till stationen	26	16
Människor måste flytta p g a tvångsinlösen	24	19
Tung trafik, buller och nedsmutsning under ombyggnaden	19	30
Hus riskerar att rivras	19	24
Landskapet påverkas	16	40
Miljön skadas	15	49
Centrum utarmas	5	57
Samhället delas	3	50
Andra nackdelar för dig eller din ort	3	25
Andel svarande som var emot utbyggnaden i		12

\*Procent som sade sig vara emot bland de som upplevde att nackdelen skulle drabba orten.

Åsarespondenterna kryssade i genomsnitt för 1,5 nackdelar var, vilket är det minsta talet för alla orter. Tabell 17 visar att det som invånarna i Åsa uppfattar som mest negativt är att tåget inte kommer att stanna efter att banan byggts ut till dubbelspår och att det dessutom kommer att vara svårt att ta sig till stationen. Att man svarat som man gjort kan kanske tolkas som en kritik på att planeringen inte inkluderar en station på orten. Det var 15 procent som ansåg effekten på miljön som en nackdel och hälften av dessa var dessutom emot utbyggnaden. Även åsikten att själva byggfasen skulle innebära stora störningar verkar ha skapat visst motstånd, fastän det också kan vara så att de som är emot den nya järnvägen också retar sig mer på dessa störningar. Bland de få som ansåg att utbyggnaden skulle leda till en utarmning av staden var det över hälften som var emot.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att de boende i Åsa är mycket positiva till ombyggnaden av Västkustbanan och de anser att fördelarna uppväger nackdelarna.

## Frillesås

*Frillesås* (folkmängd 1 100, Kungsbacka kommun). Planen att bygga om det befintliga enkelspåret genom samhället till dubbelspår har fått kritik från befolkningen och en opinionsgrupp har

formats. Kungsbackas kommunledning ville ha banan utanför samhället men kommunens politiker är splittrade. Kritikerna menar att samhället klyvs och sargas, och man är orolig för katastrof vid en eventuell urspårning. Motståndarna kräver att banan istället dras öster om Frillesås vid motorvägen. En sådan lösning har dock stött på motstånd från bönderna i området, som menar att en östlig sträckning innebär "dödsstöten" för jordbruk och natur i Stråvalla. Urspårning är enligt Banverket högt osannolik - banan blir istället säkrare med dubbelspår. Huruvida Frillesås kommer att få en järnvägsstation eller inte har ännu inte bestämts.

I Frillesås är man än något mera kluven till järnvägsombyggnaden än de som bor i Åsa, även om man också här är ganska positiv. En majoritet var, i viss mån (23 procent) eller i hög grad (37 procent), för utbyggnaden men nästan en femtedel var emot (se tabell 4). Till skillnad från vad som var fallet i Åsa ansåg respondenterna i Frillesås att utbyggnaden skulle innebära försämringar på vissa punkter, då främst att bullret från förbi-passerande tåg skulle öka och att den lokala naturen och den lokala landskapsbilden skulle ta skada (se tabell 18). Varannan respondent i Frillesås menade att ombyggnaden skulle leda till en försämring i landskapsbilden. Det som ansågs som den största fördelen med utbyggnaden var att resandet till och från orten skulle förbättras.

**Tabell 18. Uppfattningar om vad utbyggnaden kommer att innebära i Frillesås.**

	Stor för- sämring	Viss för- sämring	Ingen för- ändring	Viss för- bättring	Stor för- bättring	Antal
Buller från förbi- passerande tåg	10	29	39	16	7	246
Miljö och trivsel i centrum	8	12	45	23	12	227
Resande till och från orten	4	1	46	21	29	222
Hus- och fastighetspriser	5	10	48	27	11	222
Framkomlighet på orten	3	9	31	37	21	234
Lokal natur och miljö	16	24	41	14	5	232
Landskapsbilden	17	31	34	14	5	242

Frågan: Vad tror Du att utbyggnaden av järnvägen kommer att innebära på din ort?

**Tabell 19. Medelvärde på uppfattningar om utbyggnadens effekter och uppfattningarnas relation till inställning till utbyggnaden**

	Medelvärde på 0 – 4 skala	Samband med åsikt i frågan*
Buller från förbipasserande tåg	1,8	0,48
Miljö och trivsel i centrum	2,2	0,64
Resande till och från orten	2,7	0,60
Utbud av service och affärer	2,3	0,45
Hus- och fastighetspriser	2,3	0,58
Framkomlighet på orten	2,6	0,46
Förutsättningar för handel och industri	2,5	0,47
Lokal natur och miljö	1,7	0,62
Förutsättningar för turism	2,6	0,52
Trafiksäkerhet	3,1	0,38
Landskapsbilden	1,6	0,60

\*Korrelation (Pearson's r) med frågan om man är för eller emot utbyggnaden (se tabell 4).

I Frillesås, liksom i Åsa, var det vid tidpunkten för enkäten inte bestämt om att bygga en tåg- eller pendelstation och därför är det anmärkningsvärt att resandet till och från orten upplevs bli lättare. Nästan lika positiva var åsikterna om hur ombyggnaden skulle påverka framkomligheten på orten – 58 procent menade att ombyggnaden skulle innebära en förbättring (30 procent trodde att det inte skulle orsaka någon förändring). Denna uppfattning står i kontrast mot den tidiga tidningsrapporteringen om utbyggnaden om Västkustbanan som betonade att dubbelspåret skulle få en barriäreffekt som skulle dela samhället. I motsats till denna bild sade de flesta av respondenterna att utbyggnaden inte alls skulle förstöra miljön i centrum utan att det skulle innebära en förbättring (34 procent) eller ingen förändring (46 procent).

Tabell 19 visar att de faktorer som har en positiv korrelation med Frillesåsrespondenternas inställning till utbyggnaden är förbättring av miljön i centrum, resandet till och från orten, hus och fastighetspriserna (som man tror kommer att öka) och förutsättningar för turism (som man tror blir bättre). Negativa effekter av det nya dubbelspåret som har ett starkt samband med om man är för eller emot utbyggnaden är att den lokala naturen, miljön och landskapsbilden kommer att påverkas. Anmärkningsvärt är också att trots att trafiksäkerhet uppfattas öka med utbyggnaden så har denna uppfattning en svagare påverkan (0,4) på inställningen till projektet.

**Tabell 20. Andel personer i Frillesås som upplever olika nackdelar med utbyggnaden (procent) och relation till inställning till utbyggnaden**

Tänkbara nackdelar	Andel som kryssat för	Procent emot*
Tåget stannar inte	53	27
Människor måste flytta p g a tvångsinlösen	52	27
Hus riskerar att rivas	41	31
Tung trafik, buller och nedsmutsning under ombyggnaden	37	35
Landskapet påverkas	26	49
Miljön skadas	25	47
Samhället delas	16	54
Andra nackdelar för dig eller din ort	7	42
Centrum utarmas	3	25
Svårt att ta sig till stationen	3	33
Andel svarande som var emot utbyggnaden i Frillesås		18

\*Procent som sade sig vara emot bland de som upplevde att nackdelen skulle drabba orten.

I tabell 20 ser man återigen hur den lokala miljön och landskapet slår igenom som ett betydelsefullt värde som upplevs vara hotat. Att landskapet uppfattas påverkas negativt är den aspekt som har den starkaste relationen till om man är för eller emot utbyggnaden. Bland de 74 respondenter som hade denna uppfattning var inställningen till utbyggnaden negativ (medelvärde 1,5 på skalan 0=i hög grad emot och 4= i hög grad för), medan de som inte hade denna uppfattning var betydligt mera positiva (medelvärde 3,0). Uppfattningen att utbyggnaden skulle medföra skador på miljön hade också ett starkt samband med den allmänna inställningen om man var för eller emot. Uppfattningen att den nya järnvägen skulle skapa en barriär i samhället var däremot inte särskilt vanlig (bara 16 procent sade att dubbelspåret skulle dela samhället) men över hälften av dessa var också emot utbyggnaden. De två nackdelar som nämndes oftast var att tåget inte skulle stanna och att hus skulle exproprieras. Bland de som ansåg dessa som sannolika nackdelar var det däremot bara 27 procent som var emot utbyggnaden jämfört med den totala siffran om 20 procent emot för alla respondenter i Frillesås.

## Varberg

*Varberg (folkmängd 53 000). Väst kustbanan går nu genom Varbergs centrum. Efter diskussioner om olika alternativ har kommunen kommit överens med Banverket om att bygga en tunnel (3,1 km lång) under Varbergs centrum och att staden skall behålla stationen i centrum. Kommunen får betala en del av tunnelbygget. Den slutgiltiga planen är dock inte helt fastställd. Opinionsgruppen Östra Spåret hävdar bland annat att de dryga utgifterna för tunnelbygget kommer att köra kommunens ekonomi i botten och kräver att banan istället dras öster om Varberg med en ny station vid Holmagårde. Detta alternativ har emellertid kritiserats eftersom östra spåret kan skada miljön utanför staden.*

I Varberg var det 28 procent som sade sig vara emot, 48 procent som var för (tabell 4) och 34 procent som tyckte att utbyggnaden borde ha skett på något annat sätt (tabell 5). Tabell 21 visar att respondenterna upplevde en förbättrade miljö och trivsel i centrum som en av de största vinsterna. Hela 59 procent tyckte att ombyggnaden skulle innebära en förbättring. Oavsett om det blir en tunnel eller om spåret och stationen flyttas ut ur staden så kommer centrum att lämnas fri från det nuvarande spåret som följer huvudgatan rakt igenom Varberg och skapar en barriär mellan staden och strand- och hamnområdet. Dessa förändringar speglas också i svaren på hur ombyggnaden kommer att påverka framkomligheten på orten, där hela 62 procent förväntade sig en förbättring. Påverkan på landskapsbilden och på miljön rädde det emellertid mindre konsensus om. Nästan varannan svarande trodde att landskapsbilden och även den lokala naturen skulle gynnas av ombyggnaden, fast en relativt stor andel (ungefär en tredjedel) ansåg att också landskapsbilden och den lokala naturen och miljön kunde försämrans. Även om åsikterna är delade på ett antal punkter så verkar de boende i Varberg i allmänhet ha uppfattningen att utbyggnaden kommer att vara bra för Varberg.

**Tabell 21. Uppfattningar om vad utbyggnaden kommer att innebära i Varberg.**

	Stor för- sämring	Viss för- sämring	Ingen för- ändring	Viss för- bättring	Stor för- bättring	Antal
Buller från förbi- passerande tåg	6	12	38	23	21	178
Miljö och trivsel i centrum	7	12	21	23	36	179
Resande till och från orten	2	11	36	33	18	177
Hus- och fastighetspriser	4	13	51	26	6	159
Framkomlighet på orten	4	5	29	36	26	182
Lokal natur och miljö	6	22	26	30	16	174
Landskapsbilden	11	19	23	33	15	172

Frågan: Vad tror Du att utbyggnaden av järnvägen kommer att innebära på din ort?

**Tabell 22. Medelvärde på uppfattningar om utbyggnadens effekter och uppfattningarnas relation till inställning till utbyggnaden**

	Medelvärde på 0 – 4 skala	Samband med åsikt i frågan*
Buller från förbipasserande tåg	2,4	0,36
Miljö och trivsel i centrum	2,7	0,58
Resande till och från orten	2,5	0,38
Utbud av service och affärer	2,2	0,37
Hus- och fastighetspriser	2,2	0,37
Framkomlighet på orten	2,7	0,51
Förutsättningar för handel och industri	2,7	0,46
Lokal natur och miljö	2,3	0,50
Förutsättningar för turism	2,6	0,42
Trafiksäkerhet	3,0	0,40
Landskapsbilden	2,2	0,47

\*Korrelation (Pearson's r) med frågan om man är för eller emot utbyggnaden (se tabell 4).

I tabell 22 redovisas olika tänkbara effekter av järnvägsutbyggnaden i Varberg. Alla dessa visar på ett starkt samband med om man är för eller emot det planerade projektet. Detta kan tolkas som ett tecken på att åsikterna är polariserade i Varberg. En mängd tänkbara förändringar är alla i viss mån relevanta i forandet av attityden till utbyggnaden. De som är för utbyggnaden anser i allmänhet att alla dessa aspekter kommer att förbättras medan de som är emot tenderar att se försämringar på alla dessa punkter. Frågorna om hur den nya järnvägen kommer att förändra staden och dess fysiska omgivning verkar ha oerhört stor vikt i den allmänna opinionen. Detta bekräftas även i tabell 23 där de flesta motståndare delar uppfattningen att utbyggnaden kommer att innebära skador på miljön och på landskapsbilden. Av de 39 personer som tyckte att landskapet skulle påverkas negativt så sade 61 procent sig vara emot utbyggnaden. Däremot hade störningar och olägenheterna under ombyggnaden ett mindre starkt samband med inställning till utbyggnaden.

**Tabell 23. Andel personer i Varberg som anser att olika nackdelar kommer att drabba orten.**

	Andel som kryssat för	Procent emot*
Möjliga nackdelar med utbyggnaden		
Tung trafik, buller och nedsmutsning under ombyggnaden	35	39
Tåget stannar inte	27	38
Hus riskerar att rivras	20	40
Människor måste flytta pga. tvångsinlösen	19	33
Miljön skadas	18	60
Landskapet påverkas	18	61
Svårt att ta sig till stationen	12	37
Centrum utarmas	5	40
Samhället delas	4	67
Andra nackdelar för dig eller din ort	4	56
Andel svarande som var emot utbyggnaden i Varberg		28

\*Procent som sade sig vara emot bland de som upplevde att nackdelen skulle drabba orten.

Sammanfattningsvis kan man säga att befolkningen i Varberg är mera kluven till utbyggnaden än de boende i Åsa eller Frillesås. Nästan en tredjedel var emot utbyggnaden som den planeras och de som är emot tenderar att mena att utbyggnaden kommer att innebära en rad olika negativa förändringar på orten. Å andra sidan var det nästan hälften som var positiva till utbyggnaden såsom den är planerad och dessa personer ansåg också att den nya järnvägen kunde medföra olika positiva effekter för orten.

## Falkenberg

*Falkenberg* (folkmängd 18 300). Ombyggnaden innebär att Västkustbanan flyttas från Falkenbergs innerstad och att en ny station skall byggas ungefär 2 km från centrum. En ny järnvägstunnel planeras vid och under ett villaområde. Planens förespråkare hävdar att samhällets kulturmiljö förbättras när spåret försvinner från centrum. Stadskärnan blir fri från buller och den barriär som banan utgör i dag. Men invånarna i byn Stafsinge där banan skall gå menar att byn kommer att sargas svårt och de boende vid den planerade tunneln har uttryckt farhå-



gor inför risker och olika sorts störningar. Dessutom har argumentet framförts att staden utarmas och att det blir svårare att pendla om stationen flyttas och att stationen därför måste få bli kvar i centrum.

Falkenberg är den ort där opinionen mot utbyggnaden av Västkustbanan är som starkast. Hela 38 procent sade sig vara emot utbyggnaden såsom den planeras. Detta kan jämföras med de 25 procent som var emot när telefonenkäten gjordes våren 1999.<sup>10</sup> Samtidigt finns det några aspekter som vissa respondenter anser kan bli bättre med den ombyggda järnvägen (tabell 24). Buller från förbipasserande tåg och miljön och trivsel i staden är de aspekter som i första hand framhålls även om det på dessa punkter finns stora minoriteter (ca 20 procent) som tror att det blir försämringar. Det förhållandet som anses försämrast mest är just resandet till och från Falkenberg – 60 procent av de boende i Falkenberg (+/- 7procent) tyckte det skulle bli svårare att resa till och från orten. Bara var sjätte person trodde att det med det nya spåret skulle bli lättare att resa med tåg. Nästan lika pessimistisk var synen på hur utbyggnaden skulle påverka landskapsbilden. Drygt hälften av de svarande såg utbyggnaden som något negativt för landskapsbilden och bara 13 procent förväntade sig en förbättring. Det är anmärkningsvärt att så många som 52 procent tyckte att framkomligheten på orten varken skulle bli bättre eller sämre, trots att det befintliga spåret planeras rivas upp och att därmed alla plankorsningar i centrum kommer att försvinna. En tredjedel ansåg dock dessa förändringar som fördelaktiga och att det skulle bli lättare att förflytta sig inom staden.

**Tabell 24. Uppfattningar om vad utbyggnaden kommer att innebära i Falkenberg.**

	Stor försämring	Viss försämring	Ingen förändring	Viss förbättring	Stor förbättring	Antal
Buller från förbipasserande tåg	9	12	32	23	25	187
Miljö och trivsel i centrum	8	10	37	25	20	192
Resande till och från orten	29	32	22	13	4	192
Hus- och fastighetspriser	12	20	49	16	3	168
Framkomlighet på orten	3	8	52	30	7	183
Lokal natur och miljö	9	29	35	19	9	187
Landskapsbilden	19	36	32	10	3	184

Frågan: Vad tror Du att utbyggnaden av järnvägen kommer att innebära på din ort?

<sup>10</sup> Dessa två siffror är inte helt jämförbara eftersom i telefon enkäten fanns bara svarsalternativ, för och emot, medan i postenkät kunde respondenterna svara på en skala från noll till fyra. Men om man jämför med de andra orterna verkar det ändå som de som bor i Falkenberg har blivit mera negativa till utbygganden mellan våren 1999 och våren 2000 då postenkäten gjordes.

**Tabell 25. Medelvärde på uppfattningar om utbyggnadens effekter och uppfattningarnas relation till inställning till utbyggnaden**

	Medelvärde på 0 – 4 skala	Samband med åsikt i frågan*
Buller från förbipasserande tåg	2,4	0,48
Miljö och trivsel i centrum	2,4	0,42
Resande till och från orten	1,3	0,40
Utbud av service och affärer	1,9	0,34
Hus- och fastighetspriser	1,8	0,39
Framkomlighet på orten	2,3	0,38
Förutsättningar för handel och industri	2,2	0,31
Lokal natur och miljö	1,9	0,41
Förutsättningar för turism	1,9	0,50
Trafiksäkerhet	2,8	0,26
Landskapsbilden	1,4	0,45

\*Korrelation (Pearson's r) med frågan om man är för eller emot utbyggnaden (se tabell 4).

I tabell 25 ser man att de som tror att bullret kommer att minska och att stadens centrala delar kommer att vinna på att spåret flyttas ut ur staden också tenderar att vara för ombyggnaden. Upplevda negativa effekter på landskapet och på resandet till och från orten verkar också vara viktiga argument för de som är emot att det nya dubbelspåret byggs öster om Falkenberg. Motståndarna upplever dessutom att en flyttad station kan försvåra förutsättningarna för stadens turistnäring. Att denna faktor verkar vara så viktig kan bero på att staden har drabbats av att flera stora företag har flyttats eller lagts ner under senare år vilket skapar motstånd till allt som kan tänkas drabba ytterligare en viktig näring i staden. Det kan också tyda på att de som är emot är starkt engagerade och att dessa personer anser att alla tänkbara negativa konsekvenser kommer att inträffa om spåret flyttas ut ur stadens centrala kvarter.

**Tabell 26. Andel som upplever olika nackdelar med utbyggnaden i Falkenberg (procent) och relation till inställning till utbyggnaden.**

Möjliga nackdelar med utbyggnaden	Andel som kryssade för	Procent emot
Svårt att ta sig till stationen	48	55
Tåget stannar inte	43	45
Människor måste flytta p g a tvångsinlösen	41	43
Centrum utarmas	37	63
Landskapet påverkas	31	54
Hus riskerar att rivas	28	48
Miljön skadas	26	53
Tung trafik, buller och nedsmutsning under ombyggnaden	21	46
Samhället delas	11	64
Andra nackdelar för dig eller din ort	2	40
<b>Andel svarande som var emot utbyggnaden i Falkenberg</b>		<b>35</b>

\*Procent som sade sig vara emot bland de som upplevde att nackdelen skulle drabba orten.

Tabell 26 bekräftar att flyttningen av stationen spelar en nyckelroll i den allmänna opinionen kring ombyggnaden av järnvägen genom Falkenberg. Nästan hälften tyckte att det skulle bli svårt att ta sig till stationen och en dryg tredjedel anser att stadens centrum kommer att utarmas om stationen flyttades. Dessa två uppfattningar har dessutom starka samband med att man också är emot utbyggnaden. Att utbyggnaden kan innebära skador på miljön vägde i Falkenberg också tungt för motståndet mot det planerade bygget. Det var många som insåg att människor skulle tvingas flytta i samband med utbyggnaden även om det inte var en faktor som skapade motstånd till den nya järnvägen.

I Falkenberg var det alltså många som var tveksamma eller kritiska till utbyggnaden av Västkustbanan och flyttningen av spåret och stationen ur stadens centrum verkar vara huvudskäl till detta motstånd. Effekten på den lokala landskapsbilden var också en viktig faktor.

### **Båstad**

*Båstad (folkmängd 14 200). Planet är att bygga en 8,6 kilometer tunnel under Hallandsåsen och flytta stationen längre österut. Den så kallade giftskandalen vid tunnelbygget genom Hallandsås är det mest kända episoden i hela Västkustbaneprojektet. Läckaget av det giftiga ämnet akrylamid ökade dramatiskt det lokala motståndet mot tunnelbygget. Också grundvattensänkningarna har blivit mycket omdiskuterade. Kommunledningen anser att tunneln skall byggas färdigt.*

I orterna som diskuterats hittills har påverkan på miljön visat sig vara en viktig faktor i den allmänna opinionen. Den ort där detta argument visat sig vara viktigast är Båstad där 54 personer ansåg att utbyggnaden innebar en 'stor försämring' för den lokala miljön och naturen. Av dessa var exakt hälften 'i hög grad emot' det nya spåret. En nästan lika viktig faktor bakom opinionen mot utbyggnaden är effekten på landskapsbilden, även om åsikterna är mer varierade på denna punkt. Ungefär var femte tyckte att den lokala naturen och miljön och även landskapsbilden skulle förbättras av ombyggnaden. Rimligen hade dessa respondenter i tanken att det nuvarande järnvägsspåret med sina plankorsningar kommer att rivas upp när tunneln en gång blir färdigbyggd. Dubbelt så många tyckte å andra sidan att miljön och landskapsbilden påverkades negativt av tunnelbygget. Uppfattningar om utbyggnadens påverkan på landskapsbilden har en ganska stark relation (0,48) till om man är för eller emot utbyggnaden (tabell 28).

Som framgår av tabell 27 så hade över hälften av de svarande uppfattningen att utbyggnaden var skadlig för den lokala naturen. Denna uppfattning hade ett starkt samband (0,52) med personens åsikt i frågan (tabell 28).

**Tabell 27. Uppfattningar om vad utbyggnaden kommer att innebära i Båstad.**

	Stor för- sämring	Viss för- sämring	Ingen för- ändring	Viss för- bättring	Stor för- bättring	Antal
Buller från förbi- passerande tåg	2	8	35	21	34	184
Miljö och trivsel i centrum	3	4	69	10	13	173
Resande till och från orten	13	25	30	22	10	188
Hus- och fastighetspriser	2	8	68	17	5	168
Framkomlighet på orten	1	4	58	30	7	182
Lokal natur och miljö	31	21	28	14	6	188
Landskapsbilden	24	22	31	17	5	185

Frågan: Vad tror Du att utbyggnaden av järnvägen kommer att innebära på din ort?

**Tabell 28. Medelvärde på uppfattningar om utbyggnadens effekter och uppfattningarnas relation till inställning till utbyggnaden**

	Medelvärde på 0 – 4 skala	Samband med åsikt i frågan*
Buller från förbipasserande tåg	2,8	0,22
Miljö och trivsel i centrum	2,3	0,22
Resande till och från orten	1,9	0,36
Utbud av service och affärer	2,0	
Hus- och fastighetspriser	2,1	
Framkomlighet på orten	2,4	0,14
Förutsättningar för handel och industri	2,4	0,27
Lokal natur och miljö	1,4	0,52
Förutsättningar för turism	2,3	0,40
Trafiksäkerhet	3,0	0,28
Landskapsbilden	1,6	0,48

\*Korrelation (Pearson's r) med frågan om man är för eller emot utbyggnaden (se tabell 4).

Hur utbyggnaden kommer att påverka kommunikationen till och från orten finns det delade uppfattningar om. Även denna fråga verkar spela en stor roll för personens inställning till det nya dubbelspåret. En tredjedel av de som besvarade enkäten i Båstad anser att den nya järnvägen kommer att ge bättre möjligheter att resa till och från Båstad medan en dryg tredjedel tror att det kommer att bli svårare att ta sig till och från staden. Förhållanden som man är något mer optimistisk om eller som inte anses påverkas speciellt mycket är hus- och fastighetspriserna, miljö och trivsel i centrum och framkomligheten på orten. En tredjedel tyckte att det skulle bli något lättare att ta sig runt kommunen när det gamla spåret tas bort. Denna uppfattning har däremot en ganska svag relation (0,14) med personens åsikt i frågan.

**Tabell 29. Andel som upplever olika nackdelar med utbyggnaden i Båstad (procent) och relation till inställning till utbyggnaden.**

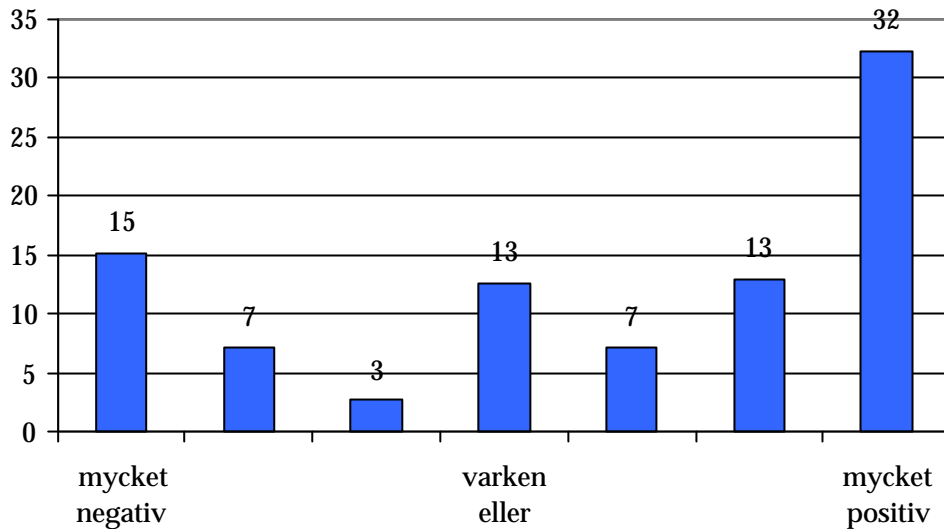
	Andel som kryssat för	Procent emot
Miljön skadas	51	50
Tåget stannar inte	46	40
Svårt att ta sig till stationen	38	43
Tung trafik, buller och nedsmutsning under ombyggnaden	35	47
Landskapet påverkas negativt	34	62
Hus riskerar att rivas	18	63
Människor måste flytta p g a tvångsinlösen	17	51
Andra nackdelar för dig eller din ort	4	56
Centrum utarmas	3	80
Samhället delas	2	25
Andel svarande som var emot utbyggnaden i Båstad		33

\*Procent som sade sig vara emot bland de som upplevde att nackdelen skulle drabba orten.

Tabell 29 bekräftar mönstret, att påverkan på landskapet och i synnerhet på miljön åter finns bland de "tyngsta" faktorerna när det gäller opinionen i Båstad. Möjligheten att resa med tåg har ett betydligt svagare samband med om man i Båstad är för eller emot den nya Västkustbanan. Det är dock intressant att notera att även i Båstad där debatten har kretsats intensivt kring tekniska och miljömässiga aspekter av utbyggnaden så finns det en empati för de som tvingas lämna sina hus på grund av bygget. Det var inte många som ansåg detta vara en nackdel med ombyggnaden, men dessa få var signifikant mer negativa till utbyggnaden än övriga svarande. Sambandet mellan uppfattningar att hus måste rivas och att vara emot utbyggnaden är något svårtolkat eftersom inga hus eller byggnader planeras rivas i Båstad.

Enkäten innehöll dessutom ett antal frågor som enbart ställdes till respondenterna i Båstad. Svaren på dessa frågor visar att opinionen är delad men ändå relativt positiv, inte bara till att ha en ny järnväg men dessutom till att bygga färdigt tunneln. En av frågorna handlade direkt om att bygga färdigt tunneln: "Vilken är Din inställning idag till att bygga färdigt tunneln genom Hallandsås?" med svarsalternativ från *mycket negativ* (=0) till *mycket positiv* (=6). Figur 1 visar svaren på denna frågan.

**Figur 2. Inställningar till att bygga färdigt tunneln genom Hallandsåsen (procent).**



Frågan: Vilken är din inställning idag till att bygga färdigt tunneln genom Hallandsås?  
Antal svarande 223 av vilka 8 procent svarade 'vet ej'.

Drygt femton procent var mycket negativa och ytterliggare 10 procent var i någon mån negativa till att tunneln skulle byggas färdigt. Detta jämfört med 53 procent som var i någon mån positiva (av dessa var 32 procent mycket positiva). Diagrammen visar på en viss polarisering i inställningarna till tunneln, dock inte så kraftigt att alla har valt sida i konflikten. Tjugo procent sade antingen att de 'inte visste' eller att de var varken positiva eller negativa (13 procent) till tunneln.

Tunnelbygget har huvudsakligen haft två typer av effekter på den lokala miljön i området – grundvattensänkningen och utsläppet av akrylamid. Den senare uppmärksammades oerhört mycket under hösten 1997 och våren 1998 medan grundvattensänkningen har fått mindre intensiv mediabevakning och är kanske mindre känd bland allmänheten i Sverige. Bland de boende i Båstad har man definitivt uppfattningen att grundvattensänkningen är skadligare för miljön än akrylamidutsläppet. Det var 38 procent av de svarande som tyckte att kemikalieutsläppet utgjorde en mycket stor skada på miljön att jämföras med de 61 procent som ansåg att grundvattensänkningen innebar en mycket stor skada på miljön. På en skala från noll (inga skador) till 6 (mycket stor skada) var medelvärdet 5,3 för grundvattensänkningen och 4,6 för giftutsläppet. När respondenterna bads ställa dessa två händelser mot varandra var det däremot en tredjedel som sade att de var 'lika allvarliga'.

Några andra uppfattningar bland respondenterna i Båstad som framkom i enkäten var att tunnelprojektet var dåligt planerat från början (80 procent tyckte att det var ett helt riktigt påstående) och att de ansvariga har lyssnat på orsbefolkningen 'alldeles för lite' (enligt 65 procent). Över hälften höll i någon mån med om att fortsatt tunnelbygge skulle leda till att miljön på Hallandsåsen skulle 'förstöras'.

## Glumslöv

*Glumslöv* (folkmängd 1 700, Landskrona kommun) Järnvägen låg tidigare 4 km öster om Glumslöv men går nu tätt förbi samhället. En grund tunnel (längd 610 m.) grävdes i öppet schakt genom Glumslövs backar i höjd med södra Glumslöv. Boende i Glumslöv har protesterat mot befarade bullerstörningar, förstörelse av natur- och kulturmiljö och hävdar att kommunen har varit för passiv i sina förhandlingar med Banverket. Byalaget krävde att banan skulle byggas längre ifrån samhället eller att tunneln åtminstone skulle förlängas för att minimera bullerstörningar och intrång.

Jämfört med de andra orterna som har undersökts är Glumslöv ett särfall genom att bygget har slutförts på orten och pendeltågstrafiken är i gång. Detta verkar ha haft effekten att det råder större enighet bland de boende på orten om vad utbyggnaden innebär: det blir lättare att resa till och från orten och hus och fastighetspriser förväntas stiga, men det blir å andra sidan mer buller och framförallt den lokala naturen och landskapsbilden förstörs (se tabell 30). Hela 86 procent upplever banan som ett intrång i landskapet medan 13 procent ansåg att det inte orsakade någon större förändring i den fysiska omgivningen. En fråga där uppfattningarna gick isär gällde hur den nya järnvägen skulle påverka själva orten – frågan om miljö och trivsel i centrum. Nästa lika många ansåg att den skulle försämrans som att den skulle bli bättre, fastän majoriteten ansåg att den nya banan inte skulle leda till någon förändring i ortens centrum. Det är intressant att notera att en tredjedel ansåg att framkomligheten på orten skulle bli bättre som en följd av utbyggnaden och nästan hälften sade att det inte skulle innebära någon förändring på den punkten.

**Tabell 30. Uppfattningar om vad utbyggnaden innebär i Glumslöv.**

	Stor för- sämring	Viss för- sämring	Ingen för- ändring	Viss för- bättring	Stor för- bättring	Antal
Buller från förbi- passerande tåg	31	56	8	3	2	250
Miljö och trivsel i centrum	7	16	57	16	3	239
Resande till och från orten	5	5	18	36	37	257
Hus- och fastighetspriser	3	10	15	55	17	246
Framkomlighet på orten	4	12	47	26	10	252
Lokal natur och miljö	19	45	29	6	1	250
Landskapsbilden	38	48	13	2	0,5	267

Frågan: Vad tror Du att utbyggnaden av järnvägen kommer att innebära på din ort?

**Tabell 31. Medelvärde på uppfattningar om utbyggnadens effekter och uppfattningarnas relation till inställning till utbyggnaden**

	Medelvärde på 0 – 4 skala	Samband med åsikt i frågan*
Buller från förbipasserande tåg	0,9	0,38
Miljö och trivsel i centrum	1,9	0,48
Resande till och från orten	3,0	0,48
Utbud av service och affärer	2,3	0,38
Hus- och fastighetspriser	2,7	0,37
Framkomlighet på orten	2,3	0,38
Förutsättningar för handel och industri	2,6	0,40
Lokal natur och miljö	1,2	0,49
Förutsättningar för turism	2,5	0,37
Trafiksäkerhet	2,2	0,43
Landskapsbilden	0,8	0,47

\*Korrelation (Pearson's r) med frågan om man är för eller emot utbyggnaden (se tabell 4).

Liksom i Falkenberg visar tabell 31 att alla faktorer som var med i enkäten verkar vara viktiga för den allmänna opinionen i Glumslöv. De sextio personer som var emot den nya järnvägen tyckte att den skulle ha en negativ påverkan på alla av aspekterna som listas i tabell 31. Detsamma gällde för de som sa att de var 'för' den nya järnvägen eftersom den innebär en förbättring på många olika sätt. Den viktigaste faktorn var ändå effekten på naturen som korrelerade starkt (0,49) med inställningen till den ombyggda järnvägen. Nästan lika starkt på den positiva sidan var att det har blivit lättare att resa till och från Glumslöv.

**Tabell 32. Andel som upplever olika nackdelar med utbyggnaden i Glumslöv (procent) och relation till inställning till utbyggnaden.**

	Andel som kryssat för	Procent emot
Tung trafik, buller och nedsmutsning under ombyggnaden	53	30
Landskapet påverkas negativt	48	33
Människor måste flytta p g a tvångsinlösen	34	30
Miljön skadas	32	39
Hus riskerar att rivas	27	35
Svårt att ta sig till stationen	12	44
Tåget stannar inte	8	57
Samhället delas	5	79
Andra nackdelar för dig eller din ort	5	39
Centrum utarmas	1	67
Andel svarande som var emot utbyggnaden i Glumslöv		21

\*Procent som sade sig vara emot bland de som upplevde att nackdelen skulle drabba orten.

Som framgår i tabell 32 så var det många som upplevde olägenheterna under ombyggnaden som en nackdel för orten, även om dessa personer i princip inte var mer negativa till projektet som helhet. Däremot hade uppfattningen att orten inte skulle få nytta



av banan (i och med att de inte trodde att tågen inte skulle stanna) och att den nya banan delade samhället båda starka samband med om man var för eller emot den nya Västkustbanan. I Glumslöv ansåg nästan hälften att den nya banan innebar det lokala landskapet i viss mån offrades. Det är intressant att notera att det är en relativt liten andel av dessa som är emot utbyggnaden jämfört med de andra orterna. Detta tyder på att effekten på landskapet är en viktigare faktor före banan byggs än efter. Landskapsbilden är föränderlig när banan är byggd så kanske den anses vara förändrad men inte förstörd.

## Lund

*Lund* (folkmängd 75 000). Det har funnits två huvudalternativ för Västkustbanan genom norra Lund: alternativ 1A innebär att det befintliga enkelspåret byggs om till dubbelspår och alternativ 2A att det befintliga enkelspåret rivs upp och nytt dubbelspår får en östligare sträckning. Banverket och kommunen vill ha 1A men en intressegrupp har formats av boende i området kring det befintliga spåret och de förordar med enfaset alternativ 2A.

Innan resultaten från Lund diskuteras fordras en kortare beskrivning av undersökningens särskilda metodologi för denna ort. Urvalet i Lund gjordes utifrån andra kriterier än på de andra sex orterna. För de andra sex orterna gjordes det slumpmässiga urvalet av respondenter utifrån de som hade orten som postort utan hänsyn till andra kriterier. I Lund har utbyggnaden av Västkustbanan väckt intresse främst bland de direkt berörda i norra Lund och detta, tillsammans med Lunds relativa storlek, bedömdes som en huvudanledning till att det blev ett stort bortfall på frågorna på telefonenkäten våren 1999; 21 personer av hundra som deltog hade aldrig hört talas om järnvägsfrågan.<sup>11</sup> Istället för att göra urvalet på hela Lund så utgick urvalet för postenkäten istället från de boende i fem stadsdelar som ligger längs den nuvarande och planerade sträckan norr om Lunds centralstation. I och med det snävare urvalet kom också svarsfrekvensen på postenkäten att ligga på samma nivå som de tre andra större städer som undersöktes. Det som går förlorat med denna urvalsstrategi är representativiteten för Lund som stad. Man kan inte dra slutsatser om vad allmänheten i Lund uppfattar om utbyggnaden av Västkustbanan utifrån dessa data. Resultaten i Lund är alltså uppskattningar av åsikterna enbart i den delen av staden där urvalet drogs. Man kan förmoda att personerna i dessa områden är mera insatta i frågan, men kanske även mer kritiska till utbyggnaden såsom den är planerad.

I Lund liksom i de andra orterna uppfattar man den lokala naturen som det stora offret för den nya järnvägen. Över hälften av de tillfrågade tyckte att utbyggnaden skulle innebära en försämring av den lokala naturen och miljön och denna uppfattning hade stor betydelse för om personen var för eller emot det nya dubbelspåret (korre-

---

<sup>11</sup> Grimes, Marcia (2000) "The Public and the Railway." s. 116 i *National Objectives - Local Objections: Railway Modernization in Sweden*. Åsa Boholm (red) Göteborg: Centrum för forskning om offentlig sektor.

tionskoefficienten var 0,52). En annan negativ konsekvens som många förväntade sig var en ökning i bullret från tågen och av de svarande tyckte drygt 70 procent att det skulle bli mera buller. Utbyggnaden förväntades inte ha någon större effekt på stadens centrala stadsdelar och inte heller på framkomlighet på orten, fastän en fjärdedel tyckte det kunde ske en viss förbättring på denna punkten. Många (nästan 70 procent) ansåg att den nya banan kunde innebära en förbättring när det gäller resandet till och från orten men denna uppfattning hade en relativt svag relation till om man var för eller emot utbyggnaden. Andra faktorer som spelade roll för den allmänna opinionen var att buller skulle öka. Ökad trafiksäkerhet upplevdes som en fördel med dubbelspåret och detta verkar ha skapat stöd för projektet bland de som bor i närheten till spåret i Lund.

**Tabell 33. Uppfattningar om vad utbyggnaden kommer att innebära i Lund.**

	Stor för- sämring	Viss för- sämring	Ingen för- ändring	Viss för- bättring	Stor för- bättring	Antal
Buller från förbi- passerande tåg	23	48	21	6	1	187
Miljö och trivsel i centrum	6	15	68	7	4	164
Resande till och från orten	1	2	30	48	20	179
Hus- och fastighetspriser	10	17	57	12	4	161
Framkomlighet på orten	4	9	59	23	5	170
Lokal natur och miljö	12	41	39	7	1	175
Landskapsbilden	17	39	39	2	3	175

Frågan: Vad tror Du att utbyggnaden av järnvägen kommer att innebära på din ort?

**Tabell 34. Medelvärde på uppfattningar om utbyggnadens effekter och uppfattningarnas relation till inställning till utbyggnaden**

	Medelvärde på 0 – 4 skala	Samband med åsikt i frågan*
Buller från förbipasserande tåg	1,2	0,50
Miljö och trivsel i centrum	1,9	0,43
Resande till och från orten	2,9	0,37
Utbud av service och affärer	2,2	0,37
Hus- och fastighetspriser	1,8	0,40
Framkomlighet på orten	2,2	0,39
Förutsättningar för handel och industri	2,5	0,36
Lokal natur och miljö	1,5	0,52
Förutsättningar för turism	2,5	0,40
Trafiksäkerhet	2,4	0,46
Landskapsbilden	1,4	0,43

\*Korrelation (Pearson's r) med frågan om man är för eller emot utbyggnaden (se tabell 4).

Liksom i Varberg så har alla de upplevda fördelar och nackdelar som redovisas i tabell 34 starka statistiska samband med om man är för eller emot utbyggnaden av Västkustbanan. Det betyder med andra ord att de som var för utbyggnaden förväntade sig förbättringar på alla dessa punkter medan de som var emot trodde att det kunde ske en försämring på alla dessa punkter. Detta kan innebära att enkäten lyckades fånga de viktiga dimensionerna i den lokala debatten. Det kan också tolkas som ett tecken på att

åsikterna är mycket polariserade i Lund och att alla argument tas som ytterliggare stöd för ens åsikt. Den senare tolkningen betraktar givetvis sakargument som enbart medel för att nå ett mål som inte är okontroversiellt.

Av resultaten i tabell 17 nedan framgår det att den nackdelen som nämndes av de flesta (ca 40 procent) som kan drabba de boende i Lund var just expropriation – folk tvingas sälja sina hus och flytta. Denna uppfattning verkar inte vara en viktig faktor i motståndet till utbyggnaden, men det var ändå 42 procent av de som kryssade för expropriationen som en nackdel som också var emot projektet.

**Tabell 35. Andel som upplever olika nackdelar med utbyggnaden i Lund (procent) och relation till inställning till utbyggnaden.**

	Andel som kryssat för	Procent emot*
Människor måste flytta p g a tvångsinlösen	39	42
Tung trafik, buller och nedsmutsning under ombyggnaden	36	43
Hus riskerar att rivas	31	46
Landskapet påverkas	26	55
Miljön skadas	23	48
Samhället delas	8	65
Tåget stannar inte	7	25
Centrum utarmas	4	44
Svårt att ta sig till stationen	2	20
Andra nackdelar för dig eller din ort	1	67
<b>Andel svarande som var emot utbyggnaden i Lund</b>		<b>30</b>

\*Procent som sade sig vara emot bland de som upplevde att nackdelen skulle drabba orten.

I tabell 35 ser man också att de som upplevde att utbyggnaden skulle ha en negativ påverkan på landskapet (en fjärdedel av de svarande i Lund) var också i större utsträckning emot (55 procent). Det var relativt få som ansåg att det nya spåret skulle dela samhället. Bland dessa var en stor andel (65 procent) också emot utbyggnaden såsom den planeras i Lund.

Sammanfattningsvis kan man säga att de boende i den nordvästra delen av Lund är tveksamma till utbyggnaden och återigen ligger effekten på landskapet och naturen till grund för en del av kritiken. Mer än på andra orter så lyfts fram att människor tvingas flytta i samband med utbyggnaden. I data från Lund ser man alltså en tydligare koppling mellan debatten såsom den har utvecklats i medierna, de argument som aktionsgrupper har lagt fram och svaren på enkäten.

## Att dra ihop trådarna

Trots variationerna mellan orterna kan det vara intressant att se hur de olika för- och nackdelarna väger mot varandra i hela materialet. Vilka aspekter är man mest orolig för och vilka fördelar förväntar man sig? Av de ortsvisa redovisningarna har det framgått att effekten av den nya järnvägen på den lokala landskapsbilden är en av de viktigaste frågorna i ett sådant här projekt och resultaten i Tabell 37 bekräftar att detta håller även när man ser på hela materialet. Förändringar i landskapsbilden är den största nackdelen med utbyggnaden. På fördelssidan lyfts trafiksäkerhet fram, resande mellan orterna, framkomligheten inom orterna och förutsättningar för handel och industri. Alla upplevda för- och nackdelar har starka relationer (mellan 0,3 och 0,5) till om man är för eller emot utbyggnaden men det finns en viss variation. Bullret från tågen är den minst viktiga faktorn medan effekten på miljön är den mest viktiga faktorn.

Resten av rapporten använder regressionsanalys, en form av sambandsanalys som sätter de förklarande faktorerna emot varandra för att se vilken som har den starkaste förklaringskraften under kontroll för olika tänkbara förklaringsfaktorer. Bygger åsikter på upplevd nytta eller nackdelar med den nya banan eller kommer andra attityder och uppfattningar också in i bilden?

Med användning av regressionsanalys kan man kontrollera inte bara relationen mellan enskilda attityder eller åsikter och inställning till utbyggnaden, utan även bygga modeller som testar vilka av olika tänkbara förklaringsfaktorer som har den starkaste relationen med om man är för eller emot utbyggnaden. Är, till exempel, de som upplever att de har kunnat påverka hur järnvägen skall byggas om mera positiva till den planerade sträckning även när man tar hänsyn till vad personen tycker om för- och nackdelarna med sträckningen? Upplevelsen att kunna påverka och positiv inställning till utbyggnaden samvarierar, men samvariationen kan emellertid bero på att de som förväntar sig dra nytta av den nya järnvägen är både positiva till att den skall byggas ut (de är för) och dessutom upplever att de har kunnat (i praktiken eller hypotetiskt) påverka planeringsprocessen. Genom att sätta dessa två attityder – förväntad nytta och upplevd möjlighet att kunna påverka planeringen – emot varandra i en regressionsmodell kan man testa vilken attityd som har den starkaste förklaringskraften för om man är för eller emot. Det kan även hända att relationen mellan upplevd möjlighet att påverka och inställning till utbyggnaden försvinner helt och hållet.

Möjligheterna för vilka faktorer som kan inkluderas i en regressionsmodell är bara begränsad av enkätfrågorna och forskarnas fantasi. De faktorer som inkluderas här är de som tidigare forskning om utbyggnaden av Västkustbanan och andra lokaliseringfall har identifierat som viktiga i allmänhetens reaktion till det som skall lokaliseras. Förväntad fördel eller negativa följder av den nya järnvägen för en själv och för orten är givetvis viktiga tänkbara faktorer i människors inställning till utbyggnaden. Faktorer som inkluderas är alltså:

- Personlig *fördel* eller *nackdel* av att järnvägen byggs ut
- Ortens *fördel* eller *nackdel* av den nya Västkustbanan

- Risker och faror förenade med själva *utbyggnaden* av järnvägen
- Risker och faror förenade med den *framtida trafiken*
- *Oro* för risker och faror förenade med utbyggnaden av järnvägen
- Förtroende för Banverket
- Tillfredsställelse med upplevd möjlighet att påverka planeringen av utbyggnaden
- Värdering av tekniska framsteg
- Kön
- Hur länge personen har bott på orten
- Närhet till den planerade järnvägen
- Utbildning
- Ålder

Frågorna som *inte* visade sig ha någon relation med om man var för eller emot var att man upplevde att själva utbyggnaden var riskfylld, hur länge man har bott på orten, hur nära den nya järnvägen kommer att ligga det egna huset och utbildning. Tabell 36 nedan visar de ostandardiserade koefficienterna för alla förklaringsfaktorer som inkluderades i modellen samt skala för svarsalternativen på dessa frågor. Asteriskerna betyder att koefficienten och därmed faktorn hade en signifikant inverkan på inställningen för eller emot. De uppfattningar eller egenskaper som visade sig ha en signifikant relation med åsikt har markerats i fet stil.

**Tabell 36. Olika faktorerers förklarings effekt på inställning för eller emot den nya järnvägen**

	Standardiserad koefficient
<b>Personligen fördel eller nackdel</b>	<b>0,29**</b>
<b>Ortens fördel eller nackdel</b>	<b>0,27**</b>
Risker med utbyggnaden	-0,02
<b>Risker med den framtida trafiken</b>	<b>-0,11**</b>
<b>Oro för risker</b>	<b>-0,06*</b>
<b>Förtroende för Banverket</b>	<b>0,10**</b>
<b>Tillfredsställelse med påverkansmöjlighet</b>	<b>0,17**</b>
Värdering av tekniska framsteg	0,03
<b>Män</b>	<b>0,04*</b>
Botid i kategorier	-0,01
Närhet till den planerade järnvägen	0
Utbildning	-0,01
<b>Ålder i kategorier</b>	<b>0,05*</b>

\*p<0.05, \*\*p<0.01 R<sup>2</sup><sub>adj</sub> = 0,54

N=1118

Inte helt överraskande visar det sig att uppfattningar om i vilken utsträckning den nya järnvägen kommer att vara en för- respektive nackdel för en själv och för orten har den starkaste samband med om man är för eller emot. Dessa två ligger för övrigt väldigt nära varandra i människors tänkande. De som upplever den nya järnvägen som bra för orten upplever den bra även för dem själva, och tvärtom (korrelationen är 0,7). Andra uppfattningar som är viktiga är huruvida man hyser förtroende för Banverket, om man upplever den framtida trafiken som riskfylld eller inte (i tabell 8 ser man att det inte är speciellt många som gör det) och hur nöjd man är med den upplevda möjligheten att påverka planeringen. Ytterliggare tre faktorer spelar en roll i människors inställning även om dessa har något svagare effekter. Dessa är om man känner sig orolig om riskerna förknippade med utbyggnaden (också relativt få), ålder (de yngre är något mera negativa till utbyggnaden) och kön (män är mera positiva till utbyggnaden). Även i dessa data liksom i telefonenkätundersökningen, så är kvinnor mera skeptiska till den nya järnvägen än män, även under kontroll för alla andra uppfattningar och attityder.

**Tabell 37. Uppfattningar om effekter av utbyggnaden av Väst kustbanan på sju orter**

	Stor för- sämring	Viss Försämring	Ingen förändring	Viss förbättring	Stor förbättring
	0	1	2	3	4
Buller från förbipasserande tåg	11	23	23	13	15
Miljö och trivsel i centrum	5	9	37	15	15
Resande till och från orten	7	9	24	23	19
Utbud av service och affärer	2	3	55	13	4
Hus- och fastighetspriser	4	9	34	22	8
Framkomlighet på orten	3	6	36	26	12
Förutsättningar för handel och industri	1	2	39	25	8
Lokal natur och miljö	12	24	27	13	6
Förutsättningar för turism	2	5	40	25	9
Trafiksäkerhet	2	4	24	31	20
Landskapsbilden	17	26	24	11	5
Sammanlagt	6	11	33	20	11

### **Tidigare publicerade arbetsrapporter i CEFOS serie:**

- Håkansson, Nicklas (2000) *Framing the Tunnel. Local News Media and the Hallandsås Toxic Leak 1997*. Göteborgs universitet, CEFOS, arbetsrapport 27. Finns som PDF-fil på [www.cefos.gu.se](http://www.cefos.gu.se)
- Richard, Marie-Pierre (2000) *Lokalt medborgarskap i Sverige*. Göteborgs universitet, CEFOS, arbetsrapport 26. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Johansson, Thomas (2000) *Den frånvarande staden? Från Chicago till Göteborg, via Los Angeles*. Göteborgs universitet, CEFOS, arbetsrapport 25. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Johansson, Folke; Johansson, Sanna, Kling, Carin & Szücs, Stefan (2000) *Kommunmedborgarundersökningen 1998*. Göteborgs universitet, CEFOS, arbetsrapport 24. Pris 50 kr exkl. moms och frakt (under publicering)
- Strandberg, Urban (red.) (1999) *Svenska Kommunförbundet om kommuner och självstyrelse i framtidens nationalstat. En diskussion mellan forskare och Svenska Kommunförbundets programberedning*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 23. Pris 50 kr exkl. moms och frakt
- Hagevi, Magnus (1999) *Kommunalt förtroendevalda 1999*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 22. Pris 50 kr exkl. moms och frakt
- Velicu, Adrian (1999) *The Idea of Citizenship: A Historical Survey*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 21. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Heshmati, Almas & Engström, Lars-Gunnar (1999) *Estimating the Effects of Vocational Rehabilitation Programs in Sweden*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 20. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Heshmati, Almas & Maasoumi, Esfandiar (1998) *Stochastic Dominance Amongst Swedish Income Distributions*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 19. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Heshmati, Almas (1998) *Productivity Measurements in Swedish Departments of Gynecology and Obstetrics*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 18. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Heshmati, Almas (1998) *Labor Demand, Efficiency and Risk in Swedish Savings-Banks*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 17. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Heshmati, Almas & Ljunggren, Gunnar (1998) *Resource Use and Cost Heterogeneity in Swedish Geriatric Rehabilitation*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 16. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Heshmati, Almas (1997) *Quality Adjusted Measures of Services in Public Schools*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 15. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Norling, Ingemar (1996) *Hälsa och fritid. Studier i 10 kommuner av samspelet mellan hälsoläge, livsstil och ekonomiska faktorer*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 14. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Bjurek, Hans & Palmer Edward (1996) *Relativ produktivitet inom försäkringskassornas lokalkontor*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 13. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.



- Strandberg, Urban (red.) (1996) *Välfärdsstaten och socialförsäkringssystemet. Ett mångvetenskapligt forskningsprogram om inkomstkompensation vid sjukdom*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 12. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Bennulf, Martin; Lundin, Ulrika & Petersson, Stefan (1996) *Västsvensk opinion 1995. Undersökningsdesign, urval, materialinsamling och frekvensfördelningar*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 11. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Bennulf, Martin; Lundin, Ulrika & Petersson, Stefan (1996) *Lokalt miljöarbete 1995. Undersökningsdesign, urval, materialinsamling och frekvensfördelningar*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 10. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Andersson, Ulrika, Heshmati, Almas, & Ingstrand, Katrin (1995) *Den svenska grundskolans effektivitet*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 9. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Solli, Rolf & Källström, Anders (1995) *Kommundirektören. En studie av kommunens högste tjänsteman*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 8. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Grundén, Kerstin (1995) *Privatisering en modern global process*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 7. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Grundén, Kerstin (1995) *Den offentliga sysselsättningens storlek i OECD-länderna. En inventering av några statistikkällor*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 6. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Johansson, Vicki (1994) *Samhällets omsorgsstruktur under förändring. Politiska beslut som initierar rörelser mellan omsorgsformer i fyra kommuner*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 5. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Dahlkvist, Mats & Strandberg, Urban (1994) *Kontrakt eller förvaltning - förening eller gemenskap. Idéer och värdemönster i debatten om kommunerna och välfärden*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 4. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Moen, Olof (1993) *Befolkningens geografiska spridningsmönster. Den strategiska faktorn i det kommunala beställar-utförarkonceptet*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 3. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Haglund, Roger & Jaktling, Tomas (1993) *Inventering av 28 kommuners organisationsförändringar. Pilotstudie våren 1993*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 2. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.
- Johansson, Folke; Lorentzon, Lars Olof & Strömberg, Lars (1993) *Kommunmedborgarundersökningen 1991. Undersökningsdesign, urval, datainsamling, marginalfördelningar och bortfall*. Göteborgs universitet, CEFOS, Arbetsrapport 1. Pris 50 kr exkl. moms och frakt.

**CEFOS** – Centrum för forskning om offentlig sektor vid Göteborgs universitet, inrättades 1991 och utgör en del av statsmakternas långsiktiga satsning på mångvetenskaplig grundforskning om den offentliga sektorn.

**CEFOS** skall initiera och befrämja forskning om den offentliga sektorns ledning, styrning, organisation, finansiering och utvärdering särskilt på lokal och regional nivå. Förnyelse av den offentliga sektorn står i fokus för forskningen.

**CEFOS** stödjer forskningsprojekt inom fem programområden:

- Den offentliga sektorn i ett makroperspektiv
- Den offentliga sektorns inre organisation
- Den offentliga sektorn och medborgarna
- Välfärdsstaten och socialförsäkringssystemet
- Lokalt medborgarskap.

**CEFOS** idé är att samla forskare/forskargrupper från olika discipliner till samarbete i en gemensam forskningsmiljö.

#### **Arbetsrapporter från CEFOS kan beställas hos:**

Göteborgs universitet  
CEFOS  
Box 720  
405 30 Göteborgs universitet

Tele: 031-773 4142  
Fax: 031-773 4480  
E-post: cefos@cefos.gu.se  
Hemsida [www.cefos.gu.se](http://www.cefos.gu.se)