



Västkustbanan och medborgarna

Resultat från en enkätundersökning genomförd hösten 2002

Urban Strandberg

ARBETSRAPPORT 29

2003

CEFOS
Göteborgs universitet



Innehåll

Tabeller och figurer

Inledning	1
Bakgrund	3
Lokaliseringskontroverser - en kort introduktion av forskningsområdet	3
Ett svenskt exempel - Västkustbanans utbyggnad till dubbelspårig järnväg	3
Forskningsprojektet	8
Postenkät 2002: bakgrund, innehåll och urval	10
Resultaten	13
Uppfattningar om järnvägsombyggnadens förväntade följder	13
Fördelar och nackdelar, både för orten och personligen	22
Kan järnvägsombyggnaden vara farlig? Om identifierade risker och oro bland de svarande	25
Kommunikation, information och bedömningar av Banverket	28
Inflytande och påverkansmöjligheter	34
Inställning till järnvägsombyggnaden och vad som förklarar om man är för eller emot	40
Avslutande reflektioner	45

Tabeller och figurer

Tabeller

Tabell 1: Upplevelser av personlig påverkan av järnvägsombyggnaden	13
Tabell 2: Källor från vilka ortsborna hämtar sin information om järnvägsombyggnaden	29
Tabell 3: Lokalinvånarnas engagemang kring järnvägsombyggnaden	34
Tabell 4: Den bedömda effektiviteten av olika aktiviteter för den enskilde medborgarens påverkan av samhällsfrågor	37

Figurer

Figur 1: Enkätens urval och svarsfrekvens	10
Figur 2: Förändringar som järnvägsutbyggnaden kan innebära för orten	15
Figur 3: Vad utbyggnaden innebär för Åsa	16
Figur 4: Vad utbyggnaden innebär för Frillesås	17
Figur 5: Vad utbyggnaden innebär för Varberg	18
Figur 6: Vad utbyggnaden innebär för Falkenberg	19
Figur 7: Vad utbyggnaden innebär för Båstad	19
Figur 8: Vad utbyggnaden innebär för Glumslöv	20
Figur 9: Vad utbyggnaden innebär för Lund	21
Figur 10: Dubbelspåret som en för- eller nackdel för orten	22
Figur 11: Dubbelspåret som en för- eller nackdel för den enskilde	24
Figur 12: Upplevelser av risker och faror kring själva ombyggnadsprocessen	25
Figur 13: Upplevda risker kring den framtida trafiken på det nya dubbelspåret	26
Figur 14: Oro inför risker förknippade med järnvägens utbyggnad till dubbelspår	27
Figur 15: Uppfattningar om Banverkets information	30
Figur 16: Uppfattningar om Banverket lyhörddhet för medborgarnas synpunkter	31
Figur 17: Uppfattningar om i vad mån Banverket tar hänsyn till det lokala samhället	32
Figur 18: Förtroende för Banverket	33
Figur 19: Upplevd och önskad påverkansmöjlighet	35
Figur 20: Intresse av utökat engagemang och deltagande i lokala byggnadsprojekt	36
Figur 21: Beslutsfattarnas lyhörddhet för särskilda grupper i samhället	39
Figur 22: Allmänhetens inställning till att bygga om Västkustbanan till dubbelspårig järnväg	41
Figur 23: Faktorer som har en inverkan på om man är för eller emot utbyggnaden av Västkustbanan till en dubbelspårig järnväg	43

Inledning

Som vi lever i en demokrati tänker vi oss att enskilda medborgare sätter värde på att involveras i det politiska livet. Det kan handla om att beslutsfattare informerar och lyssnar på medborgarna eller om att den enskilde aktivt engagerar sig för att söka påverka beslut som skall fattas. Men hur är det med den saken egentligen? Vill medborgarna engagera sig, upplever de att engagemang är meningsfullt och vilka kanaler för påverkan upplevs som mer effektiva än andra? Sådana frågor om demokratins funktionsätt kan utforskas på olika sätt.

I föreliggande rapport tas utgångspunkten från ett konkret exempel där demokratiskt beslutsfattande och verkställande av besluten kommer till uttryck. Det handlar om hur boende i orter längs den svenska västkusten upplever att de och deras ort påverkas av att järnvägen byggs om till dubbelspår. Den omedelbara verkan för vardagslivet och synligheten av utbyggnadsprocessen väcker många frågor. Det kan handla om nyttan/onyttan av järnvägsombyggnaden för den enskilde eller för orten men också om upplevda risker och oro för desamma. Därtill kommer att ortsinvånarna kan ha olika upplevelser av i vad mån myndigheter och beslutsfattare informerar, lyssnar och visar hänsyn. Sammantaget innebär en så omfattande process som Västkustbanans dubbelspårutbyggnad att värderingar, intressen och demokratiska procedurer möts och rentav ställs på sin spets.

Att järnvägsombyggnad är en intressant fråga för demokratin illustreras också av att ombyggnadsprocessen involverar ett osedvanligt stort och vidsträckt antal för samhällslivet relevanta aktörer. Som västkustbanautbyggnadens ursprungliga beställare och beslutsfattare återfinns vi regering och riksdag. Banverket är den statliga myndighet som har det verkställande ansvaret för själva utbyggnaden och SJ jämte ytterligare huvudmän har ansvaret för trafikeringen. Ansvaret för granskning av utbyggnaden tillkommer olika statliga myndigheter såsom Räddningsverket och Boverket liksom rättsliga instanser som Vattendomstolen och Miljödomstolen. Därtill kommer länsstyrelserna (i Halland och Skåne) som är involverade på huvudsakligen två sätt. Dels som ombud för länens näringspolitiska intressen av en fungerande infrastruktur, dels som granskare av utbyggnadens genomförande, i sin roll som statlig kontrollinstans.

På den regionala nivån finns ytterligare aktörskategorier. Dels de huvudmän som har ansvaret för den regionala trafikeringen av järnvägen, dels landsting och regionorganisation, dels regionala massmedier (främst dagstidningar och regional-TV). Även på den kommunala och lokala nivån finns flera olika aktörskategorier. De kommunala politiska och administrativa ledningarna är uppenbart involverade i järnvägsutbyggnaden. Inte minst har byggnadsnämnderna en central roll i att pröva de ansökningar om byggnadslov som Banverket inkommer med. Lokala tidningar och olika slags föreningar (alltifrån köpmannaföreningar till vägföreningar och villaägarföreningar) är en annan aktörskategori. Till kategorin lokala föreningar hör också, och inte minst, de grupper som bildats i syfte att påverka järnvägsutbyggnaden. Ytterligare en aktörskategori utgörs av de entreprenörer som på Banverkets uppdrag utför det konkreta utbyggnadsarbetet. Enskilda medborgare och sakägare (mark- och husägare) är givetvis två andra väsentliga grupper på lokal nivå. Sist och slutligen kan man

också betrakta involverade forskare och experter som en urskiljbar kategori av aktörer, verk-samma på samtliga nivåer.

Att studera olika myndigheters och beslutsfattares drivkrafter och agerande är i sig en intressant uppgift. Ett sådant studium är dock inte uppgiften för denna rapport. I fokus för studien står istället den till antalet största gruppen - sju orters invånare – och de attityder och ställningstaganden till järnvägens utbyggnad som denna grupp ger uttryck för. Närmare bestämt redovisas resultaten av en postenkät som våren 2002 sändes till vardera 500 personer i följande sju orter: Åsa, Frillesås, Varberg, Falkenberg, Båstad, Glumslöv och Lund. Syftet är att undersöka vilka uppfattningar som gemene man har om demokratins procedurer och samhällsbyggandets mål och medel såsom detta kommer till uttryck kring Väst kustbanans utbyggnad till dubbelspårig järnväg.

Bakgrund

Lokaliseringskontroverser - en kort introduktion av forskningsområdet

I västvärlden har lokala kontroverser kring anläggandet av storskaliga och tekniska anläggningar blivit allt vanligare. Boende protesterar ibland högljutt mot att en av dem önskad anläggning skall förläggas till orten. Det kan röra sig om alltifrån kraftverk av olika slag, sopstationer, militära övningsfält och flygplatser till motorvägar, järnvägar, vindkraftverk eller mobiltelefonmaster. I sådana kontroverser ställs för det första lokal opinion och identitet mot samhällets övergripande målsättningar och behov. För det andra ställs olika värderingar och ståndpunkter mot varandra också inom lokalsamhället.

Mot denna bakgrund av ökande grad av kontroverser kring lokaliseringsfrågor har bland forskare i västvärldens industriländer studier av lokaliseringsfrågor utvecklats till ett självständigt forskningsfält. Ett tema inom fältet fokuserar på riskfrågor, detta eftersom det visat sig att allmänhetens uppfattning om risker spelar en betydelsefull roll när det gäller attityder till lokalisering. Ett annat viktigt tema är demokratifrågor som handlar om medborgares förtroende för politiker och tjänstemän och den kommunala, regionala och statliga beslutande och förvaltande maktens legitimitet. Lokaliseringsforskning fokuserar vidare på intressekonflikter, värderingskonflikter, upplevda fördelar och nackdelar med en anläggning och avvägningar mellan dessa, delaktighet i besluts- och verkställighetsprocesser och hur samrådsformer för allmänhetens deltagande och insyn i besluts- och verkställighetsprocesser kan organiseras.

Ett svenskt exempel - Västkustbanans utbyggnad till dubbelspårig järnväg

Ett exempel i Sverige på en lokalisering som gett upphov till politisk och social mobilisering och kontroverser är utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår. Att banan skulle kosta på en omfattande upprustning beslöts av riksdagen 1988, ett beslut som ingick i dåtidens allmänna mycket stora trafikpolitiska satsning. Till bakgrunden hör också att berörda kommuner, både enskilt och i grupp, samt länsstyrelserna i Halland och Skåne under en följd av år arbetat mycket medvetet och målinriktat för att få till en upprustning av järnvägen. På så vis kan satsningen beskrivas som driven både ”underifrån” och ”uppifrån”, vilket i sig kan ses som en gynnsam förutsättning för iscensättningen av satsningen. När planeringen och sedermera projekteringen satte fart visade det sig dock ganska så snart att det fanns hinder i vägen. Som exempel på fördröjande hinder kan nämnas krav relaterade till spårutbyggnadens inverkan på kultur- och naturmiljö, byggnadstekniska svårigheter, bristande ekonomiska resurser, i några fall tvister mellan Banverket och kommuner om ansvaret för kostnader relaterade till utbyggnaden, byggnadstekniska eller organisatoriska misräkningar samt överklaganden av fattade beslut. Den sammantagna slutsatsen är att utbyggnadsprocessen varit långt mycket besvärligare och i tiden utdragen än vad som ursprungligen planerades. Förvisso är runt 80 procent av

den totala sträckningen färdigt utbyggd till dubbelspårig järnväg. Men innan de resterande procenten enkelspårig järnväg är ombyggda måste flertalet svåra problematiker överkommas.

Ur forskningens synpunkt inrymmer processen kring Västkustbanans utbyggnad hela det spektrum av frågeställningar som studeras inom lokaliseringsforskningsfältet. Det handlar om skilda synsätt på hur (knappa) resurser skall användas och fördelas. Det handlar också om olika värderingar och ståndpunkter i synen på samhällets utveckling. Och det handlar framförallt om skiftande uppfattningar om under vilka former som beslut skall fattas och verkställas när det gäller samhällets fortsatta byggnad och utveckling. Särskilt tydligt kommer de skiljaktiga uppfattningarna till uttryck i lokalsamhället. Kontroverserna har varit, och är fortfarande, många om vilken linjesträckning och stationsplacering som är bäst för den egna orten. I flera kommuner har det skapats en djup klyfta mellan den politiska ledningen och grupper av engagerade ortsinvånare som organiserat sig för att påverka järnvägens ombyggnad. Befolkningarnas attityder till järnvägsombyggnaden skiftar dock mellan orterna längs banan. Likaså finns det en stor variation beträffande dels den i vardera orten specifika karaktären av ombyggnationen, dels graden av färdigställande.

I den lilla orten Åsa (cirka 3 000 invånare), som är en del av Kungsbacka kommun, skär det existerande enkelspåret rakt igenom orten. Banverket fattade 1993 beslut om att det nya dubbelspåret skulle dras i en helt ny linjesträckning öster om orten. Ett väsentligt avsnitt består av en 1,8 km lång tunnel. 1998 beviljade Kungsbacka kommun bygglov för tunneln och den 12 september 2000 meddelades vattendomen. Själva byggnadsarbetet inleddes sommaren 2002. Sprängningsarbetet kring tunneln gjordes färdigt i slutet av oktober 2003 och banan är planerad att tas i drift under våren/sommaren 2004.

Också Frillesås är en mindre ort (cirka 1 000 invånare) belägen strax söder om Åsa samt är också en del av Kungsbacka kommun. Liksom i Åsa hade den enkelspåriga järnvägen en linjesträckning som skar rakt igenom samhället. Till skillnad från i Åsa valde Banverket att bygga det nya dubbelspåret längs den befintliga linjesträckningen. Den 25 januari 1996 fattade regeringen det expropriationsbeslut som lade grunden för en sådan ombyggnad. Byggnadsarbetet inleddes i januari 2001 och den nya banan togs i drift på våren 2002. Ombyggnationen i Frillesås har dock inte varit oomstridd. Så pläderade både Kungsbackas kommunledning och den lokala gruppen 'Klyv inte vårt samhälle' under planeringsfasen på 1990-talet för att dubbelspåret borde byggas i en ny linjesträckning öster om samhället. Under samma tid försökte 'Stråvalla Strands Vägförening' påverka järnvägsombyggnaden till att inte innefatta dubbelspårsutbyggnad på Stråvalla strand, strax söder om Frillesås.

På våren 1993 presenterade Banverket fem olika alternativ för en ombyggnation av järnvägen i Varberg. Två av alternativen innebar en ändrad sträckning öster om staden och tre alternativ innebar ombyggnation i befintlig sträckning. Varbergs kommun och Länsstyrelsen i Halland förordade det femte förslaget, innebärande att dubbelspåret byggdes i en tunnel under staden och att stationen kvarstod i sitt befintliga läge. Därpå följde några år av förhandlingar om tunnelns närmare utformning men framförallt om dess finansiering. I november 1996 löstes finansieringsfrågan. Varbergs kommun beslutade bidra med 90 miljoner och Banverket med 500 miljoner. Till detta kunde läggas 60 miljoner i infrastrukturbidrag från EU. Situationen nu är den att Banverket har slutfört en järnvägsutredning som också varit på re-

miss. Utifrån utredningens resultat, inkomna remissvar och kommunledningens synpunkter har Banverket valt att förorda alternativet 'Stadsmiljötunnel'. Konkret innebär detta alternativ att nuvarande linjesträckning, som skär igenom stadskärnans västra delar, ersätts av en cirka tre kilometer lång dubbelspårig tunnel och att stationen kvarstår i sitt nuvarande centrala läge. Under 2003 och 2004 genomför regeringen en tillåtlighetsprövning och tidigast 2004 kan Banverket framställa en järnvägsplan. Dessa förutsättningar liksom minskade resurser innebär att Banverket tror sig kunna inleda byggnadsarbetet tidigast 2010. Vad gäller Varberg kan noteras att föreningen 'Östra spåret' sedan mitten av 1980-talet engagerat sig för att påverka sträckningen av den nya banan. Med utgångspunkt från såväl ekonomiska som säkerhetsmässiga argument pläderar dess företrädare för att järnvägen borde ges en ny sträckning öster om staden och att stationen därmed bör omlokaliseras. 'Hallands tågpendlarförening', däremot, har engagerat sig för att stationen skall vara kvar i Varbergs centrum.

Nuvarande linjesträckning i Falkenberg går längs stadens västra delar och ansluter till stadskärnan. I likhet med vad som var fallet i Varberg presenterade Banverket 1993 ett förslag med fem olika alternativ, inklusive dubbelspårsutbyggnad i befintlig sträckning genom stadens centrum. Till skillnad från i Varberg har kommunledningen i Falkenberg valt att arbeta utefter en ny linjesträckning och ett nytt stationsläge. Det planerade dubbelspåret sträcker sig därmed längs stadens östra utkant där också den nya stationen planeras ligga. Den nya spårdragningen innefattar också byggande av två tunnlar varav den ena, Skreatunneln, har varit föremål för behandling i Miljödostolen. Domstolen avslag ansökan 1998 och Banverket överklagade domen till högre instans. Enligt Miljööverdomstolens dom från den 2 september 2003 kan Banverket inleda bygget av tunneln utan att vidta de särskilda skyddsåtgärder avseende grundvattenfrågan, som Miljödostolens avslag stadgade. Banverket planerar att inleda byggnadsarbetet under första halvåret 2004. Innan bygget av hela Falkenbergs nya linjesträckning kan komma igång krävs emellertid att Banverket får tillstånd också för den andra tunneln, den i Stafvinge. Därför har Banverket inlämnat ansökan för miljöprövning med speciellt avseende på tunnelns skärning. Också i Falkenberg har det förekommit, och förekommer alltjämt, organiserad kritik mot den föreslagna sträckningen. Så har exempelvis 'Hallands Tågpendlarförening' och 'Kommittén för ett levande centrum' under en rad av år pläderat för att behålla stationen i stadens centrum. Argumenten har varit att näringsverksamhet och annan verksamhet i Falkenbergs centrala delar liksom tågresandet till och från orten riskerar att komma till skada av att stationen lokaliseras till stadens utkant.

Som en del av den planerade dubbelspårstunneln genom Hallandsås, som ursprungligen fattades beslut om av regeringen 1991, ingår att Båstads station flyttas från sitt nuvarande läge i tätortens nordöstra utkant till den i nordöstlig riktning närbelägna orten Hemmeslöv. Vad gäller linjesträckningsfrågan så innebär tunnelbyggnadsplanen en radikal förändring. Med ett ansevärt antal plankorsningar skär det existerande enkelspåret genom Båstads tätort och närmaste omland. Vad gäller faktiska byggnadsarbetet så avbröts detta i oktober 1997 till följd av giftiga utsläpp orsakade av tättningsmedlet Rhoca Gil. I november 2001 lämnade Banverket ett beslutsunderlag till regeringen om fortsatt tunnelbygge och 2002 fattade regeringen ett principbeslut om fortsatt bygge. Under 2003 fick Banverket de tillstånd och beslut som krävdes för fortsatt byggnation, däribland en vattendom från Miljödostolen.

Efter överklagande till Miljööverdomstolen drogs emellertid tillståndet tillbaks. I sin dom från den 17 oktober 2003 avslår dock Miljööverdomstolen de överklagandes yrkanden och fastslår att Miljödomstolens ursprungliga tillstånd gäller. Vad gäller den lokala opinionsbildningen har det i Båstad under årens lopp bildats olika grupper som försökt att påverka tunnelutbyggnaden. Nämnas kan 'Tre byar', som varit verksam under en lång tid, liksom den senast tillkomna gruppen 'Rädda Lya' vilken bildades 2003 som en reaktion mot bentonitutsläpp i Lyabäck- en i juni samma år i samband med provborrningar som ledde till kräft- och fiskdöd. Tunnel- frågan har också bidragit till att ge kraft åt ett lokalt politiskt parti - 'Bjärepartiet' – som bildades 1989. Partiet har haft kritiken mot tunnelbygget som en av sina centrala frågor.¹

Glumslöv är ett talande exempel på temat att Västkustbanans utbyggnad till dubbelspår varierar ganska mycket avseende det konkreta utförandet. Det är nämligen så att den ursprungliga enkelspåriga Västkustbanans sträckning gick någon kilometer väster om Glumslöv. Men i och med att Banverket 1995 fattade beslut om en ny sträckning mellan Helsingborg och Landskrona kom banan att direkt ansluta till Glumslöv. Härmed fick orten för första gången i historien en järnvägsanslutning liksom en egen station för regional tågpendlingstrafik. Banan och stationen färdigställdes under 2000 och togs i drift i januari 2001. Arbetet genomfördes dock inte utan att kritik framfördes. I Glumslöv mobiliserades kritiken av främst två organisationer. Dels 'Ålabodarnas och Sundsviks Miljö- och Naturskyddsförening', dels 'Glumslövs byalag'. Båda organisationerna har framfört kritiska synpunkter på bland annat linjesträckningen.

Lund är den sista av de sju orter som studeras i forskningsprojektet och vars invånarattityder redovisas i denna rapport. Flera alternativa linjesträckningar genom Lund har diskuterats under årens lopp. Efter förhandlingar med Banverket fattade Lunds kommun i januari 1997 beslut om en ny stadsplan i vilken dubbelspårsutbyggnad i befintlig sträckning ingick (vilket var det ombyggnadsalternativ som kommunen redan i december 1993 förordat i diskussioner med Banverket). Beslutet överklagades dock och hamnade på regeringens bord, där det blev liggande en mycket lång tid. Inte förrän den 13 februari 2003 fattade regeringen sitt beslut, som innebar att man gav Banverket tillstånd till att bygga ut i den befintliga sträckningen. Byggnadsarbetet inleddes i maj 2003 och den färdiga banan är planerad att tas i drift under sommaren 2005. Att frågan blev liggande så länge på regeringens bord indikerar inte minst att linjesträkningsfrågan varit mycket omstridd i Lund. Kritiken har framförallt drivits av den för ändamålet bildade gruppen kallad 'Banbrytarna'. Men järnvägsombyggnaden har också påverkat den lokala politiken genom att vid flera tillfällen segla upp som en viktig valrörelsefråga.

Tillsammans belyser beskrivningen av dessa orter hur mångfasetterad och olikartad frågan om en järnvägsombyggnad faktiskt är. Skillnaderna kan vara stora mellan orter. Men även inom en och samma ort kan det finnas flera kontroverser kring och synsätt på ombyggnaden. Följaktligen kan järnvägsombyggnad studeras ur flera synvinklar och med olika

¹ I kommunalvalet 2002 fick Bjärepartiet 14 procent av rösterna (som gav 6 mandat i fullmäktige) vilket var en ökning med 4,8 procent i jämförelse med föregående val (1998). Partiet är därmed det fjärde största partiet i Båstad kommun efter i tur och ordning moderaterna (25,8 procent och 11 mandat), socialdemokraterna (16,3 procent och 11 mandat) och centern (14,6 procent och 6 mandat).

angreppssätt. I föreliggande rapport fokuseras på ortsbefolkningarnas attityder och ståndpunkter och underlaget utgörs av en postenkät som sändes ut hösten 2002. I kommande avsnitt redogörs för enkätens sammansättning, bakgrund och för urvalet av svarspersoner. Men eftersom enkäten genomförts som en bland flera studier inom ramen för ett forskningsprojekt ägnas först ett avsnitt åt en kortare beskrivning av detta projekt.

Forskningsprojektet

En forskargrupp verksam vid den flervetenskapliga enheten Centrum för forskning om offentlig sektor (CEFOS), Göteborgs universitet, bedriver sedan januari 1999 forskningsprojektet 'En belysning av kontroverser kring storskaliga infrastrukturprojekt: fallet Västkustbanan'.² Projektets generella intresse är att studera de problemställningar som det lokala samhället ställs inför när det konfronteras med ett storskaligt infrastrukturprojekt av nationellt intresse. Avsikten har varit att studera hur beslutsfattandet kring och genomförandet av Västkustbanans ombyggnad till en dubbelspårig järnväg för snabbtåg upplevs och hanteras av lokala aktörer, politiker, experter och ordsbefolkningar. Forskningen är inne på sitt femte år och har genomfört ett flertal empiriska undersökningar med anknytning till de ovan nämnda sju orterna längs Västkustbanan.

Arbetet i forskningsprojektet är organiserat utefter fyra delstudier vilka fokuserar på olika aspekter kring lokaliseringkontroverser. Av tidigare forskning framkommer att allmänhetens riskuppfattningar och oro för risker är betydelsefulla för attityders skapande och opinioners bildande. Därför är en av delstudierna ägnad åt just riskfrågor. Rubriken på Delstudie 1 är 'Riskproblematik: bedömningar, uppfattningar, värderingar och kommunikation' och den genomförs av Åsa Boholm. En fråga som skall belysas är hur riskargument såväl från tekniska experter, Banverket och andra myndigheter som från lokalbefolkning, lokal media och oppositionsgrupper formuleras på ett systematiskt sätt i en kommunikationsprocess. Delstudien fokuserar särskilt på händelseförloppet kring tunnelbygget genom Hallandsås. Materialet är rikhaltigt och består bland annat av dokumentation från Miljödomstolens förhandlingar, Banverkets egna dokument och informationsmaterial samt dokumentation från Samrådsmöten i anknytning till tunnelbygget genom Hallandsås.

'Lokalbefolkningen och tunnelbygget genom Hallandsås' är rubriken på delstudie 2. Denna studie tar fasta på begreppet lokal identitet och genomförs av Annelie Sjölander-Lindqvist. Socialantropologisk forskning har visat att lokal identitet och fysiska platser betydelse som kollektiva representationer spelar stor roll för hur lokaliseringar upplevs och social mobilisering uppstår. Med denna utgångspunkt fokuserar delstudien på de boende på Hallandsås och avsikten är att kasta ljus över deras förhållningssätt till tunnelutbyggnaden och konsekvenserna av densamma. För att tränga på djupet i förståelsen av hur boende upplever sin lokala omgivning har under perioden 1999 till 2002 ett trettiotal djupintervjuer jämte femton så kallade fotointervjuer genomförts. Till delstudiens datamaterial hör också dokumentationen från samrådsmötena i Båstad.

Projektets tredje delstudie, för vilken Marcia Grimes är ansvarig, 'Lokalisering: policyimplementering, politisk legitimitet och rättvisa' studerar hur medborgarna uppfattar och värderar det demokratiska beslutsfattandets procedurer. Studien undersöker om och hur

² Under de första tre åren finansierades projektet av Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) och Banverket men sedan januari 2002 och tre år framåt är Banverket den enda finansören. Projektet leds av Åsa Boholm, professor i socialantropologi, och av Urban Strandberg, Fil Dr i statsvetenskap. Ytterligare tre personer ingår i forskargruppen: Celio Ferreira, Fil Dr i socialantropologi; Marcia Grimes, forskarstuderande i statsvetenskap och Annelie Sjölander-Lindqvist, forskarstuderande i humanekologi.

faktisk interaktion mellan medborgare och myndigheter påverkar medborgarnas förtroende för de inblandade politiska aktörerna. Med Västkustbanutbyggnaden som exempel är avsikten också att undersöka i vad mån utformningen av besluts- och verkställighetsprocesser inverkar på medborgarnas benägenhet att acceptera fattade och genomförda beslut. Delstudien bygger på flera olika datamaterial. En viktig del utgörs av den enkät vars resultat redovisas i föreliggande rapport. Till detta kommer andra enkätstudier liksom media- och dokumentstudier.

I forskningsprojektets fjärde och sista delstudie uppmärksammas de lokala ledarnas synsätt och agerande kring Västkustbanutbyggnaden. Rubriken på Delstudie 4 är 'Det politiska systemet och den kommunala förankringen av den nya Västkustbanan' och Urban Strandberg är ansvarig för dess genomförande. Frågeställningarna gäller hur etableringen av och kontroverser kring Västkustbanan ses och hanteras av kommunala förtroendevalda och tjänstemän, projektledare inom Banverket samt förtroendevalda inom lokala föreningar som bildats i syfte att påverka järnvägsombyggnaden. Delstudien bygger framförallt på material insamlat genom gruppintervjuer, den så kallade fokusgruppmetoden. Men även studier av dokument och dokumentation från samrådsmöten ingår.

Vid sidan om arbetet med de fyra delstudierna har forskargruppen tillsammans byggt upp ett omfattande arkiv av källmaterial framförallt med artiklar från lokala, regionala och nationella dagstidningar som behandlar Västkustbanan. Tidningsmaterialet uppdateras varje vecka, bland annat genom sökningar i Mediarkivet på Internet. Arkivet innehåller också material från Banverket (utredningar, informationsbroschyrer mm), från Miljögranskningsgruppen för tunnelbygget Hallandsås, samt en mängd andra handlingar (officiella dokument, skrivelser, rapporter, utredningar mm) som gäller utbyggnaden av Västkustbanan med särskild tonvikt på de orter som forskningsprojektet fokuserar på. Källmaterialet finns förtecknat i en databas och används fortlöpande som underlag när forskarna inom projektgruppen arbetar med olika delstudier. Databasen liksom mer utförlig information om forskargruppens verksamhet samt dess publikationer finns tillgängliga på projektets hemsida <http://www.riskcom.org/>.

Postenkät 2002: bakgrund, innehåll och urval

Under en fyraveckorsperiod i september 2002 genomfördes en enkätundersökning som riktade sig till boende i Åsa, Frillesås, Varberg, Falkenberg, Glumslöv, Båstad och Lund. Enkäten sändes ut per post till vardera 500 personer i de sju orterna. Som grund för urvalet av svarspersoner användes en kombination av slumpmässighet och systematik. Slumpmässighet är den i attitydundersökningar vanligaste urvalsgrunden. Dess fördel är att den möjliggör slutsatsdragning som är giltig för hela den population från vilken urvalet görs. Med systematik i urvalet kan man dock uppnå andra fördelar. I vårt fall var avsikten med ett delvis systematiskt urval att öka möjligheten att dra slutsatser kring hur attityder och ståndpunkter påverkas av att svarspersonerna tagit del av det faktiska händelseförloppet angående järnvägsombyggnaden. Närmare bestämt bestod systematiken av att knappt hälften (45 procent) av det totala urvalet bestod av personer som ingick i den då slumpvist utvalda grupp som hade svarat på den enkät vilken sändes ut år 2000. En sådan systematisk urvalsmetod, som innebär att forskarna återkommer till samma svarspersoner minst två gånger, kallas på metodspråk för en panelundersökning.

Det slumpmässiga urvalet gjordes, förutom i Lund, bland de personer som hade orten som postort. Eftersom Lund med sin relativa storlek utmärker sig i förhållande till övriga orter, gjordes istället det slumpmässiga urvalet bland boende i de av stadens nordvästra stadsdelar (nio olika postnummer) vilka ligger inom det område som påverkas direkt av utbyggnaden. Fyra påminnelser skickades. Av Figur 1 framgår urvalets storlek och fördelning mellan de två urvalsgrunderna liksom inkomna svar och svarsfrekvenser.

I jämförelse med andra enkätundersökningar kan konstateras att den totala

Figur 1: Enkätens urval och svarsfrekvens

	Urval	Inkomna svar	Svarsfrekvens (procent)
Panelrespon denter	1 575	1 218	80,4
Nya respon denter	1 925	1 111	60,1
Totalt	3 500	2 329	69,3

Svarsfrekvens per ort (procent)

Åsa	75,2
Frillesås	66,8
Varberg	64,4
Falkenberg	68,2
Båstad	64,0
Glumslöv	66,2
Lund	61,4

svarsfrekvensen om 69,3 procent är synnerligen god. Vanligt numer är att svarsfrekvenser sällan når så långt över 50 procent. Som de nya respondenternas svarsfrekvens når strax över 60 procent får därmed resultatet betraktas som mycket uppmuntrande. Svarsfrekvensen är också tämligen lika i de olika orterna, kring 65 procent. De svarande i två av orterna avviker emellertid. Dels i Åsa där svarsfrekvensen landade på hela 75,2 procent. Dels i Lund som hade den lägsta svarsfrekvensen bland samtliga orter - 61,4 procent. Urvalets sammansättning har en mycket jämn fördelning av kvinnor och män. Det kan också noteras att en knapp fjärdedel av de svarande anger att de bor mindre än 500 meter från det planerade dubbelspåret och att 7,5 procent säger sig vara berörda som hus- eller markägare.

Till grund för enkätens frågor/påståenden och svarsalternativens utformning ligger forskargruppens fleråriga erfarenheter från tidigare datainsamlingar. Den allra första insamlingen av attityddata angående Väst kustbanans utbyggnad till dubbelspår genomfördes som ett pilotprojekt till föreliggande forskningsprojekt. Detta genomfördes våren 1998 och bestod av en telefonenkät med 100 slumpvis utvalda Båstadbor.³ För att vaska fram invånarnas uppfattningar om utbyggnaden åtföljdes många frågor i denna enkät av öppna svarsalternativ. Forskningsprojektets första egna datainsamling genomfördes våren 1999 och då som en telefonenkät med vardera 100 slumpvis utvalda i de sju orterna. Av samma skäl som nämndes angående pilotstudien så hade också denna enkät en stor andel av frågorna/påståendena öppna svarsalternativ. Med utgångspunkt från de fritt och spontant angivna svaren analyserades och kategoriserades de sju orternas invånarnas attityder och ståndpunkter. Detta arbete lade i sin tur grunden för utarbetande av fasta svarsalternativ i den postenkät som försommaren 2000 ut-sändes till vardera 500 slumpvis utvalda i de sju orterna.⁴ Genom att ha följt den beskrivna gången har den inledande öppna svarsalternativformen inneburit att de Ortsboendes egna svar lagt grunden för den fortsatta forskningen. Och den efterföljande fasta svarsalternativformen har medgett en mer systematisk analys av Ortsbornas attityder.

Om vi därmed återvänder till 2002 års enkät kan konstateras att huvuddelen av frågorna/påståendena och svarsalternativen också fanns med i 2000 års enkät. Några har dock utgått, några har tillkommit och i vissa fall har den exakta ordalydelsen av frågan/påståendet och svarsalternativet förändrats.⁵ Så kan exempelvis noteras att de demokratiinriktade frågorna/påståendena nummer 18 och 19 inte funnits med i tidigare enkäter.

Frågorna/påståendena i enkäten behandlar samma innehållsområden som i tidigare enkäter. Förutom bakgrundsfrågor och allmänna värdefrågor så tillfrågades svarsperso-

³ Boholm, Åsa, Löfstedt, Ragnar & Strandberg, Urban, 1998 *Tunnelbygget genom Hallandsås: Lokalsamhällets dilemman*. CEPOS rapport Nr. 12, Kungälv: Livréna.

⁴ Resultaten från de två sistnämnda enkätstudierna redovisas i flera publikationer. 1999 års telefonenkät redovisas i två publikationer. För det första i boken *National Objectives – Local Objections. Railroad Modernization in Sweden*. För det andra i arbetsrapporten 'Nationella målsättningar – lokala motsättningar', som är en kortare sammanfattning på svenska av innehållet i nämnda bok. I arbetsrapporten 'Allmänhetens inställning till den nya Väst kustbanan. Resultat från enkätstudie 2000' redovisas resultaten från 2000 års postenkät. De båda sistnämnda rapporterna finns i likhet med föreliggande arbetsrapport tillgängliga som Pdf-filer på projektets egen hemsida som har följande adress <http://www.riskcom.org/>.

⁵ Följande frågor/påståenden har samma ordalydelse och utformning av svarsalternativ i enkäten 2002 som i enkäten 2000: 3, 4, 10, 12, 14, 15, 17, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 33, 36, 37, 38, 40, 45, 46, 50, 51.

nerna om nyttor, olägenheter och risker som de förknippar med järnvägsombyggnaden. Frågorna/påståendena gällde såväl upplevd personlig nytta eller olägenhet som nytta eller olägenhet för orten. Andra frågor/påståenden gällde de svarandes förtroende för olika aktörsgrupper (exv. kommunpolitiker eller Banverket), deras upplevelser av delaktighet och möjlighet att påverka utbyggnadsprocessen eller aspekter av information kring utbyggnaden. Enkäten bestod sammanlagt av 51 frågor/påståenden varav de flesta åtföljdes av fasta svarsalternativ. Ytterligare fyra frågor/påståenden som särskilt berörde tunnelbygget genom Hallandsås ställdes till respondenterna i Båstad.

I denna rapport redovisas svaren på de av enkätens frågor/påståenden som bedöms vara särskilt intressanta och relevanta när det gäller att kasta ljus över ortsbornas attityder till Västkustbanans utbyggnad. Rapporten disponeras i tur och ordning utefter sex tematiskt avgränsade resultatredovisande avsnitt. I det första avsnittet redogörs för ortsbornas uppfattningar om järnvägsombyggnadens faktiska innebörder för den enskilda orten och personen. Det nästkommande avsnittet beskriver och analyserar svarspersonernas uppfattningar om fördelar/nackdelar respektive nytta/olägenheter för dem personligen eller för deras ort. I det tredje avsnittet står risker och oro i fokus. Och här görs en viktig skillnad mellan risker och oro vad gäller å ena sidan själva ombyggnationen och å andra sidan den framtida tågtrafiken. Det fjärde avsnittet uppmärksammar dels de sätt på vilka ortsborna hämtar in information om järnvägsombyggnaden, dels uppfattningar om Banverket. Det demokratiska beslutsfattandets mekanismer, demokratins kärna om man så vill, står i fokus för det femte avsnittet. Frågor om hur ortsborna upplever olika former för inflytande liksom deras synpunkter på förändringar av dessa mekanismer uppmärksammas. Likaså undersöks ortsbornas upplevda påverkansmöjligheter. Trådarna tvinnas samman i det sjätte och sista resultatredovisande avsnittet. Frågan som ställs är vilka faktorer som förklarar om gemene man är för eller emot järnvägsutbyggnaden. Svaret på frågan söks genom en statistisk sambandsanalys där olika förklaringsfaktorer ställs mot varandra. Här görs också en jämförelse mellan svaren från 2000 års och 2002 års enkät. Rapporten avslutas med ett reflekterande och resonerande avsnitt där vissa av enkätresultaten uppmärksammas och relateras till både forskning och samhällsliv.

Följande frågor/påståenden har något förändrad ordalydelse och utformning av svarsalternativ i enkäten 2002 i jämförelse med enkäten 2000: 1, 2, 5, 6-9, 13, 16, 24, 31, 34, 35, 39, 42, 43, 44, 47, 49. Däremot är följande frågor/påståenden nytillkomna i 2002 års enkät: 11, 18, 19, 30, 41, 48.

Resultaten

Som framgick i bakgrundsavsnittet så är det ganska så stora och tydligt märkbara förändringar som järnvägsombyggnaden för med sig på de olika orterna. Men utifrån tidigare forskning, både vår egen och andras, vet vi att det är vissa faktorer mera än andra som spelar en central roll för hur lokalbefolkningar reagerar på lokaliseringsprocesser. Till dessa faktorer hör bland annat följande: om anläggningen uppfattas föra med sig några försämrande eller förbättrande konkreta konsekvenser; om den nya anläggningens fördelar och nackdelar; uppfattningar om risker, faror och oro som följer av etableringen; de boendes förtroende för ansvariga myndigheter och entreprenörer; boendes möjlighet att påverka etableringen; boendes allmänna värderingar samt vissa demografiska faktorer (däribland kön). Det är följaktligen också bland dessa faktorer som man kan söka förklaringar till om de ortsboende är för eller emot det sätt på vilket anläggningen etableras

Uppfattningar om järnvägsombyggnadens förväntade följder

Vilka är de svarandes uppfattningar om följderna för dem själva av att järnvägen byggs om? Enkäten innehåller flera olika frågor med vars hjälp man kan undersöka denna fråga. För att börja med en allmän bild av de boendes uppfattningar om förväntade följder kan man ta fasta på fråga nummer 11 i enkäten. Följande var dess lydelse: 'På vilket sätt påverkas Du personligen av järnvägsutbyggnaden?'. Frågan åtföljdes av nio fasta svarsalternativ och instruktionen till de svarande var att fler än ett av alternativen kunde kryssas för. Resultaten framgår i Tabell 1.

Tabell 1: Upplevelser av personlig påverkan av järnvägsombyggnaden

Kommer inte att påverkas	49,6
Bättre pendlingsmöjligheter för mig	27,0
Längre till stationen	18,5
Buller och störningar	18,3
Närmare till stationen	10,6
Vattenförsörjningsproblem	3,6
Sämre pendlingsmöjligheter för mig	3,0
Förlorar mark	1,4
Förlorar hus	0,6

Tabellkommentar: '11. På vilket sätt påverkas Du personligen av järnvägsombyggnaden?'. Svaren är angivna i procent.

En viktig utgångspunkt för forskningen som presenteras i denna rapport är att lokalisering av storskaliga och tekniska anläggningar är speciellt inte minst därför att konsekvenserna är så

kännbara för de ortsboende. Mot den bakgrunden är det intressant att å ena sidan konstatera att så pass många som nära varannan av de svarande menar att de *inte* kommer att påverkas personligen av järnvägsutbyggnaden. Å andra sidan svarar drygt 18 procent att de personligen kommer att drabbas av buller och störningar. Ur tabellen kan man faktiskt utläsa en möjlig förklaring till att många tror sig bli personligt opåverkade. Det är nämligen få som säger sig bli personligen och omedelbart påverkade genom att ombyggnation tar deras hus (0,6 procent) eller mark (1,4 procent) i anspråk. Och det kan vara denna slags påverkan som de svarande har i åtanke när de kryssat för svarsalternativet 'Kommer inte att påverkas'.

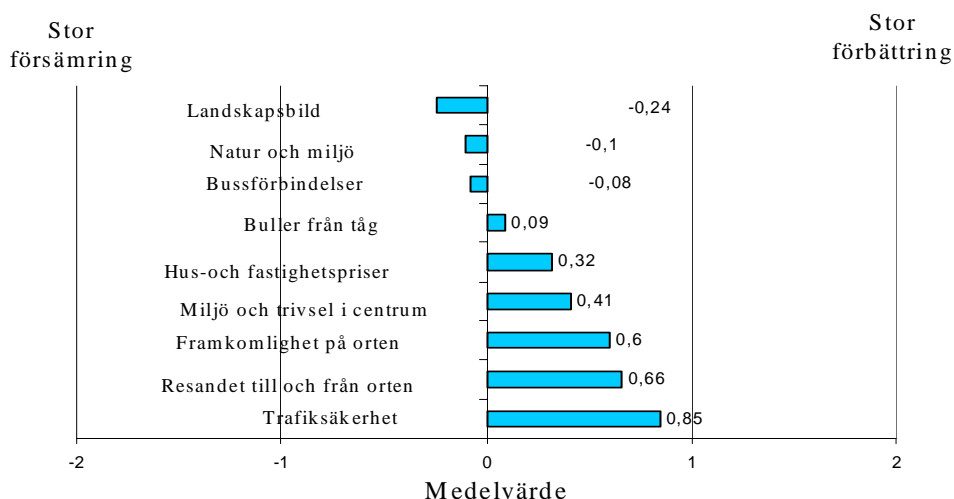
En annan sak att lägga märke till är den stora skillnaden mellan de som anser att järnvägsombyggnaden leder till sämre respektive bättre pendlingsmöjligheter. Endast 3 procent tror att det kommer att bli sämre medan 27 procent tror att det blir bättre möjligheter för pendling. Att så pass många tror på bättre pendlingsmöjligheter är intressant och det av två skäl. För det första därför att många svarande har denna positiva syn trots att järnvägsombyggnaden på vissa av orterna innebär att stationen flyttas från sitt nuvarande läge. Drygt 18 procent svarar också att järnvägsombyggnaden innebär att de får längre väg till stationen. Och bara drygt 10 procent säger att de får kortare väg. Det andra skälet till att resultatet är intressant är att utbyggnaden till dubbelspår på ett sätt kan sägas sakna samband med trafikerandet av järnvägen. Angående en ort som Glumslöv, där tidigare både järnväg och station saknades, så har naturligtvis pendlingsmöjligheterna (inte minst inom regionen via den skånska så kallade pågatågstrafiken) förbättrats radikalt. Och i Frillesås har Banverket, med ekonomiskt bistånd från Kungsbacka kommun, i samband med ombyggnationen gjort förberedande insatser för en eventuell framtida station. Men varken i Åsa eller Frillesås är stationer inplanerade eller än mindre beslutade om. Och övriga orter har sedan tidigare en station längs Västkustbanan. Förvisso innebär utbyggnaden till dubbelspårig järnväg en stor kapacitetsökning av banan. I sin tur förbättras därmed förutsättningarna för ökad trafikerings, inte minst med regional tågtrafik. Men om så verkligen blir fallet i praktiken kan enkätens svars personer inte veta något bestämt om. Ändå hyser en anseilig grupp hopp om att möjligheterna till pendling kommer att förbättras.

Utifrån frågan om personlig påverkan kan ytterligare ett intressant resultat observeras. Inte mer än ett fåtal av de svarande anger att de tror sig få vattenförsörjningsproblem. Med tanke på dels de vattenförsörjningsproblem som drabbat de boende på Hallandsås, dels de ur vattensynpunkt komplicerade tunnelbyggena som planeras i Falkenberg (och som redan genomförts i Åsa och Glumslöv), hade man kunnat förvänta sig att flera av de svarande skulle kryssa för alternativet vattenförsörjningsproblem. Förvisso är det ett fåtal av de svarande som direkt berörs beträffande deras egen vattenförsörjning. Men inte minst med tanke på den mediala fokuseringen på vattenförsörjning och vattenkvalitet, hade det inte varit ägnat att förvåna om flera av de svarande uttryckt farhågor kring vattenfrågan.

Så långt den allmänna bilden av svars personernas uppfattningar om järnvägsombyggnadens följder för dem personligen. Efter detta faller det sig naturligt att ta reda på hur de svarande för sin orts räkning värderar olika typer av förändringar. Och för detta kommer svaren på enkätfråga 10 väl till pass. Frågan hade följande lydelse: 'Vad tror Du att utbyggnaden av järnvägen innebär på Din ort?' och åtföljdes av nio möjliga följder av utbygg-

naden. På en skala med fem olika steg, plus alternativet 'Vet Ej', ombads de svarande att också värdera dessa följder. Skalans ytterpunkter var 'Stor Försämring' (-2) och 'Stor förbättring' (2) och i Figur 2 redovisas resultatet som liggande staplar av medelvärden.

Figur 2: Förändringar som järnvägsutbyggnaden kan innebära för orten



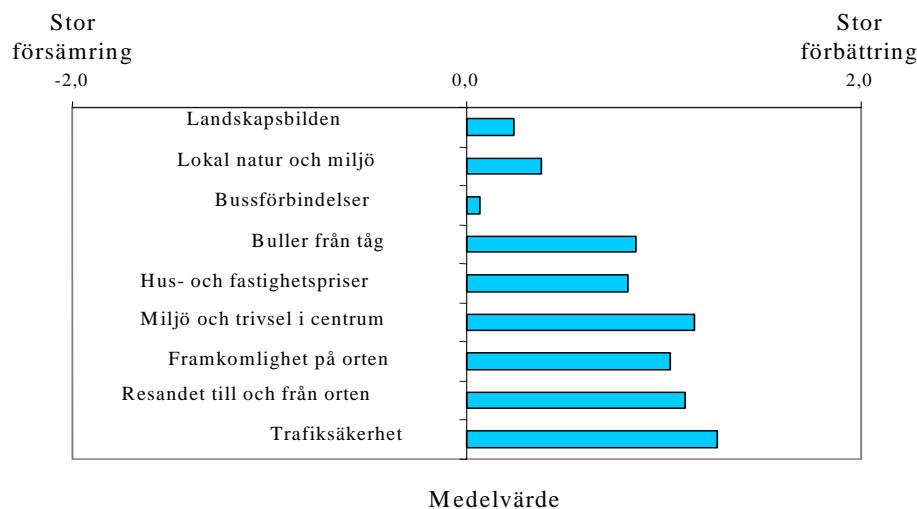
Figurkommentar: '10. Vad tror Du att utbyggnaden av järnvägen innebär på Din ort?'

En första kommentar till resultaten är den tydliga övervikten för de positiva/optimistiska omdömena kring utbyggnadens tänkbara följder. Och bara beträffande tre följder (landskapsbild, natur och miljö samt bussförbindelser) överväger de negativa/pessimistiska omdömena. Men övervikten till det positiva är inte direkt översvallande. Detta eftersom de svarandes medelvärden infaller mellan värdet 0 ('Varken förbättring eller försämring') och 1 ('Viss förbättring'). Det är därmed befogat att beskriva resultatet som återhållsam optimism.

Som framgick i rapportens bakgrundsavsnitt finns en stor variation orterna emellan när det gäller den konkreta innebörden av den genomförda eller planerade järnvägsombyggnaden. Låt oss därför gräva djupare i frågan om ombyggnadens förbättrande respektive försämrande tänkbara följder och det genom att redovisa resultaten ortvis.

I Åsa innebär järnvägsombyggnaden att dubbelspåret får en ny sträckning öster om orten. Därmed försvinner det nuvarande spåret ut ur samhället. Svaren från de boende i Åsa framgår i Figur 3.

Figur 3: Vad utbyggnaden innebär för Åsa

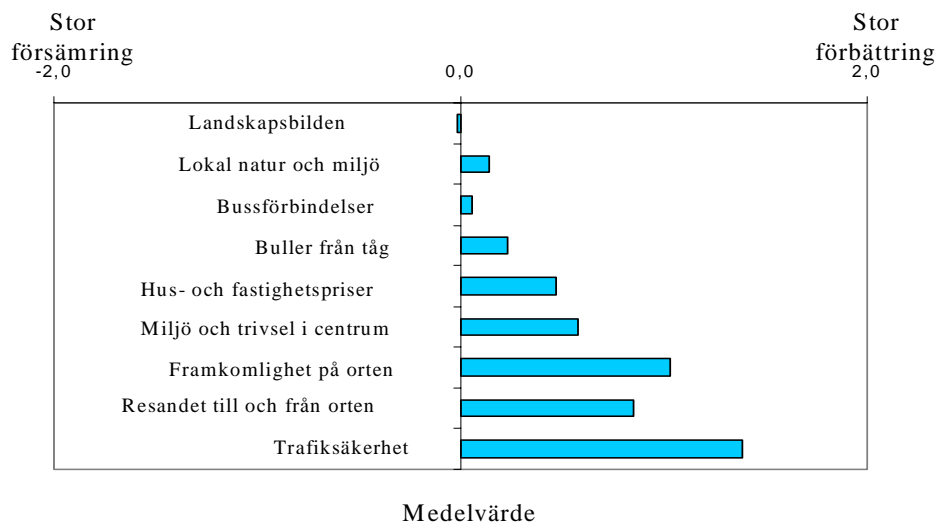


Figurkommentar: '10. Vad tror Du att utbyggnaden av järnvägen innebär på Din ort?'

De boende i Åsa är påtagligt mer optimistiska än urvalet i stort. För det första överväger de optimistiska omdömena för samtliga möjliga följder. För det andra är det fråga om en mer entydig hoppfullhet. Starkast är optimismen kring trafiksäkerheten. Eftersom ombyggnaden innebär att många plankorsningar försvinner och att järnvägen flyttas bort från tätbebyggda områden kan man instinktivt förstå att de boende i Åsa är positiva till ombyggnaden. Särskilt stark är optimismen också beträffande buller från tåg, miljön och trivseln samt framkomligheten i orten men också beträffande resande till och från orten. Det kan tyckas lite förvånande att de boende i Åsa tror på vissa till stora förbättringar i fråga om resandet till och från orten. Det finns ju ingen station i Åsa och någon sådan är heller inte vare sig förberedd eller inplane-rad och än mindre beslutad. Men Åsa är en mycket expansiv ort, inflyttningen är stor och man befinner sig i storstaden Göteborgs direkta närhet. Att de boende i Åsa förväntar sig etablering av en station i samhället inom en snar framtid framgår också uttryckligen av resultatet från enkätens första fråga. Hela 38,3 procent av de svarande i Åsa valde nämligen att kryssa för svarsalternativet 'Orten får en ny station'. Att de boende i Åsa ser med tillförsikt på det framtida resande till och från orten framstår därmed som naturligt givet deras förhoppningar om en framtida stationsetablering på orten.

Det nya dubbelspåret i Frillesås, som var färdigbyggt och taget i drift när enkäten sändes ut hösten 2002, har samma sträckning som järnvägen alltid haft. Som i Åsa delar järnvägen upp samhället i två delar, den västra som slutar i havet och den östra som övergår i åkermark. Med ombyggnaden har å ena sidan ett avsevärt mycket större markområde tagits i anspråk, å andra sidan har ett antal plankorsningar försvunnit. Och därmed har vägsträckningar ändrats men också bullerplank uppförts. Hur de boende, utifrån detta, värderar försämrande och förbättrande möjliga följder framgår av Figur 4.

Figur 4: Vad utbyggnaden innebär för Frillesås

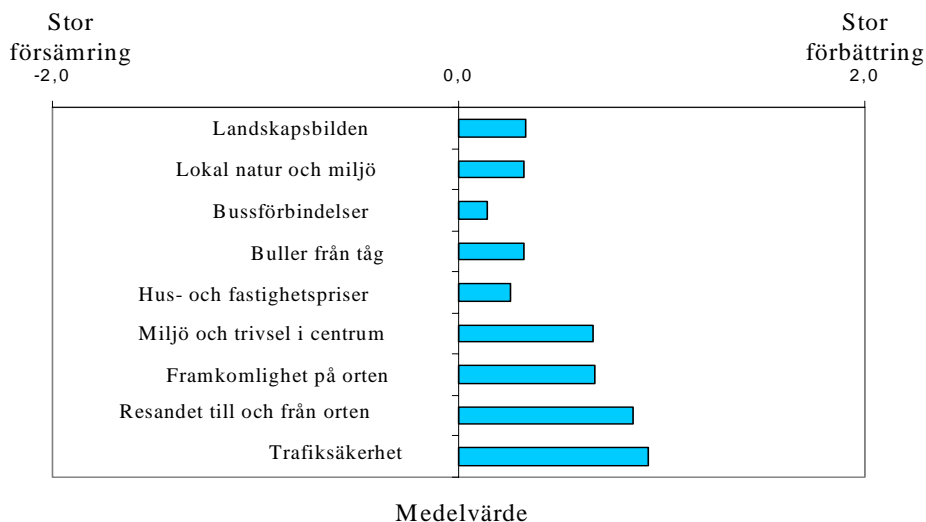


Figurkommentar: '10. Vad tror Du att ombyggnaden av järnvägen innebär på Din ort?'

I likhet med de Åsaborna är de boende i Frillesås avsevärt mer optimistiska än de svarande i stort, men det är fråga om mera begränsad optimism. De boende är mest optimistiska beträffande trafiksäkerhet, faktiskt mer så än de boende i Åsa. Också gällande resande till och från samt framkomligheten på orten kan positiva omdömen registreras. Däremot identifierar man i högre grad än Åsaborna försämringar som rör landskapsbilden, lokal natur och miljö samt buller från tåg. Och med tanke på det alternativ för ombyggnaden som valts, med järnvägen som en barriär utsträckt genom hela samhället, kan denna pessimism ses som näraliggande.

I Varberg planeras det nya dubbelspåret byggas i ungefär samma sträckning som det existerande enkelspåret, men i form av en tunnel under stadskärnan. Stationen planeras bli kvar i sitt nuvarande centrala läge dock byggd under jord liksom sammanbyggd med ett planerat resecentrum. Det nuvarande järnvägsspåret skär av stadens centrum från dess natursköna havskust. När det gamla spåret försvinner frigörs därmed attraktiva markområden. Av Figur 5 framgår att också Varbergsborna är mer optimistiska än urvalet i stort beträffande förbättrande möjliga följder. Optimismen är liksom i Åsa ganska så samlad men inte fullt så stark som i de båda småorterna.

Figur 5: Vad utbyggnaden innebär för Varberg

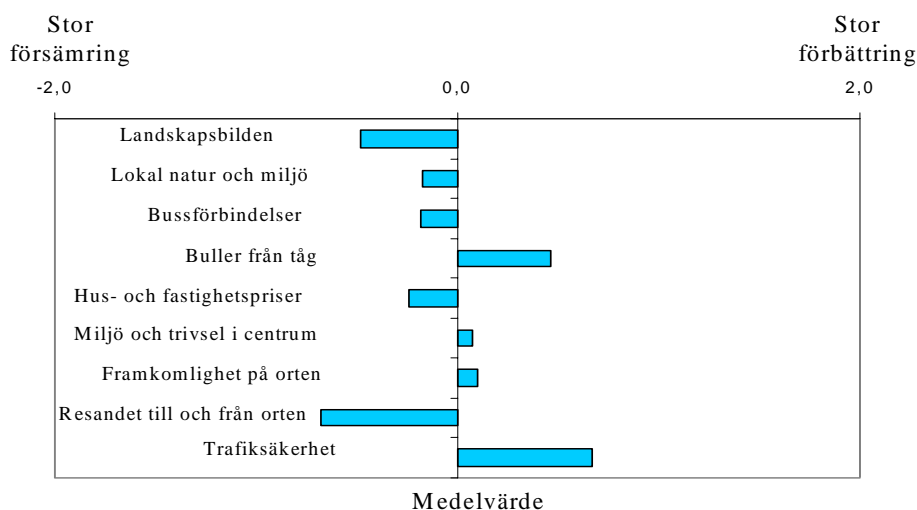


Figurkommentar: '10. Vad tror Du att ombyggnaden av järnvägen innebär på Din ort?'

Liksom i Åsa och Frillesås är det främst i fråga om följande faktorer som Varbergsbornas optimism kommer till uttryck: framkomlighet på, och resande till och från, orten; miljö och trivsel i centrum samt trafiksäkerhet.

När vi tar en titt på hur de boende i Falkenberg förväntar försämringar respektive förbättringar framträder en radikalt annorlunda bild än i de orter som hittills redovisats. Som framgår av Figur 6 utskiljer sig resultatet i Falkenberg på flera sätt. För det första är det en påtagligt splittrad bild. Lika många möjliga följder uppfattas vara förbättrande respektive försämrande. Därmed åskådliggör resultatet också, för det andra, att Falkenbergsborna sammantaget är långt mer pessimistiska än svarspersonerna som helhet. Hur skall man nu tolka detta resultat? Kanske kan den uppfattade stora försämringen angående resandet till och från orten kopplas till det planerade ombyggnadsalternativet. Järnvägen och stationen skall flyttas från stadskärnan till stadens utkanter. Detta har i princip inget att göra med trafikerandet av banan. Men den planerade yttre placeringen av stationen kanske uppfattas symboliskt. Kanske föreställer sig Falkenbergsborna att en järnväg som sträcker sig längs kanten av deras stad frestar tågtrafiken att helt enkelt "åka förbi staden"? Tydliga försämringar tycker sig Falkenbergsborna också kunna förutse beträffande landskapsbilden. Mot bakgrund av att nya och natursköna områden kommer att tas i anspråk för järnvägstrafik kan denna bedömning möjliggöras. De positiva bedömningarna väger tydligt över beträffande buller från tåg liksom trafiksäkerhet. Som den nuvarande järnvägen sträcker sig genom tätbebyggda områden i stadens centrum kan optimismen på dessa punkter göras begriplig.

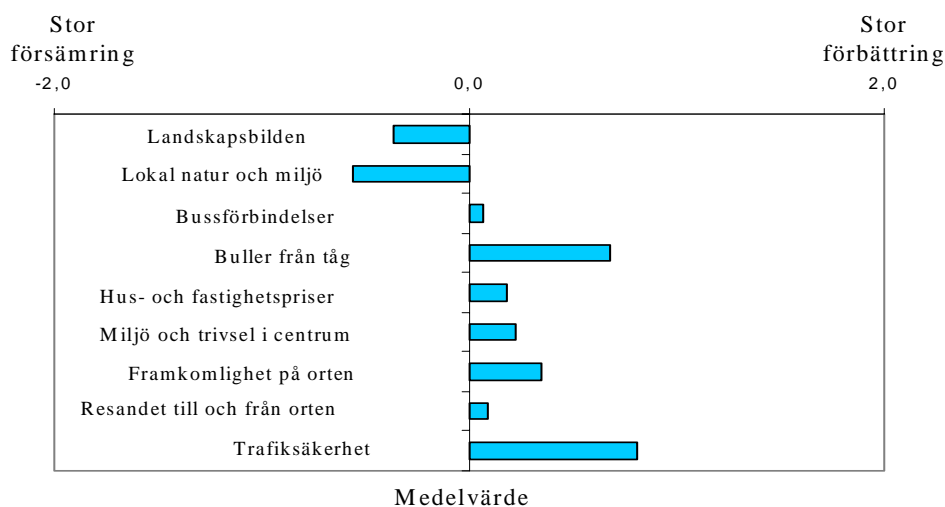
Figur 6: Vad utbyggnaden innebär för Falkenberg



Figurkommentar: '10. Vad tror Du att ombyggnaden av järnvägen innebär på Din ort?'

Av lätt insedda skäl är Båstad den av undersökningens orter där järnvägsombyggnaden föranlett överlägset mest diskussioner och kontroverser. Mot den bakgrunden är det intressant att se i vad mån Båstadborna kan identifiera en enda förbättring av järnvägens ombyggnad. Figur 7 redovisar resultaten från Båstad.

Figur 7: Vad utbyggnaden innebär för Båstad

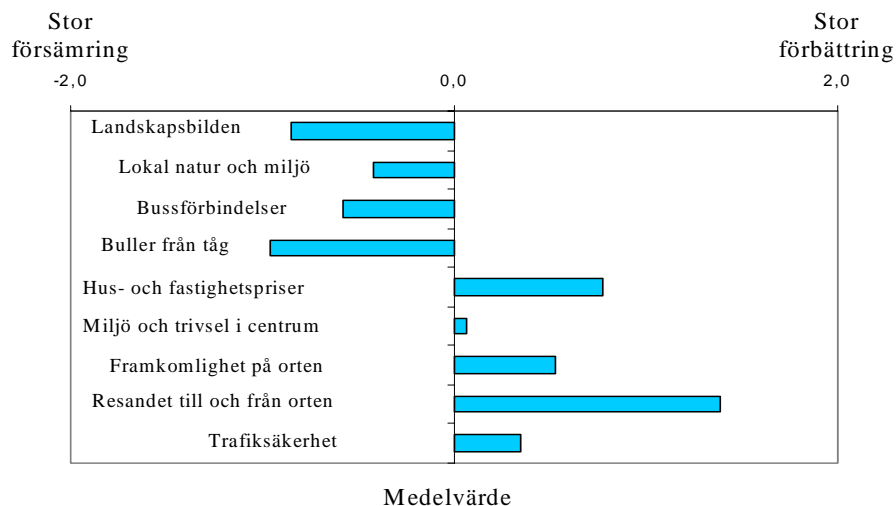


Figurkommentar: '10. Vad tror Du att ombyggnaden av järnvägen innebär på Din ort?'

Men visst identifierar de boende i Båstad att järnvägsombyggnaden för med sig fördelar. Framförallt gäller det trafiksäkerhet och buller från tåg. Och har man någon gång passerat Båstad sittande på ett tåg eller i en bil kan man förstå denna relativa optimism. Den nuvarande sträckningen slingrar sig fram upp, över och längs Hallandsås. Många är de närmast halsbrytande plankorsningarna och tätt inpå bebyggelse drar tåget fram. De försämringar som lyfts fram tydligt handlar om landskapsbilden liksom den lokala naturen och miljön. Och dessa reaktioner kan kopplas till de olika händelser som hittills drabbat både de boende och deras naturmiljö. Den samlade bilden liknar situationen i Falkenberg: man uppfattar långt fler möjliga följder som försämringar än vad som gäller urvalet i stort och man är mer splittrad i så måtto att man tydligt identifierar både försämringar och förbättringar.

Vad beträffar resultaten från frågan om bedömda försämringar respektive förbättringar så kan man på sätt och vis tycka att Glumslöv sticker ut mest av alla orter. Som framgår av Figur 8 markeras å ena sidan flera starkt försämrade möjliga förändringar, å andra sidan flera starkt förbättrande. Bildligt talat ger Glumslövsbornas uppfattningar tydligt uttryck för både medaljens framsida och dess baksida. Framsidan är att ombyggnaden innebär att Glumslöv fått en egen station. Och ur den synpunkten kan man förstå optimismen om förbättrande följder för resandet till och från orten och därmed sammanhängande ökande fastighetspriser. Medaljens baksida är försämringar beträffande landskapsbilden, natur och miljö samt bullernivå.

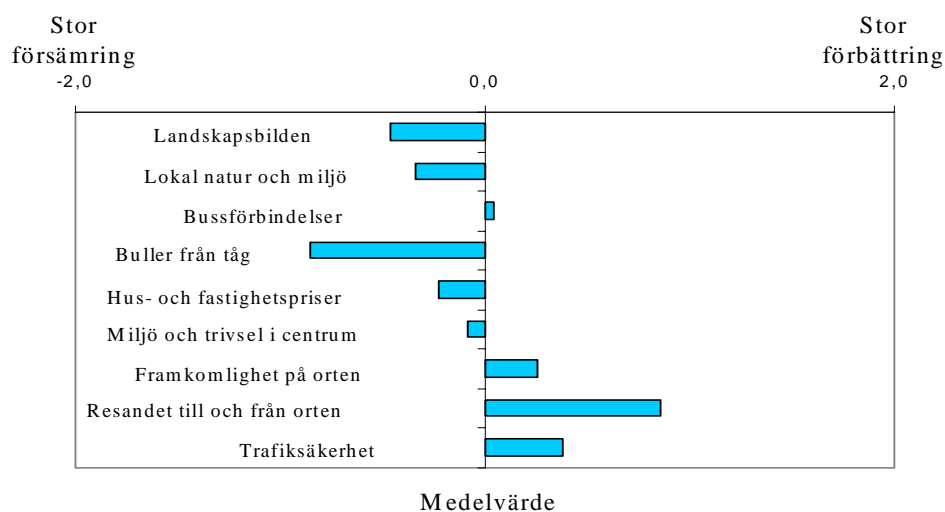
Figur 8: Vad utbyggnaden innebär för Glumslöv



Figurkommentar: '10. Vad tror Du att ombyggnaden av järnvägen innebär på Din ort?'

Sättet på vilken järnvägens ombyggnad planeras i Lund påminner på sätt och vis särskilt mycket om det alternativ som valts i Frillesås. Nuvarande enkelspår i de nordvästra delarna av Lund är planerade att utvidgas till dubbelspår i sin befintliga sträckning. Bitvis går spåret genom synnerligen tätbebyggda områden. Och det är mot det bakgrunden som man kan se, i Figur 9, att Lundaborna anger bullernivå, hus- och fastighetspriser och landskapsbild samt lokal natur och miljö som försämrande följder av järnvägsombyggnaden.

Figur 9: Vad utbyggnaden innebär för Lund



Figurkommentar: '10. Vad tror Du att ombyggnaden av järnvägen innebär på Din ort?'

Hur kan ett dubbelspår åstadkomma så mycket mera buller än idag? Mot en sådan invändning kan man hävda att lundaborna kanske förväntar sig att ett dubbelspår kommer att föra med sig dels högre hastigheter på förbipasserande tåg, dels att ett större antal tåg kommer att kunna passera. Och det är mot en sådan bakgrund som den befarade bullernivån kan ses. Som framgår av figuren är lundaborna inte enbart pessimistiska utan uppmärksammar också förbättrande följder av järnvägsombyggnaden. Framförallt resandet till och från orten men även trafiksäkerheten och framkomligheten på orten lyfts fram som förbättringar.

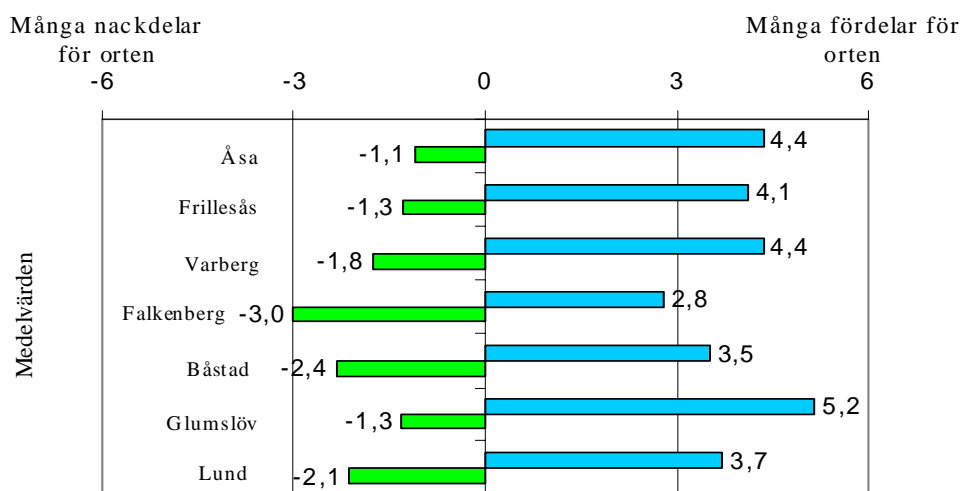
Efter att ha gått igenom de ortvisa svaren på frågan om förbättrande respektive försämrande möjliga följder av järnvägsombyggnaden låt oss sammanfatta intrycken. En allmän iakttagelse är att vilket konkret ombyggnadsalternativ som än väljs så finns det en uppenbar risk för att de boende kommer att uppleva dess följder som både förbättrande och försämrande. I praktiken kan det av såväl tekniska som ekonomiska skäl vara svårt att i en järnvägsombyggnad förena exempelvis förbättrade pendlingsmöjligheter med bibehållna natur-, miljö- och stadsbildmiljövärden. Men vad som är praktiskt är en sak, de boendes upplevelser delvis en annan. Och även om det är svårt att åstadkomma ombyggnadsprocesser som i lika hög grad främjar alla relevanta värden, så måste de boendes upplevelser inbegripas och på

endera sätt tas hänsyn till. Ett annat sätt att uttrycka detta resultat är att etablering av storskaliga anläggningar illustrerar hur komplicerade samhällsbyggnadsprocesser faktiskt är.

Fördelar och nackdelar, både för orten och personligen

För att gräva djupare i de boendes synsätt på järnvägsombyggnaden och vilka följder den uppfattas få ställde vi också fyra uttryckliga frågor om fördelar och nackdelar. Två av frågorna gällde ortens, två de personliga fördelarna/nackdelarna. Låt oss börja med orten. Följande lydelse hade frågorna: 'Tror Du att den nya Västkustbanan innebär fördelar för Din ort' och 'Tror Du att den nya Västkustbanan innebär nackdelar för Din ort'. De svarande kunde ange sina svar på en sjugradig skala mellan 0 ('Inga fördelar/nackdelar för orten') och 6 ('Många fördelar/nackdelar för orten') samt också svarsalternativet 'Vet ej'. I Figur 10 redovisas svaren för båda frågorna och det i form av medelvärden. För att förtydliga de angivna nackdelarna har i figuren införts minustecken både på skalans steg och på medelvärdena.

Figur 10: Dubbelspåret som en för- eller nackdel för orten



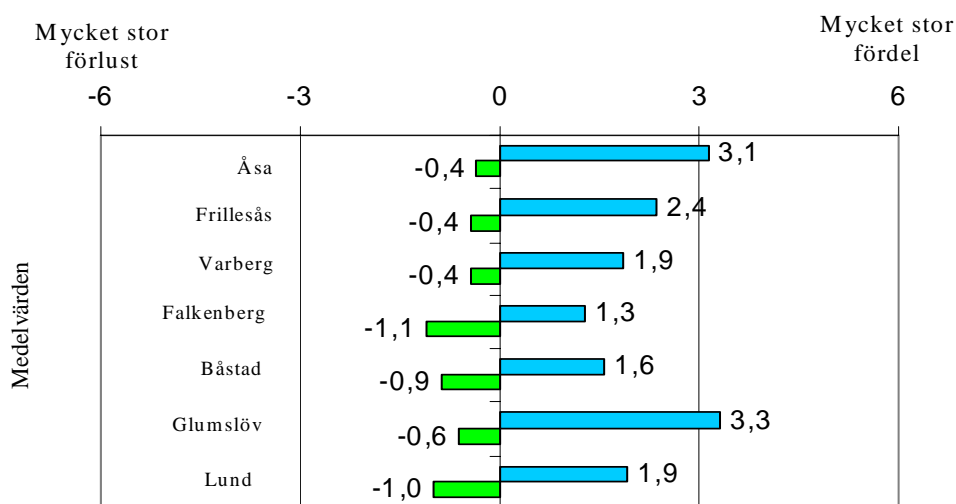
Figurkommentar: '6. Tror Du att den nya Västkustbanan innebär *fördelar* för din ort?', '7. Tror Du att den nya Västkustbanan innebär *nackdelar* för din ort?'

Redan vid en hastig titt på figuren framgår att de svarande tydligt anser att fördelarna med den nya Västkustbanan överväger nackdelarna beträffande den egna orten. Medelvärdena för samtliga svarande är 4,03 ('Fördelar för orten') respektive -1,83 ('Nackdelar för orten'). Och med utgångspunkt från dessa medelvärden kan vi också se att de boende i Åsa, Frillesås, Varberg och Glumslöv ser fler fördelar än genomsnittet för de sju orterna. På motsvarande sätt

identifierar de boende i Falkenberg, Båstad och Lund fler nackdelar för just sina orter än genomsnittet för de sju orternas invånare.

Ett intresseväckande resultat är att Falkenbergarna är överlägset mest bekymrade av alla. De ser både långt färre fördelar (2,8 mot 4,03) och mycket fler nackdelar (-3,0 mot -1,83) än de boende längs Västkustbanan i genomsnitt. Hur skall man då förstå sig på Falkenbergsbornas bekymrade inställning? Ett sätt att är att jämföra detta resultat med resultatet från den dessförinnan behandlade frågan om försämrande respektive förbättrande möjliga följder. Ser man till alla orter fanns en betydande variation. I Åsa, Frillesås och Varberg övervägde de förbättrande följderna. I Falkenberg, Båstad, Glumslöv och Lund identifierades både försämrande och förbättrande följder. Att de svarande i de tre förstnämnda orterna ser fler fördelar än nackdelar är därmed helt naturligt. Men att de boende i Båstad, Glumslöv och Lund ser fler fördelar än nackdelar är mera oväntat. En sätt att se på detta resultat är att en identifierad *försämring* för orten inte nödvändigtvis är liktydigt med en uppfattad *nackdel* för orten. Men denna tolkning stämmer inte in på Falkenbergarnas uppfattningar, som ju också angav förbättrande följder (buller och trafiksäkerhet). Med falkenbergarna skulle det istället kunna vara så att de har en särskilt stark uppfattning om möjliga försämrande följder av järnvägsombyggnaden och att denna intensitet präglar deras svar på frågan om nackdelar/fördelar för orten. Så långt om svarspersonernas syn på fördelar och nackdelar för den egna orten av att järnvägen byggs ut till dubbelspår. Låt oss nu gå vidare med motsvarande frågeställning, fastän med fokus på *de personliga* fördelarna respektive nackdelarna. Två frågor ställdes om detta i enkäten och frågorna hade följande formuleringar: 'Har Du personligen fördel av att järnvägen byggs ut på Din ort?' och 'Förlorar Du personligen på att järnvägen byggs ut på Din ort?'. På motsvarande sätt som gällde för frågorna om nackdelar/fördelar för orten kunde de svarande ange sina svar på en sjugradig skala mellan 0 ('Ingen fördel alls/Ingen personlig förlust') och 6 ('Mycket stor fördel/Mycket stor förlust') samt också svarsalternativet 'Vet ej'. I Figur 11 redovisas svaren för båda frågorna och det i form av medelvärden.

Figur 11: Dubbelspåret som för- eller nackdel för den enskilde



Figurkommentar: '8. Har Du personligen fördel av att Järnvägen byggs ut på Din ort?', '9. Förlorar Du personligen på att järnvägen byggs ut på Din ort?'

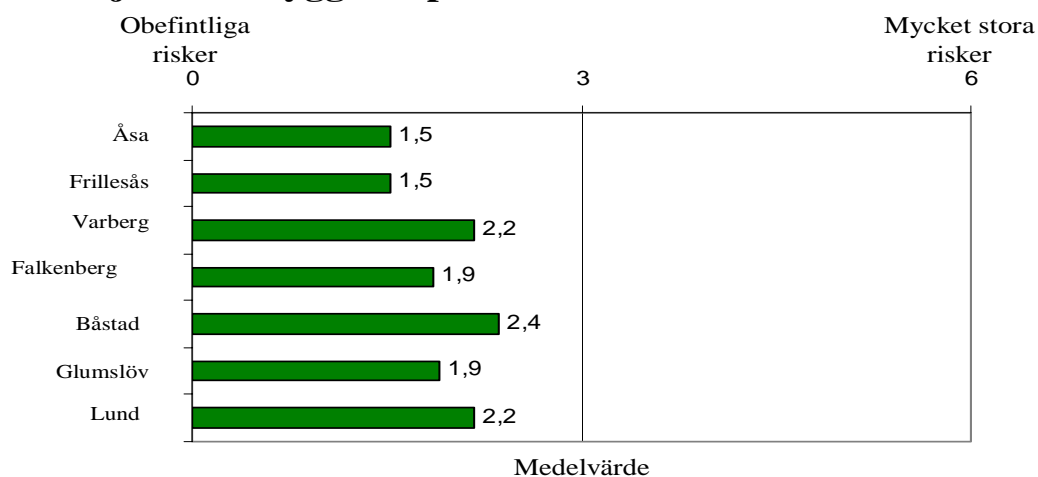
Det ligger nära till hands att jämföra med resultaten från de i föregående figur. Slående är därmed, för det första, att svaren på frågorna om personliga nackdelar/fördelar är långt mindre intensiva än svaren beträffande orten. Medelvärdena för samtliga svarande är 2,23 för de personliga fördelarna (jämfört med 4,03 i fråga om ortens fördelar) och 0,68 för de personliga nackdelarna (jämfört med 1,83 vad gäller ortens nackdelar). För det andra så överväger de svarandes uppfattade fördelar över nackdelar, dock med en lägre intensitet, mer personligen än för orten.

Kan järnvägsombyggnaden vara farlig? Om identifierade risker och oro bland de svarande

Med dubbla spår och planskilda korsningar ökas kapaciteten avsevärt på Väst kustbanan. Dels kan ett större antal tåg framföras, dels kan tågen köras snabbare. På så vis tydliggörs att det för den enskilda orten handlar om två i grunden olikartade följder av ombyggnaden. För det första följer under själva ombyggnadsprocessen med alltifrån buller, nedsmutsning och förändrade sträckningar av lokala bilvägar. För det andra följer i driftskedet, när dubbelspåret är färdigbyggt och trafikeras med fler tåg och framförallt av snabbare tåg. Av tidigare forskning vet vi att såväl stora ombyggnadsarbeten som trafikerandet av dubbelspårning järnväg kan orsaka upplevelser av risker och oro. För att ta reda på hur de boende längs Väst kustbanan uppfattar just risker och i vad mån de oroas av dessa så har vi ställt ett antal frågor kring ämnet.

Den första frågan på temat risker och oro tog fasta på själva ombyggnadsfasen och var formulerad på följande sätt: 'Tror Du att själva utbyggnaden av järnvägen kan innebära risker och faror för boende på Din ort?'. Svarspersonerna kunde välja mellan åtta olika alternativ, inklusive 'Vet ej', på en skala från 0 ('Obefintliga risker') till 6 ('Mycket stora risker') och med en mittpunkt ('Måttliga risker'). Resultaten sammanfattas i form av medelvärden och återges i Figur 12.

Figur 12: Upplevelser av risker och faror kring själva ombyggnadsprocessen



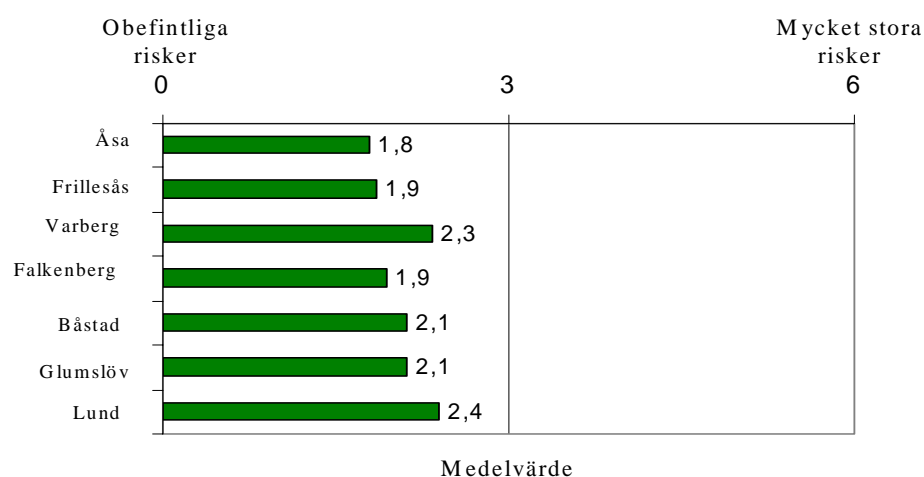
Figurkommentar: '21. Tror Du att själva *utbyggnaden* av järnvägen kan innebära risker och faror på Din ort?'

Som framgår av figuren uppfattas själva utbyggandet till dubbelspår i varje fall inte föra med sig mycket stora risker eller faror. Istället indikerar medelvärdet för svaren från samtliga sju orter (1,93) att de boende ser ombyggnadsriskerna som måttliga eller obefintliga. Svaren kan sammanfattas i tre grupper. Minst risker och faror urskiljs av dem som bor i Åsa och Frillesås.

Något mer risker och faror observeras av Falkenbergarna och Glumslövsborna. Relativt sett flest risker och faror, slutligen, uppmärksammas av de boende i Varberg, Båstad och Lund. Med andra ord tycks det finnas en variation i de svarandes sätt att urskilja risker och faror med själva utbyggnadsprocessen. En fråga man kan ställa sig är i vad mån denna variation hänger samman med det för varje ort specifika sättet på vilken järnvägen byggs om/är plane-rad att byggas om. Båstadsborna är de som uppfattar mest risker och det förefallet naturligt med tanke på vad som redan hunnit ske med anledning av tunnelbygget genom Hallandsås. Att tunnelbyggen skulle upplevas som i sig särskilt riskfyllda bekräftas av de svarande i Varberg och i Glumslöv men dock inte i Åsa, som ju alla är orter vi vilka tunnelbygge är aktuellt (redan genomfört i Glumslöv). Dubbelspårsutbyggnadens närhet till tät bebyggelse skulle kunna vara en annan särskiljande faktor. En sådan tolkning stämmer in på Lundaborna men dock inte på de boende i Frillesås. Sammantaget skall sägas att människors riskuppfattningar är mycket komplicerade fenomen och som sådana därför är svåra att mäta. Vid sidan om en rad olika mer eller mindre objektiva omständigheter (tåghastighet, antal tåg etc.) så påverkas människors riskuppfattningar inte minst av olika psykologiska faktorer.

Så långt om upplevda risker och faror kring själva utbyggnaden. Låt oss nu gå vidare till frågan om hur de svarande uppfattar den framtida trafikeringen. Med följande fråga försökte vi i enkäten fånga upp sådana uppfattningar: 'Tror Du att den framtida trafiken på den färdiga järnvägen kan innebära risker och faror?'. Svaren kunde ges på en sjugradig skala mellan 0 ('Obefintliga risker') och 6 ('Mycket stora risker') och en mittpunkt 3 ('Måttliga risker') samt 'Vet ej'. Resultaten sammanfattas i form av medelvärden och återges i Figur 13.

Figur 13: Upplevda risker kring den framtida trafiken på det nya dubbelspåret

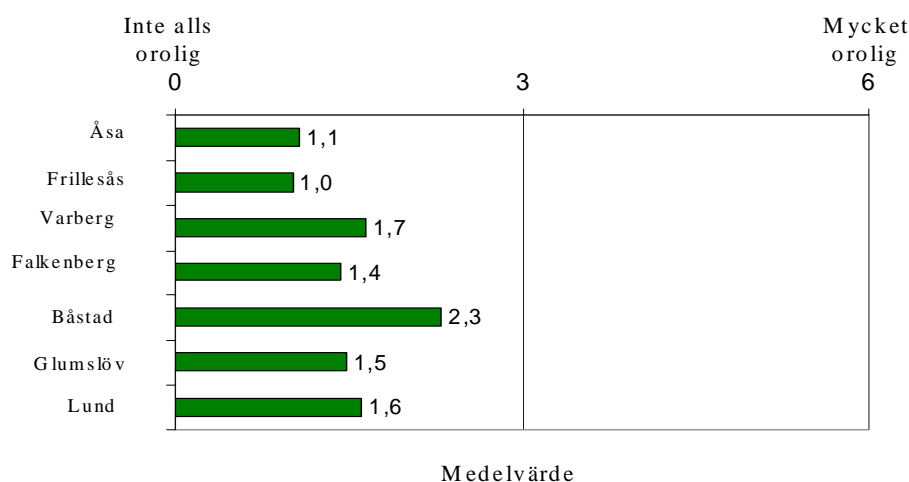


Figurkommentar: '22. Tror Du att den framtida trafiken på den färdiga järnvägen kan innebära risker och faror?'

Redan av en hastig blick kan man ur figuren utläsa att svaren i mångt och mycket liknar svaren på föregående fråga. Medeltalet för svaren i fråga om risker och faror av den framtida trafiken är bara obetydligt större än medeltalet gällande själva ombyggnationen (2,07 i jämförelse med 1,93). Med andra ord är det obefintliga eller måttliga risker som dominerar de boendes reflexioner kring den framtida trafikeringen. En annan iakttagelse är att de upplevda riskerna och farorna fördelar sig ortvis ungefär likadant som i föregående fråga. Följaktligen är det de boende i Åsa, Frillesås och Falkenberg som i lägst uträkning identifierar risker och faror. De boende i Båstad och Glumslöv urskiljer något mer risker och faror. Och allra mest risk- och farofylld uppfattas den framtida trafiken av Lundaborna och Varbergsborna.

En skillnad mot svaren i jämförelse med föregående fråga är att Båstad och Lund har bytt plats. När det gällde själva ombyggnationen var båstadborna de som uppfattade mest risker och faror. Beträffande den framtida trafiken däremot, så är det Lundaborna som uppfattar mest risker och faror. Att Lundaborna urskiljer relativt sett mest risker och faror kan kanske ses mot bakgrund av utbyggnadens specifika utformning. Dubbelspåret är planerat att byggas längs den enkelspåriga järnvägens befintliga sträckning genom ett delvis mycket tätbebyggt område. Detta förhållande har engagerat de boende längs sträckningen liksom gett upphov till den ovan nämnda mycket aktivt engagerade föreningen 'Banbrytarna'.

Figur 14: Oro inför risker förknippade med järnvägens utbyggnad till dubbelspår



Figurkommentar: '23. Är Du *orolig* för risker och faror förenade med utbyggnaden av järnvägen på Din ort?'

Att individer identifierar och upplever risker och faror är en sak. En annan sak är i vilken utsträckning som de också oroas av dessa risker. Tidigare forskning, inte minst vår egen, visar att svarande gör denna skillnad. Av den anledningen inkluderade enkäten en fråga om upplevd oro. Frågan hade följande lydelse. 'Är Du orolig för risker och faror förenade med utbyggnaden av järnvägen på Din ort?'

den av järnvägen på Din ort?'. De svarande kunde välja mellan åtta olika alternativ, inklusive 'Vet ej', på en skala mellan 0 och 6 där skalans ytterpunkter och mittpunkt hade följande ordalydelse. 0 ('Nej, inte alls orolig'), 3 ('Något orolig') och 6 ('Ja, mycket orolig'). Svaren sammanfattas som medelvärden i Figur 14.

I färskt beaktande av resultaten från de två föregående frågorna kan man konstatera följande: de boende längs Västkustbanan uppfattar måttliga eller obefintliga risker och faror beträffande banans ombyggnad och framtida trafikering och de är i än mindre utsträckning oroliga för dessa risker och faror. Medeltalet för svaren angående *oro* för risker och faror av utbyggnaden är avsevärt lägre (1,50) än medeltalen för själva urskiljandet av risker och faror avseende utbyggnaden (1,93) och beträffande framtida trafik (2,07). Jämförelsevis mest oroliga är de boende i Båstad och minst oroliga är de som bor i Åsa och Frillesås. Ännu en gång ligger det nära till hands att tolka Båstadsbornas oro som ett direkt utslag av det faktiska förlopp som de bevittnat och i förekommande fall drabbats av till följd av tunnelbygget genom Hallandsås.

Låt oss summera intrycken av de svarandes upplevelser kring järnvägsutbyggnadens möjliga följder i termer av försämringar/förbättringar, fördelar/nackdelar, risker och faror samt oro för risker och faror. Det är en sammansatt bild som framträder. Banombyggnaden upplevs ge upphov till konkreta försämringar. Men samtidigt kan de svarande urskilja fördelar (för orten eller för den enskilde). Och omvänt kan de svarande identifiera fördelaktiga följder på samma gång som man ser nackdelar. På motsvarande sätt är det med skillnaden mellan att urskilja risker och faror respektive att förknippa oro för desamma. Att bygga om järnvägen är en stor sak för den enskilda orten. På många olika sätt kan de boende uppleva dess eventuella följder. Och man kan föreställa sig att de boende uppfattar följder såväl på ett mycket konkret plan ("det blir en planskild korsning istället för den nuvarande icke planskilda") som på ett obestämt men icke desto mindre starkt sätt ("om stationen flyttas från dess nuvarande läge i stadskärnan kommer tågen att åka förbi orten").

Kommunikation, information och bedömningar av Banverket

Att ha tillgång till information kan vara en förutsättning för att en enskild individ överhuvudtaget skall överväga ett personligt engagemang eller för att denne skall uppleva sig ha kunnat påverka. Och för de ansvariga myndigheterna, kommunerna och entreprenörerna är det betydelsefullt att informera om sina verksamheter. Kring ett så omfattande projekt som ombyggnaden av Västkustbanan sprids och kommuniceras med hjälp av olika medier en stor mängd information. Eftersom det är de ortsboendes sätt att ta del av och uppfatta budskap och nyheter som är av intresse i detta avsnitt, låt oss börja med att ta reda på varifrån de hämtar sin information liksom hur de värderar dess kvalitet.

I enkäten ställs flera frågor kring information. Den första lyder kort och gott 'Hur har Du fått information kring utbyggnaden av järnvägen på Din ort'? Frågan åtföljdes av en lista med 20 olika alternativ där de svarande kunde välja att kryssa för i princip samtliga

alternativ. Resultatet redovisas i form av en rangordning i Tabell 2. Och det skall tilläggas att alternativen inte kom i samma ordning på listan som i rangordningen.

Tabell 2: Källor från vilka ortsborna hämtar sin information om järnvägsombyggnaden

72	Ortstidningar	17	Grannar
39	Utskick från Banverket	16	Riks-TV eller radio
35	Regionala TV-nyheter	13	Information från
34	Egna iakttagelser		aktionsgrupp/intressegrupp
29	Kommunen (utskick, utställningar, möten)	6	Föreningsmöten
28	Familj, vänner och bekanta	5	Har själv varit i kontakt med
25	Lokalradio		Banverket
22	Banverkets utställningar	3	Har själv varit i kontakt med
20	Banverkets informationsmöten		kommunen
20	Rikstidningar	2	Internet
5	Bekanta som arbetar med utbyggnaden	2	Advokat/juridiskt ombud

Tabellkommentar: '4. Hur har Du fått information kring utbyggnaden av järnvägen på Din ort?'
Resultaten är redovisade i procent.

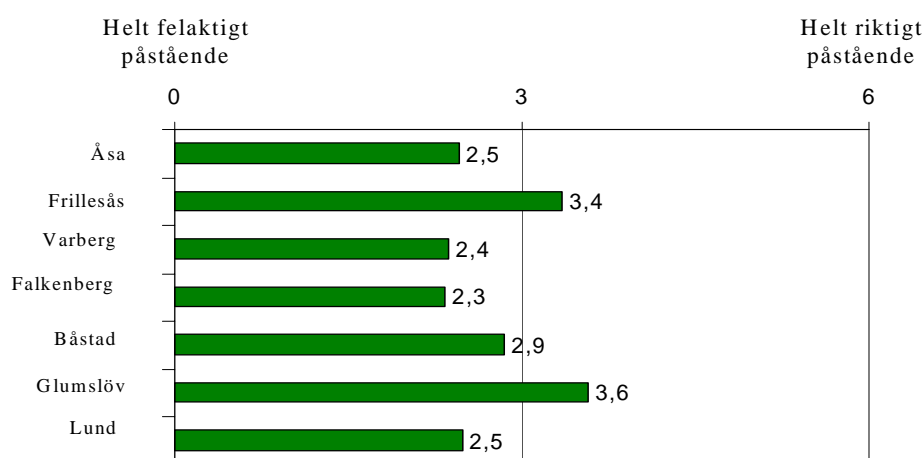
Som framgår av tabellen utgör ortstidningar den överlägset viktigaste källan för information. Nästan 73 procent av de svarande anger att det är från ortens tidningar som de hämtar sin information. En andra viktig kategori av källor för informationsinhämtande är sammansatt av olika delar. Många av de svarande lyfter fram utskick från Banverket (39 procent), regionala TV-nyheter (35 procent) och egna iakttagelser (34 procent) som viktiga informationskällor. Bland övriga källor som inte fullt så många anger återfinns exempelvis kommunen (29 procent) samt familj, vänner och bekanta (28 procent). Här märks också lokalradio (25 procent), Banverkets utställningar (22 procent) och informationsmöten (20 procent) samt rikstidningar (20 procent). Värt att notera är också att ytterst få säger sig ha fått information via egen kontakt med Banverket (5 procent) eller med kommunen (3 procent) och att enbart ett fåtal (2 procent) har inhämtat information via Internet.

Vilka slutsatser kan då dras av detta? För det första att den i sammanhanget mest specifika och för frågan avsedda informationsspridningen - Banverkets information riktad direkt till hushållen - anges som den mest anlitade källan. Och åtminstone i en ytlig bemärkelse kunde Banverket ta detta till intäkt för att det är mödan värt att informera de orsboende. För det andra att det tycks som att svarspersonerna i begränsad utsträckning själva aktivt söker efter information. Varken Internet eller direkta kontakter med kommunen eller Banverket anges som frekvent använda källor. Samtidigt bör tilläggas att 22 procent svarat att de fått information via Banverkets utställningar och 20 procent via Banverkets informationsmöten. Att uppsöka utställningar och medverka vid informationsmöten vittnar naturligtvis om ett aktivt handlande. Sammantaget är det Banverkets direktutskick och den information som man råkar på i vardagen, genom läsning av ortens tidning eller egna iakttagelser, som är de vanligaste källorna. För det tredje är det intressant att notera att de stundom mycket aktiva aktions-

eller intressegrupperna inte framhålls som vanliga källor. Bara 13 procent av de svarande anger att de fått sin information via aktions- eller intressegrupper.

Att svarspersonerna anger att Banverkets utskick, utställningar och informationsmöten är de vanligaste källorna för informationshämtning är en sak. En annan och väl så intressant fråga är hur svarspersonerna värderar källans och informationens kvaliteter och viktighet. För att utröna detta ombads de svarande att ta ställning till följande påstående: 'Banverket informerar bra om ombyggnaden av järnvägen'. Detta var ett av fyra påståenden som alla föregicks av frågan 'Om Du tänker på utbyggnaden av Västkustbanan på din ort, vad anser Du om följande påståenden när det gäller Banverket?'. Svaren kunde ges på en skala mellan 1 ('Helt felaktigt påstående') och 6 ('Helt riktigt påstående') och resultaten är sammanfattade i Figur 15. Som framgår av figuren tycks de svarande inte vara helt nöjda med innehållet i Banverkets information. Bara i Frillesås (3,4) och i Glumslöv (3,6) överväger de positiva omdömena. I övriga orter däremot överväger de skeptiska omdömena.

Figur 15: Uppfattningar om Banverkets information



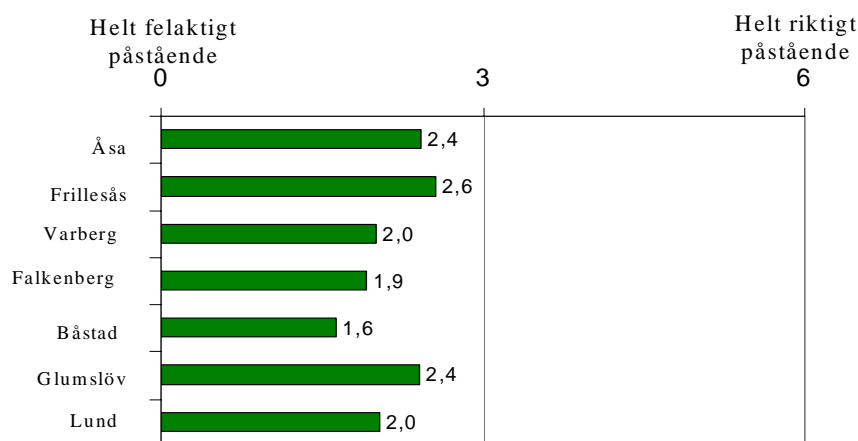
Figurkommentar: '34. Om Du tänker på utbyggnaden av Västkustbanan på din ort, vad anser Du om följande påståenden när det gäller Banverket... Banverket informerar bra om ombyggnaden av järnvägen'

Vad betyder nu dessa resultat? Till att börja med överväger de skeptiska omdömena men det är svårt att veta vad som ligger till grund för en sådan värdesättning. De svarande kan ju ha såväl informationens omfång och former som dess innehåll i åtanke när de svarar. Men en sak är tydlig och intressant att lägga märke till: mest nöjda med Banverkets information är boende i de orter där järnvägsombyggnaden faktiskt pågår (Båstad) eller i det närmaste slutförts (Frillesås, Glumslöv). En kommentar till detta resultat är att innehållet i Banverkets information av naturliga skäl är annorlunda beroende på om byggnadsarbete pågår eller inte. Att informera om något som planeras har andra innebörder än att informera om något som pågår. Det i sin

tur innebär att de svarande i de olika orterna faktiskt inte bedömer information med samma innehåll.

Att få information om det planerade eller pågående arbetet med att bygga om järnvägen är dock bara en sida av relationen mellan invånarna och Banverket. En annan och väl så väsentlig sida är i vilken utsträckning som invånarna upplever att Banverket lyssnar på dem. För att utforska den frågan ombads svarspersonerna att ta ställning till följande påstående: 'Banverket lyssnar på medborgarna'. På samma sätt som gällde det föregående påståendet kunde svarspersonen uttrycka sin synpunkt på en skala mellan 1 ('Helt felaktigt påstående') och 6 ('Helt riktigt påstående') och resultaten är sammanfattade i Figur 16.

Figur 16: Uppfattningar om Banverkets lyhörddhet för medborgarnas synpunkter



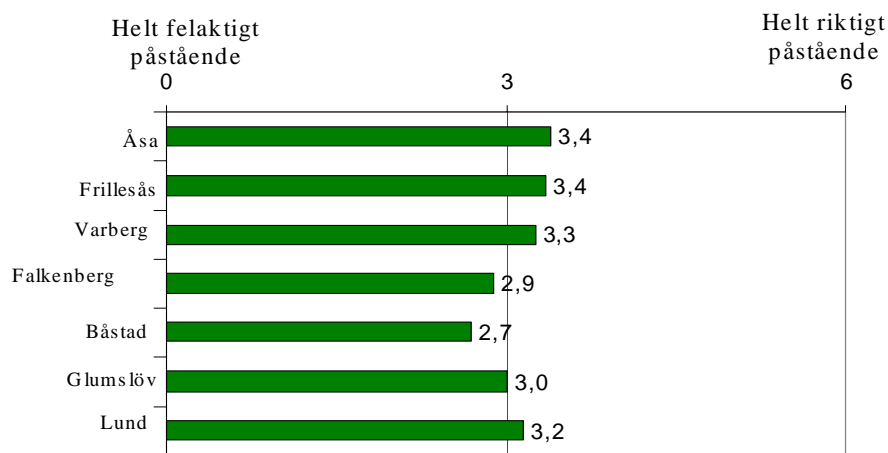
Figurkommentar: '34. Om Du tänker på utbyggnaden av Väst kustbanan på din ort, vad anser Du om följande påståenden när det gäller Banverket... Banverket lyssnar på medborgarna'.

Det framgår av figuren att Banverket anses brista i lyhörddhet. De svarande är klart mindre nöjda med Banverkets lyhörddhet (medelvärde 2,14) än med dess information (medelvärde 2,77). Och återigen ser vi att svarande från orter som erfarit konkret ombyggnadsarbete är mindre skeptiska än övriga. Men till skillnad från vad vi såg i svaren avseende information är det bara för Åsa, Frillesås och Glumslöv som denna slutsats är giltig. Beträffande upplevd lyhörddhet är ju faktiskt de svarande i Båstad mest kritiska.

Närbesläktad med lyhörddhet är frågan om hänsynstagande. Utifrån påståendet 'Banverket tar inte hänsyn till det lokala samhället' har vi försökt ta reda på vad ortsinvånarna har att säga om denna aspekt. De svarande kunde välja att placera sig på en skala mellan 1 ('Helt felaktigt påstående') och 6 ('Helt riktigt påstående'). Svaren återges i Figur 17. För att underlätta jämförelsen mellan svaren på detta påstående och de två föregående (om Banverkets information respektive lyhörddhet) redovisas svaren som om påståendet varit 'Banverket tar hänsyn till det lokala samhället'. Som framgår av figuren verkar ortsinvånarna uppleva att

Banverket faktiskt tar hänsyn till det lokala samhället. Tydliggjort av mittpunkten 3 på skalan, ser vi att de svarande snarare håller med om påståendet än förnekar det. Det framgår också av figuren att det finns en spridning mellan orterna. Falkenberg och Båstad är de enda orterna där de svarandes omdömen ligger till vänster om mittpunkten. De svarande som bor i dessa orter anser därmed i mindre utsträckning än de svarande i övriga orter att Banverket varit hänsynstagande.

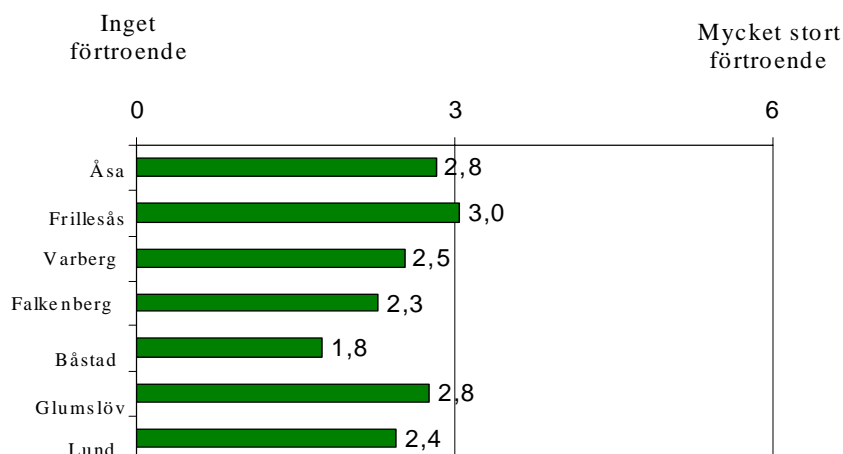
Figur 17: Uppfattningar om i vad mån Banverket tar hänsyn till det lokala samhället



Figurkommentar: '34. Om Du tänker på utbyggnaden av Västkustbanan på din ort, vad anser Du om följande påståenden när det gäller Banverket... Banverket tar hänsyn till det lokala samhället'

Man kan också göra en jämförelse mellan svaren på påståendena om Banverkets information, lyhördhet och hänsynstagande. Vad som då framkommer är att Banverket uppfattas vara bättre på att ta hänsyn till det lokala samhället än på att informera om utbyggnaden och att man är sämst på att lyssna på medborgarna. På ett ganska så specificerat sätt har därmed redogjorts för de boendes uppfattningar av Banverkets olika kvaliteter. Bland enkätens frågor ingår också en mer allmänt ställd fråga om förtroende för aktörer i samhällslivet, däribland Banverket: 'Hur stort förtroende har Du för följande grupper, myndigheter och företag?'. De svarande kunde ange sina svar på en sjugradig skala mellan 0 ('Inget förtroende alls') och 6 ('Mycket stort förtroende') med mittpunkten 3 ('Måttligt förtroende'). Resultatet beträffande de svarandes förtroende för just Banverket, redovisas som medelvärden i figur 18.

Figur 18: Förtroende för Banverket



Figurkommentar: '31. Hur stort förtroende har Du för följande grupper, myndigheter och företag?'. Frågan åtföljdes av att i tur och ordning följande organisationer listades: Vägverket, Politiker i regering och riksdag, Skanska, Politikerna i kommunen, Banverket och Miljödomstolen.

Som man kan se av figuren är det ett inte fullt måttligt förtroende som de boende längs Väst-kustbanan har för Banverket. Medelvärde för samtliga orter är 2,53 vilken placerar Banverket som nummer tre av sex på den "förtroendelista" som kan ställas samman utifrån svaren på samtliga frågor. Listan toppas av Miljödomstolen (medelvärde 3,11) och tvåan är Vägverket (3,01). Med i det närmaste identiska medelvärden blir det en delad fjärdeplats för 'Politiker i regering och riksdag' (2,43), Skanska (2,42) och 'Politikerna i kommunen' (2,43). En slutsats utifrån denna lista är att de svarande, med avseende på de offentliga och tjänstemannabasera-de aktörsgруппerna, har minst förtroende för Banverket.

Men låt oss nu ta en närmare titt på Figur 18 och dess resultat. Med undantag för Båstad, är det de svarande i små orter som har störst förtroende för Banverket. Allra störst förtroende för Banverket har de boende i Frillesås, näst mest har Åsaborna och tredje mest förtroende har Glumslövsborna. Vad som också urskiljer dessa tre orter från resten (med undantag för Båstad) är att vid tidpunkten för enkätens utskickande järnvägsombyggnaden håller på att genomföras (Åsa) eller redan har genomförts (Glumslöv och Frillesås). På övriga tre orter (Varberg, Falkenberg och Lund) befann sig dock ombyggnationen enbart i ett plane-ringsskede. Detta skulle i sin tur kunna tyda på en samvariation mellan förtroende och grad av färdigställande, en samvariation som dock inte är giltig beträffande svaren från Båstad. I rap-portens avslutande avsnitt återfinns en mer djupgående diskussion kring den komplicerade frågan om hur man skall se på relationen mellan Ortsboendes attityder till ombyggnation och de olika faserna i ombyggnationen.

Inflytande och påverkansmöjligheter

Som framgått ovan har de boende längs Väst kustbanan mindre förtroendet för Banverket än för Miljödomstolen och Vägverket. Likaså upplever de boende att Banverket har brustit främst beträffande lyhördhet gentemot medborgarna. Ett sätt att komma vidare med dessa frågor är att undersöka på vilket sätt som ortsinvånarna försökt komma till tals med och påverka bland annat Banverket. Det kan i sin tur utrönas med hjälp av resultaten från enkätens fråga 13 som har följande lydelse: 'Har Du under de senaste åren gjort något av följande när det gäller utbyggnaden av den nya järnvägen på din ort?'. Frågan åtföljdes av en lista, de svarande gavs möjlighet att kryssa för mer än ett alternativ och resultatet framgår av Tabell 3.

Tabell 3: Lokalinvånarnas engagemang kring järnvägsombyggnaden

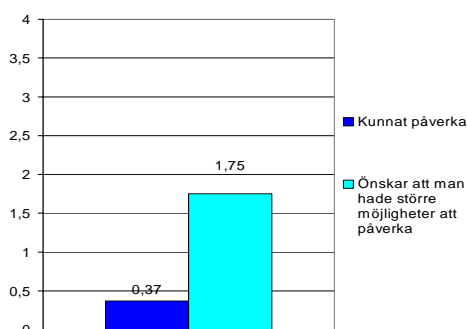
63,5%	Nej, jag har inte varit aktiv i frågan
21,6%	Har följt frågan aktivt och/eller diskuterat med andra på orten
19,1%	Närvarit vid informationsmöte
15,5%	Skrivit på namninsamling
5,8%	Kontaktat Banverket
5,4%	Deltagit i protestmöte eller demonstration
3,7%	Kontaktat politiker
3,2%	Skickat skrivelse
3,0%	Engagerad i intressegrupp eller aktionsgrupp
1,6%	Överklagat beslut
1,4%	Kontaktat tillsynsmyndigheter
1,2%	Kontaktat journalist
1,1%	Skrivit in i media

Tabellkommentar: '13. Har Du under de senaste åren gjort något av följande när det gäller utbyggnaden av den nya järnvägen på Din ort?' Fler än ett alternativ kan kryssas för.

Till att börja med ser vi att så många som 63,5 procent svarar att de överhuvudtaget inte varit aktiva i frågan. Av dem som på ettdera sättet engagerat sig i frågan är det särskilt tre aktiviteter som anges: att man följt frågan aktivt/diskuterat med andra, närvarat på informationsmöte eller skrivit under namninsamling. Som vi vill utröna om svarspersonernas erfarenheter av direkta kontakter med Banverkets företrädare kan ha haft betydelse för hur de uppfattar Banverkets lyhördhet, är det intressant att notera att just närvaro på informationsmöte är en av de tydligaste engagerande aktiviteterna (19,1 procent). Däremot är det enbart 6 procent som anger att de tagit direkt kontakt med Banverket. Om kritiken mot Banverket för bristande lyhördhet utgår ifrån faktiska kontakter med dess företrädare, så borde det därmed vara deltagande på Banverkets informationsmöten snarare än möten med dess enskilda företrädare som spelat roll för kritikens uppkomst. Att så verkligen är fallet bekräftas också. De svarande som anger att de har deltagit på informationsmöten är påtagligt mera nöjda (medelvärde 3,41) med Banverkets information än de som inte deltagit på möten (medelvärde 2,61). Detta resultat understryker den avgörande betydelse som anordnandet av, men också formerna för, informationsmöten kan ha.

Så långt har vi gjort några nedslag kring hur de boende kring Väst kustbanan uppfattar Banverkets information, lyhördhet och hänsynstagande. Och det är viktiga infallsvinklar att ta fasta på om man vill utforska hur det demokratiska systemet fungerar. Men låt oss nu gå över på demokratins kärna – individens önskan och faktiska möjlighet att utöva inflytande på samhälleliga beslut. Resultaten från två frågor som ställs i enkäten gör det möjligt att utforska dessa för demokratin centrala aspekter. Dels frågan 'Tycker Du att Du har kunnat påverka hur järnvägen skall byggas ut på Din ort?', dels frågan 'Önskar Du att Du hade haft större möjlighet att påverka utbyggnaden av järnvägen på Din ort?'. För att direkt kunna jämföra de svarandes upplevelse av faktisk möjlighet att påverka med deras önskan om att kunna påverka sammanfattas resultaten från både frågorna tillsammans i Figur 19.

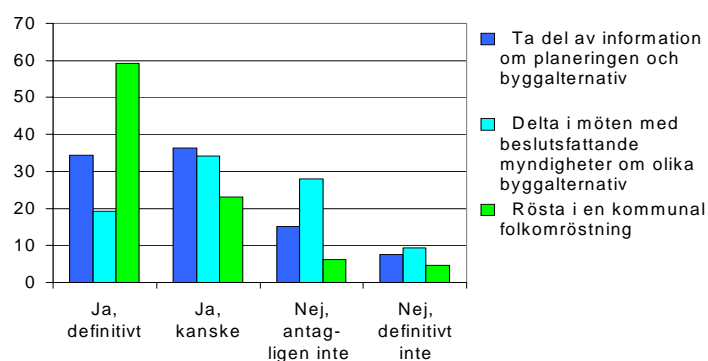
Figur 19: Upplevd och önskad påverkansmöjlighet



Figurkommentar: 14. Tycker Du att Du har kunnat påverka hur järnvägen skall byggas ut på Din ort?, 15. Önskar Du att Du hade haft större möjlighet att påverka utbyggnaden av järnvägen på Din ort?. Medelvärde på skala 0 ('Nej, inte alls') till 4 ('Ja, i hög grad').

Båda frågorna har samma svarsalternativ på en skala mellan 0 ('Nej, inte alls') och 5 ('Ja, i hög grad samt') och mittpunkten 3 ('I viss mån') samt med alternativet 'Vet ej'. Den vänstra stapeln i figuren redovisar medelvärdet för svaren om faktiskt inflytande (0,37) och den högra om önskat inflytande (1,75). Om man istället för medelvärde återger hur svaren fördelar sig i procent visar sig följande. Hela 63 procent av de svarande valde alternativet 'Nej, inte alls' på frågan om de kunnat påverka järnvägsombyggnaden, endast 0,9 procent valde alternativet 'Ja, i hög grad', 7,2 procent svarade 'I viss mån' och 17,5 'Vet ej'. Vad angår den önskade påverkansmöjligheten fördelar sig svaren jämnare över skalan: 27,4 procent valde alternativet 'Nej, inte alls' på frågan om de önskade kunna påverka mer, 17,7 procent valde alternativet 'Ja, i hög grad', 22,3 procent svarade 'I viss mån' och 13,9 procent 'Vet ej'.

Figur 20: Intresse av utökad engagemang och deltagande i lokala byggnadsprojekt



Figurkommentar: '19. Om möjligheterna erbjöds, tro Du att Du personligen skulle engagera Dig på något av följande sätt i ett byggprojekt som berörde Din ort eller närmiljö?'.
 ■ Ta del av information om planeringen och byggalternativ
 ■ Delta i möten med beslutsfattande myndigheter om olika byggalternativ
 ■ Rösta i en kommunal folkomröstning

Skillnaden mellan svaren på de två frågorna är onekligen påfallande. I sin enklaste mening är innebörden att önskan om att kunna påverka är långt mycket större än upplevelsen om att faktiska ha kunnat påverka. Vi kan därmed tala om att de boende längs Västkustbanan upplever sig vara maktlösa i bemärkelsen att kunna påverka hur järnvägen byggs om på deras ort. En tolkning av den upplevda maktlösheten bland vissa av de boende längs Västkustbanan är att den vittnar om en källa av outnyttjat medborgerligt demokratiskt engagemang. Men engagemang kan ju ta sig olika uttryck, vilket inte minst visade sig tydligt när vi ovan redogjorde för de hur svarande valt vissa kanaler framför andra avseende skaffande av information. Med hjälp av resultaten från enkätens fråga 19 kan vi få en fingervisning om vilken slags engagemang som de svarande kan tänka sig. Frågan lydde såhär: 'Om möjligheterna erbjöds, tror Du att Du personligen skulle engagera Dig på något av följande sätt i ett byggprojekt som berörde Din ort eller närmiljö'? De tre svarsalternativens exakta lydelse liksom resultaten framgår av Figur 20.

Folkomröstning intar den obestridda toppplaceringen bland önskemålen om en utökad medborgerlig aktivitet. Närmare 60 procent av de svarande anger att de 'definitivt' kunde tänka sig att rösta i en kommunal folkomröstning, drygt 23 procent svarade att de 'kanske' kunde tänka sig det. Endast 6,2 procent svarade 'antagligen inte' och 4,6 procent svarade 'definitivt inte'. På andra plats beträffande utvidgat personligt engagemang kommer informationsinhämtning. Av de svarande angav drygt 34 procent att de 'definitivt' skulle ta del av mer information om möjligheten gavs, drygt 36 procent svarade 'Ja, kanske', 15 procent svarade 'Nej, antagligen inte' och 7,5 procent 'definitivt inte'. Allra minst intresserade är de svarande av att bli mera involverade i möten med beslutsfattare. Knappt 20 procent säger sig vara 'definitivt' intresserade, 34,2 procent svarar 'kanske', hela 28 procent svarar 'antagligen inte' och 9,4 procent svarar 'definitivt inte'.

Om man tar fasta på ett av de mest distinkta svarsalternativen – 'Ja, definitivt' – så är skillnaden slående vad gäller förutspått ökat medborgerligt engagemang. Man kan ut-

trycka det som att 60 procent av de tillfrågade har intensiva sympatier för, och verkar vara beredda på att utöva, ett vidgat direktdemokratiskt deltagande genom röstande i kommunal folkomröstning. Betydligt färre svarande är handlingsberedda respektive intensiva i sina sympatier för utökad informationsinhämtning – 35 procent – och bara knappt 20 procent sympatiserar intensivt med och är beredda till utökad handling vad gäller utökad samverkan med beslutsfattande myndigheter. Resultaten vittnar helt enkelt om en viss folklig efterfrågan på utökad direktdemokratisk medborgarstyrelse, men ett svalare intresse för deltagardemokratiska former.

Folkomröstningar är inte bara eftertraktade som metod för ett vidgat demokratiskt deltagande. De svarande tror också att deltagande i folkomröstning är det näst mest effektiva sättet på vilket man personligen kan påverka samhällsfrågor. Detta resultat kom ut av enkätens fråga 16 som hade följande lydelse: '16. Hur effektiva tror Du att följande aktiviteter är om den enskilda medborgaren vill påverka samhällsfrågor?'. På en skala mellan 1 ('Inte alls effektivt') och 5 ('Mycket effektivt') ombads de svarande att uppskatta slagkraften hos 16 olika påverkansmetoder. Resultatet sammanfattas i en lista av rangordnade medelvärden och framgår i Tabell 4.

Tabell 4: Den bedömda effektiviteten av olika aktiviteter för den enskilde medborgarens påverkan av samhällsfrågor

Kontakta massmedier (tidningar, TV, Radio)	3,40
Rösta i kommunala folkomröstningar	3,32
Rösta i allmänna val	2,93
Som mark- eller husägare yttra sig över planförslag	2,84
Delta i samrådsmöten	2,72
Engagera sig i intressegrupp eller aktionsgrupp	2,71
Engagera sig i något politisk parti	2,68
Underteckna namninsamling	2,62
Kontakta kommunpolitiker	2,55
Bedriva namninsamling	2,54
Deltaga i protestmöte eller demonstration	2,51
Debattera med andra	2,42
Skriva insändare	2,39
Kontakta rikspolitiker	2,32
Kontakta kommunala tjänstemän	2,22
Civil olydnad	1,76

Tabellkommentar: '16. Hur effektiva tror Du att följande aktiviteter är om den enskilde medborgaren vill påverka samhällsfrågor?'

En första iakttagelse är att *ingen* av sexton aktiviteterna uppfattas vara särdeles effektiv som sätt genom vilka den enskilde kan påverka samhällsfrågor. Som mittpunkten på skalan har värdet 3, kommer inte ens den av de svarande angivna mest effektiva påverkansaktiviteten (massmediekontakt, värde 3,4) i närheten av skalans ytterpunkt 'Mycket effektiv' (med värdet

5). Ett annat sätt att uttrycka detta resultat är att de svarande överhuvudtaget hyser litet hopp om den enskilde medborgarens möjlighet att påverka samhällsfrågor.

En andra iakttagelse är att de svarande trots allt gör skillnad mellan de olika aktiviteternas effektivitet. De svarande anser alltså att kontakt med massmedier är det mest effektiva sättet (3,4) på vilket den enskilda medborgaren kan påverka samhällsfrågor. Och folkomröstningar anges som näst mest effektivt (3,32). På tredje plats kommer röstning i allmänna val (2,93) och på fjärde att som hus- eller markägare yttra sig över planförslag (2,84). Därefter, och nära nog lika effektivt, bedöms deltagande i samrådsmöten (2,72), engagemang i intresse- eller aktionsgrupp (2,71) och engagemang i något politiskt parti (2,68). Ett annat sätt att illustrera den åtskillnad som de svarande gör mellan de olika aktiviteternas effektivitet är att redovisa svaren på skalans ytterpunkter. För tolv av de femton uppräknade aktiviteterna har endast mellan en och sju procent av de svarande kryssat för alternativet 'Mycket effektivt'. För de återstående tre aktiviteterna är bilden däremot en annan. Drygt 17 procent anser att kontakt med massmedier är mycket effektivt, 16 procent anser att röstning i kommunal folkomröstning är mycket effektivt och drygt 11 procent framhåller röstning i allmänna val som mycket effektiv påverkansaktivitet.

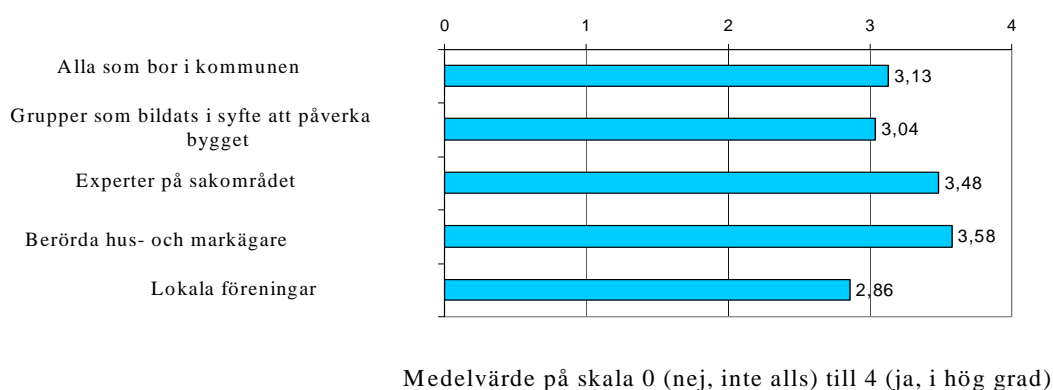
Låt oss stanna upp en stund och resonera kring innebörden av de resultat som presenterats i Figur 20 respektive Tabell 4. Å ena sidan tilltror de svarande de direkta kanalerna för medborgerlig påverkan: dels i kollektiv form (folkomröstning, samrådsmöten och undertecknande av namninsamling), dels i individuell form (yttrande som mark- eller husägare). Å andra sidan tilltror de svarande också de indirekta demokratiska metoderna: dels den representativa demokratins traditionella metoder (röstning i val, kontakt med massmedia, engagemang i politiskt parti), dels okonventionella representativa metoder (intresse- eller aktionsgrupp). Den på sitt sätt mest okonventionella metoden – civil olydnad – tilldöms dock begränsat värde av de svarande. Likaså har de svarande en begränsad tilltro till en, åtminstone teoretiskt, för den representativa demokratin typisk metod – direkta kontakter mellan medborgarna och det politiska systemets företrädare (både valda politiker och tjänstemän). Om vi summerar dessa iakttagelser framträder en sammansatt bild av de svarandes uppfattningar om demokratins funktionssätt. I rapportens avslutande avsnitt återkommer en mer allmän diskussion om dessa de svarandes demokratiuppfattningar.

En sak är hur de svarande bedömer demokratins funktionssätt, i termer av hur effektiva olika former för påverkan uppfattas vara. En annan sak är i vad mån de svarande bedömningar av olika påverkansmetoders effektivitet präglar deras sympatier och villighet för ökat personligt deltagande. Spontant skulle man kanske föreställa sig att sådana påverkansmetoder som uppfattades vara effektiva också skulle vara efterfrågade av svarspersonerna. Och så är fallet med folkomröstningar. De svarande har stor tilltro till folkomröstningar som maktinstrument och är också villiga att i större utsträckning aktivera sig i sådana. Man tror också att röstning i allmänna val liksom deltagande i samrådsmöten är effektiva metoder för medborgerlig påverkan. Men när det gäller att delta i möten med beslutsfattande myndigheter om olika byggalternativ är de svarande bara i begränsad utsträckning intresserade av att engagera sig mera. Med andra ord brister det i överensstämmelse mellan bedömningen av de deltagar-

demokratiska metodernas effektivitet och de svarandes sympatier och villighet till ökat personligt engagemang genom dessa metoder.

Frågan om hur effektiva olika metoder uppfattas vara för individens demokratiska inflytande liksom frågan om vilken av metoderna som de svarande föredrar och är villiga att utöva i större utsträckning fokuserar på bedömningar om demokratins funktionssätt och om individens prognos kring det egna politiska agerandet. För att ytterligare fördjupa kunskapen om de svarandes syn på demokrati har vi i också ställt en fråga om hur *det borde* vara. Närmare bestämt har vi sökt ta reda på de svarandes syn på vem eller vilka som borde ha en starkare röst beträffande stora byggnadsprojekt. Frågan kom som nummer 18 i enkäten och hade följande formulering: 'När det gäller beslut om stora byggprojekt i kommunen där Du bor, tycker Du att beslutsfattarna skall ägna tid och resurser åt att sätta sig in i vad följande grupper anser?'. På en skala mellan 0 ('Nej, inte alls') och 4 ('Ja, i hög grad') ombads de svarande att ta ställning till om fem olika grupper borde ges en starkare röst. Resultaten återges i Figur 21.

Figur 21: Beslutsfattarnas lyhörddhet för särskilda grupper i samhället



Figurkommentar: '18. När det gäller beslut om stora byggprojekt i kommunen där Du bor, tycker Du att beslutsfattarna skall ägna tid och resurser åt att sätta sig in i vad följande grupper anser?'

En första kommentar till resultatet är att de svarande uppenbarligen anser att beslutsfattarna bör sätta sig in i vad samtliga grupper anser. Medelvärdet för svaren på frågan om, som vi för enkelhetens skull benämner *lyhörddhet*, gällande samtliga fem grupper är nämligen 3,2. Det framgår också tydligt att de svarande sätter störst värde på lyhörddheten för individens direkta och individuella synpunkter. Om vi istället redovisar resultaten i procent framgår att hela 62 procent svarar 'Ja, i hög grad' på frågan om beslutsfattare borde sätta sig in i vad berörda hus- och markägare borde ges en starkare röst. Som en passus kan noteras att 27,1 procent av de

svarande angett att de bor i 'Ensamliggande villa eller lantgård' och att 51,8 procent kryssat för alternativet 'Villa eller radhus i villaområde', sammanlagt 79 procent av de svarande är därmed egnahemsägare. Som nummer två på listan över önskemål om lyhörddhet kommer experter på sakområdet. Så många som 54 procent av de svarande kryssade för alternativet 'Ja, I hög grad'. På tredje plats kommer 'Alla som bor i kommunen', nästan 50 procent valde alternativet 'Ja, I hög grad'. Placering nummer fyra intas av 'grupper som bildats i syfte att påverka bygget'. Drygt 37 procent av de svarande kryssade för alternativet 'Ja, I hög grad' vad gäller att beslutsfattare borde aktivt lyssna på just denna grupp. Sist och ganska så långt ned på listan hamnar de lokala föreningarna. Knappt 29 procent angav sympatier för att de lokala föreningarna borde lyssnas på. Att de svarandes preferenser, för att beslutsfattare i särskild utsträckning borde vara lyhörda för experter respektive hus- och markägare, är distinkta och entydiga framgår av att relativt få väljer alternativet 'Vet ej' liksom att få väljer alternativet 'Nej, inte alls'.

Vad kan man då säga om dessa resultat? För det första är det värt att notera att så många anser att beslutsfattarna borde lyssna på experter. Som vi sett ovan har ju den direkta formen för kollektivt demokratiskt inflytande – folkomröstningar – en överlägsen popularitet bland de svarande. Lyhörddhet för experters synpunkter, däremot, är ur den enskilde medborgarens synpunkt vare sig direkt eller kollektivt eller demokratiskt. Snarare är det ju frågan om att ett fåtal, föregivet sakkunniga och icke demokratiskt utsedda gör sina röster hörda. Denna fråga, om de svarandes förkärlek för experternas involvering i det politiska livet, tas upp till diskussion i rapportens avslutande avsnitt.

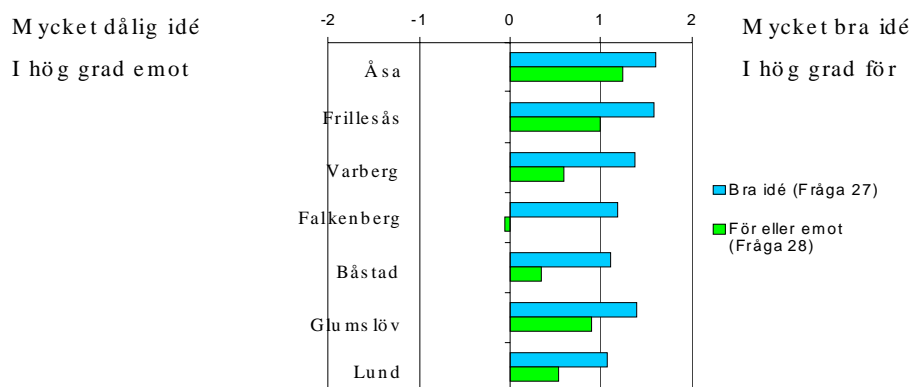
Inställning till järnvägsombyggnaden och vad som förklarar om man är för eller emot

Resultaten från en rad frågor ställda kring de ortsboendes upplevelser av Västkustbanans utbyggnad till dubbelspår har nu blivit redovisade. Det har inte minst visat sig att variationen bland svaren är stor. I olika orter uppfattar man ombyggnaden på skiljaktiga sätt. Och i en och samma ort kan man uppfatta samma fråga på olika sätt beroende på från vilken synvinkel frågan ses. På ett allmänt plan kunde resultaten därmed sägas beskriva en komplicerad verklighet.

Ett sätt att dra samman trådarna kring dessa resultat är att närma sig frågor om de boendes inställning till Västkustbanans ombyggnad. För att få veta vad de boende tycker ställde vi två frågor i enkäten. Den ena om Västkustbanans utbyggnad i allmänhet och den andra om utbyggnaden såsom den planeras i den enskilda orten. Frågorna hade följande exakta lydelse: 'Tycker Du att det är en bra idé att bygga om Västkustbanan till en dubbelspårig järnväg?' och 'Är Du för eller emot utbyggnaden av järnvägen som den planeras på Din ort?'. På den första av frågorna kunde de svarande välja mellan sex alternativ på en skala mellan 0 ('Mycket dålig idé') och 4 ('Mycket bra idé') med mittpunkten 2 ('Varken bra eller dålig idé') samt svarsalternativet 'Vet ej'. På den andra frågan kunde de svarande välja mellan sex alternativ på en skala mellan 0 ('I hög grad emot') och 4 ('I hög grad för') med mittpunkt 2 ('Var-

ken för eller emot') samt svarsalternativet ('Vet ej'). Resultaten från båda frågorna redovisas i form av medelvärden i Figur 22. För att förtydliga svarens innebörd givet de olika svarsalternativen återges svaren på en skala mellan -2 ('Mycket dålig idé'/'I hög grad emot') och 2 ('Mycket bra idé'/'I hög grad för').

Figur 22: Allmänhetens inställning till att bygga om Väst kustbanan till dubbelspårig järnväg



Figurkommentar: '27. Tycker Du att det är en bra idé att bygga om Väst kustbanan till en dubbelspårig järnväg?', '28. Är Du för eller emot utbyggnaden av järnvägen som den planeras på Din ort?'

Det framgår tydligt av figuren att majoriteten av de tillfrågade invånarna i sju av orterna längs Väst kustbanan sympatiserar med järnvägens utbyggnad. Att de boende ser skillnad på Väst kustbanans utbyggnad i allmänhet och hur den tar sig uttryck just på deras ort visar sig också tydligt. På samtliga orter är de svarande avsevärt mer positiva till ombyggnation i allmänhet än till hur den tillgår/planeras att tillgå på just deras ort. Låt oss börja med att titta närmare svaren från den allmänt ställda frågan och göra det genom att redovisa procentalen svarande för de olika svarsalternativen.

Mest entydigt och kraftfullt positiva till Väst kustbanans utbyggnad är de boende i Åsa och Frillesås. Om man lägger samman svaren från två steg på skalan där ytterpunkten är 'Mycket bra idé' framgår att 90,4 procent av Åsaborna och 89,1 procent av Frillesåsborna sympatiserar med utbyggnaden. Inte fullt så positiva är de boende i Varberg och Glumslöv. Samlar man svaren på motsvarande sätt visar det sig att 82,7 procent av Varbergarna och 84,5 procent av Glumlövsborna tydligt sympatiserar med Väst kustbanans utbyggnad. Minst positiva är de boende i övriga tre orter. Det framgår att 75,9 procent av Falkenbergarna, 74,8 procent av Båstadsborna och 75,6 av Lundaborna sympatiserar med utbyggnaden. Att gruppera de ortsvisa svaren i tre kategorier faller sig också naturligt vad gäller resultatet av det mittersta svarsalternativet 'Varken bra eller dålig idé'. I Åsa var det endast 7,7 procent som kryssade för denna kategori och i Frillesås 9,5 procent. Fler som valde att kryssa för mittenalternativet var det i Varberg (12,6 procent) och i Glumslöv (12,0 procent). Det framgår, slutligen, att Fal-

kenbergarna (18,9 procent), Båstadborna (17,4 procent) och Lundborna (16,7 procent) i störst utsträckning valde att svara 'Varken bra eller dålig idé'. En slutsats som kan dras utifrån denna redovisning är att de orsboende bara i begränsad utsträckning är polariserade i sin syn på Västkustbanans utbyggnad. Mer polariserade invånarna i de orter där man är mindre positiva. Men polariseringen är inte mellan positiva och negativa utan mellan positiva och de som säger sig vara varken för eller emot. Bara i två orter, Båstad (7,8 procent) och Lund (7,6 procent), är det något fler som är tydligt negativa till utbyggnaden av Västkustbanans utbyggnad.

Att de ortvisa uppfattningarna kan vara polariserade är däremot mycket tydlig bland svaren på frågan om det för orten specifika och konkreta utbyggnadsförslaget. Variationen bland svaren är avsevärt större, både mellan och inom orterna, och svaren är därmed heller inte lika lätta att gruppera i kategorier. Åsaborna utmärker sig genom att vara mest entydigt positiva och därtill minst polariserade. Om man på motsvarande sätt som med redovisningen av föregående fråga lägger samman svaren från två steg på skalan där ytterpunkten är 'I hög grad för' framgår att 78,2 procent av Åsaborna tydligt sympatiserar med utbyggnadsplanerna på orten. Näst efter Åsa kommer Frillesås beträffande positiv hållning till den planerade utbyggnaden. Av Frilleåsborna är 68 procent av de svarande positiva, men samtidigt är 10,6 procent negativa och 21,3 procent svarar att de varken är för eller emot. I likhet med Åsaborna är det få Glumslövsbor som är tydligt emot utbyggnaden (8,8 procent). Och andelen positiva (62,8 procent) är ungefär lika stor som i Frillesås. Däremot är andelen som svarat varken för eller emot (28,4 procent) avsevärt större än i Åsa och Frillesås. Falkenberg utmärker sig genom att de svarande fördelar sig jämt över skalan. Ungefär lika stora andelar av Falkenbergarna är för (34,1 procent), emot (35,4 procent) eller varken för eller emot (30,5 procent). Därmed är Falkenbergsborna den befolkning som är mest polariserad bland samtliga orters invånare. Ser man till svaren från de boende i Varberg, Båstad och Lund så följer de ungefär samma mönster. Ungefär hälften av de svarande är tydligt för (Varberg 58,7 procent, Båstad 48 procent, Lund 53,7 procent), mindre än en fjärdedel är tydligt emot (Varberg 20,6 procent, Båstad 23,8 procent, Lund 17,8 procent) och ungefär en fjärdedel svarar att de varken är för eller emot (Varberg 20,6 procent, Båstad 28,2 procent, Lund 28,6 procent).

En intressant iakttagelse, som också uppmärksammats på flera ställen tidigare i rapporten, är att de mest positiva och minst polariserade inställningarna till den specifika utbyggnaden uttrycks av boende i orter som är små och där det konkreta utbyggnadsarbetet inlemts eller slutförts. Denna iakttagelse stämmer därmed in på de boende i Åsa, Frillesås och Glumslöv. För den fjärde orten i vilken konkret utbyggnadsarbete pågått, Båstad, stämmer emellertid iakttagelsen inte. Båstadborna är nämligen både näst minst positiva bland de sju orternas invånare och därtill är man tydligt polariserad.

Vad är det då som formar de boendes inställning till utbyggnaden av Västkustbanan såsom den planeras och/eller genomförts på just deras ort? För att utforska denna fråga har vi analyserat enkätens resultat med hjälp av en statistik metod, en så kallad regressionsanalys. Denna metod är en analysmetod med vilken man kan undersöka om det finns ett samband mellan de svarandes uppfattningar kring olika aspekter av järnvägsombyggnaden och deras inställning för och emot ombyggnaden. Modellen har också den fördelen att man kan skilja på olika faktorer relativa förklarande kraft. De faktorer som tagits med i modellen är

huvudsakligen sådana som tidigare behandlats i rapporten, exempelvis upplevda fördelar och nackdelar eller uppfattningar om risker och faror. Men utöver dessa har ytterligare några faktorer tillfogats. Resultaten från analysen av både 2000 och 2002 års enkäter sammanfattas i Figur 23 och den skall förstås på följande sätt. Ju högre upp på listan desto viktigare är faktorn ifråga för att förklara de boendes inställning till järnvägens utbyggnad. Och för varje faktor i den rangordnade listan gäller att den har en förklarings effekt också med hänsyn tagen till övriga faktorer. Med ett statistiskt metodspråk heter det att man har ”kontrollerat för” andra faktorer. Om det i den rangordnade listan finns ett minustecken framför siffran (koefficienten) innebär det att faktorn ifråga har ett samband med en kritisk inställning till ombyggnaden. På motsvarande sätt innebär en siffra utan minustecken att faktorn ifråga har ett samband med en positiv inställning till ombyggnaden.

Figur 23: Faktorer som har en inverkan på om man är för eller emot utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår

2000	2002
0,29 Personlig fördel eller nackdel	-0,21 Nackdelar för orten
0,27 Ortens fördel eller nackdel	0,20 Personliga fördelar
0,17 Nöjd med påverkansmöjlighet	0,18 Ortens fördel
-0,11 Risken med framtida trafiken	-0,12 Orolig för risker
0,10 Förtroende för Banverket	0,10 Förtroende för Banverket
-0,06 Oro för risker	0,09 Nöjd med påverkansmöjlighet
0,05 Ålder	-0,07 Personliga nackdelar
0,04 Man	-0,07 Risker med framtida trafiken
0,00 Tekniska framsteg viktiga	0,07 Tekniska framsteg viktiga
0,00 Hur länge man bott på orten	-0,06 Hur länge man har bott på orten
	0,05 Man
	0,04 Ålder

Figurkommentar: Figurens faktorer är rangordnade utefter vilken förklaringskraft de har för svaren på följande enkätfråga '28. Är Du för eller emot utbyggnaden av järnvägen som den planeras på Din ort?'

Låt oss börja med resultaten från den enkät (2002) som föreliggande rapport redovisat. Det framgår tydligt av figuren att upplevelsen av fördelar och nackdelar, både för den egna personen och för orten, spelar allra störst roll för om de boende är för eller emot utbyggnaden av järnvägen. Den starkaste förklaringen till att man som boende är negativt inställd är om man upplever att ombyggnaden för med sig nackdelar för orten. En lika viktig förklarande faktor är upplevelsen av personliga fördelar. De som upplever att ombyggnationen för med sig fördelar för den egna personen är mer positivt inställda än andra. Nästan lika stor förklaringskraft har faktorn fördelar för orten. Om man som boende uppfattar sådana fördelar så är man också påtagligt mera benägen att sluta upp bakom ombyggnadsprojektet.

Viktig som förklarande faktor är också i vad mån de boende oroas av risker. De svarande som oroas av risker och faror tenderar att vara mera negativt sinnade till ombyggnationen. Att ha förtroende för Banverket liksom att vara nöjd med sin möjlighet att personligen påverka ombyggnationen bidrar också till sympati för hela projektet. Och lika viktiga för att

förklara inställning är följande tre faktorer: upplevelse av personliga nackdelar som föranleder en mer negativ inställning; upplevda risker med den framtida trafiken vilket också tenderar att göra de svarande mer kritiska och värderingen att tekniska framsteg är viktiga vilket tenderade att göra de svarande mer positivt sinnade till ombyggnationen.⁶ De tre sista och minst förklarande faktorerna vars koefficienter återges i figuren fångades upp av enkätens så kallade bakgrundsfrågor. Om den svarande bott länge på orten ger det en liten tendens till att den samma är mer negativ till ombyggnaden. Och om den svarande är man och har en högre ålder så är det faktorer som bidrar till en mer positiv inställning.

Om man jämför resultaten från 2002 års enkät med 2000 års enkät framkommer både likheter och skillnader. Den viktigaste likheten är att de svarandes upplevelser om fördelar och nackdelar för orten och personligen spelar störst roll i båda enkäterna när det gäller att förklara inställningen till järnvägsombyggnaden. En annan likhet är att faktorerna ålder, kön och förtroende för Banverket har ungefär samma förklaringskraft i de två enkäterna. Till skillnaderna, som dock inte skall överskattas emedan de är ganska så små, hör framförallt två saker. För det första att faktorn nöjdhet med påverkansmöjlighet har minskat i betydelse för att förklara inställningen till järnvägsombyggnaden (från 0,17 till 0,09). För det andra har de olika riskfaktorerna fått ändrad betydelse för förklaring till dem som är negativt inställda. Dels har 'oro för risker' ökat i betydelse (från -0,06 till -0,12). Dels har 'risker med en framtida trafiken' minskat i betydelse (från -0,11 till -0,07).

Ett annat sätt på vilket resultaten i figuren kan sammanfattas är att påminna om några av de svarandes upplevelser som *inte* spelar roll när det gäller att förklara om de är för eller emot. Följande upplevelser kring ombyggnaden liksom faktiska personliga omständigheter hade man kanske instinktivt kunna tro skulle spela roll för ställningstagandet till ombyggnationen. Men alla saknar förklaringskraft givet den statistiska regressionsanalysen.

- Upplevda risker sammanhängande med själva ombyggnadsprocessen
- Hur nära de svarande bor det planerade/byggda nya dubbelspåret
- Hur ofta man åker tåg
- Om man är berörd hus- eller markägare
- Vilken utbildning man har

⁶ Förklaringsfaktorn 'Tekniska framsteg är viktiga' fångades upp i enkäten av en fråga med följande formulering: '50. Hur stor vikt lägger Du personligen vid följande?'. Frågan åtföljdes av en lista med tio samhällseliga värden (Ekonomisk tillväxt, Ekonomiska framsteg, Djur och natur, Kulturarv, Ren miljö, Kulturell mångfald, Jämlikhet mellan olika samhällsgrupper, Social gemenskap, Religiös tro samt Hem och familj). Svaren kunde ges på en sjugradig skala mellan 0 ('Oviktigt') och 6 ('Oerhört viktigt').

Avslutande reflektioner

Väst kustbanans ombyggnad illustrerar det vidare forskningsfältet kring lokalisering av storskaliga och tekniska anläggningar. Betraktade som processer av demokratiskt ledd samhällsbyggnad och samhällsomvandling har sådana processer särskilda kännetecken. Vägen, och tiden, mellan ord och handling är till att börja med ganska så lång. Det inleds med ett tidigt planeringsstadium där egentligen inget är bestämt. De enskilda ortsboende kanske inte ens är medvetna om att beslutsfattare överväger en större infrastrukturell förändring. Då kan ovissheten spela roll för opinioners och attityder formande. I nästa steg av lokaliseringsprocessen specificeras planeringen, men varthän etableringen leder är fortfarande ganska ovisst för vissa människor men klart förtydligt för andra. När beslut väl är fattat och offentliggjort klarnar bilden av lokaliseringens innebörder. I detta skede, liksom även fortsättningsvis, kan invånare reagera på och väcka kritik mot sättet på vilket beslutet fattades. I själva byggnadsskedet blir etableringen plötsligt väldigt tydlig och synlig. För en del människor kan byggandet innebära ett grundskott mot deras sedan lång tid invanda miljö och därför upplevas rent omstörtande. ”Barndomens” träd, stenmurar, dammar, ängar, vägar, stigar kan i ett enda slag raderas ut av en ny anläggnings etablering. Att sådana förändringar påverkar attityder och opinioners bildande är lätt att inse. Andra människor kan uppleva själva byggarbetsplatserna och arbetsmaskinerna som innebärande nog så stora förändringar i vardagsmiljön, inte minst genom att de kan ge upphov till intrång (buller, nedsmutsning, framkomlighet i trafiken, m.m.). Även förändringar som dessa kan göra ett starkt intryck och göra avtryck på opinioner och attityder, fastän de egentligen inte har med själva anläggningen att göra. När anläggningen, som i denna rapport det nya dubbelspåret, väl tagits i drift väcks andra frågor. Är den säker? Ser den ut som man hade föreställt sig? Låter den? Är den till gagn för livet i orten? Farhågor som bekräftas eller som kommer på skam, påverkar attityder och opinioner långt efter att anläggningen tagits i drift.

Diskussionen av resultaten kan fördjupas kring dels lokaliseringssekvensen och dess innebörder, dels ortsbornas syn på demokratiskt beslutsfattande och det politiska systemet. Återstoden av rapporten ägnas därmed dessa två frågor och inleds med frågan om lokaliseringssekvensens olika innebörder.

Det som utmärker lokaliseringar av storskaliga och tekniska anläggningar är dels den långa tid som förlöper mellan idéstadium och driftstadium, dels att genomförandet över tid inrymmer olika mer eller mindre distinkta sekvenser. Få är de exempel i det politiska livet där den sista sekvensen eller slutpunkten på en demokratisk beslutsprocess är så konkret som när en ny fysisk anläggning byggs och tas i drift. Och där endast ett begränsat antal människor, de som bor i anläggningens närhet, med sina sinnen kan förnimma förändringen. Eftersom slutpunkten är så exceptionellt konkret så framstår avståndet till sekvensens inledande abstrakta planerande steg som stort. Och det förefaller vara rimligt att ortsbors uppfattning om och värdering av en nyetablerad anläggning varierar beroende på i vilken sekvens etableringen befinner sig. Uttryckt annorlunda är det rimligt att anta att preliminära planer, definitiva planer, påbörjat byggnadsarbete eller drift av en ny anläggning fungerar olika som stimuli på vars grund attityder och ståndpunkter uppkommer. I sin tur kunde man tala i termer av att opi-

nioner och attityder är dynamiska fenomen. För att pröva hypotesen om olika stimulus betydelse är det ur forskningens synpunkt av stort intresse att dels kunna följa ortsboendes attityder och värderingar under hela den sekvens när en ny anläggning etableras. Dels kunna följa olika orter där nya anläggningar etableras. Att följa anläggningsetableringen från "ax till limpa" skulle nämligen göra det möjligt att grundligt utforska *om* och *hur* opinioner och attityder har ett samband med var i etableringssekvensen som man befinner sig.

Resultaten i föreliggande rapport antyder att etableringssekvensen kanske kan spela en roll för attityder och värderingar. På flera av enkätfrågorna kan nämligen en likhet i svarens tendens observeras, närmare bestämt gällande de orter där det konkreta ombyggnadsarbetet har inletts, pågår eller har slutförts. Alltså till skillnad från orter där ombyggnadsarbetet enbart befinner sig på ett planeringsstadium. Sålunda utmärker sig de boende i Åsa, Frillesås och Glumslöv angående följande uppfattningar: de boende i dessa orter ser fler fördelar både för sig själva personligen och för orten, är mer nöjda med Banverkets lyhördhet, de har större förtroende för Banverket och har en mer positiv inställning till järnvägens konkreta ombyggnad på just deras ort.⁷ Dessa indikationer är dock långt ifrån tillräckliga för en verklig prövning av hypotesen. Det skulle ju rentav kunna vara så att dessa orter utmärker sig på grund av sin relativa litenhet. En grundlig prövning av hypotesen skulle kräva dels att Väst-kustbanans utbyggnad färdigställdes på samtliga sju orter och att invånarnas attityder följdes kontinuerligt under vägen fram, dels en ingående analys av andra faktorer. Som exempel kan nämnas jämförelser mellan orterna av: berednings- och beslutsgången i processen bakom ombyggnadsbeslutet, kommunens agerande i berednings- och beslutsprocessen, massmediernas bevakning och Banverkets agerande på orten.

Det finns också andra studier som prövat hypotesen om attityders och opinioners dynamik och relation till etableringssekvensen vid en lokalisering. Den holländske forskaren Maarten Wolsink har studerat ortsboendes attityder och opinioner kring etablering av vindkraftsanläggningar. Med utgångspunkt från två olika fall, det ena ett enstaka vindkraftverk och det andra en hel vindkraftpark, kan Wolsink visa en tydlig dynamik. Mest kritiska är de ortsboende i den fas där konkreta planer för etableringen presenteras. När väl anläggningarna är tagna i bruk minskar kritiken påtagligt och i ett av fallen är ortsborna i driftssekvensen mer positiva till anläggningen än vad de var innan de konkreta planerna presenterades. Wolsink konstaterar också utifrån egen och andras forskning att det först och främst är när människor i sin omedelbara närhet konfronteras med en konkret anläggning eller byggandet av densamma som opinioner bildas och attityder formas kring teknologin. Det är också under den konkreta fasen som förutsättningar finns för att människor dels skaffar sig en djupare kunskap kring problematiken, dels är benägna att förändra sina sakståndpunkter.⁸

⁷ Också när vi ser till de resultat som framkommit i projektets två tidigare enkätundersökningar, telefonenkäten 1999 och postenkäten 2000, framkommer att de boende i Åsa, Frillesås och Glumslöv i sina uppfattningar utmärker sig. De boende i dessa orter uppfattar fler fördelar både för sina orter och för sig själva personligen, de sympatiserar i högre utsträckning med det valda alternativet för järnvägsombyggnaden på respektive ort och de har större förtroende för Banverket.

⁸ Wolsink, Maarten, 'Entanglement of Interests and Motives: Assumptions behind the NIMBY-theory on Facility Siting', i *Urban Studies*, Vol. 31, No. 6, 1994, s. 851-866.

Att reflektera över och inte minst att fördjupa det vetenskapliga utforskandet av opinionens dynamik är i högsta grad angeläget givet den diskussion som förs av både beslutsfattare och samhällsdebattörer om hur man skall gå tillväga för att vidga det medborgerliga inflytandet. Inte minst kan de preliminära slutsatserna om opinionernas dynamik ses som en utmaning för Miljöbalkens intentioner och stadgande som bygger på en tidig involvering av medborgarna. Liksom i all långsiktig planering ligger det i etableringsprocessers natur att beslut om innebörd och innehåll (exv. spårsträckning och stationsläge) fattas långt före implementeringen, dvs. det konkreta byggnadsarbetets påbörjande. Vill beslutsfattarna förbättra möjligheterna till medborgerligt inflytande, exv. genom samråd stadgat av Miljöbalken, måste man därmed lyckas engagera orsborna tidigt i planeringsprocessen. Om orsbornas engagemang väcks och attityder och sakståndpunkter kommer till uttryck först under implementeringsfasen så uppstår i princip och i praktik ett svårlöst dilemma: om ett sådant engagemang ges utrymme för genomslag så innebär det att redan fattade beslut sätts ifråga och att implementeringsfasen återgår till eller övergår i beslutsfas. Att det finns en risk för att ett sådant dilemma skall uppstå antyds inte bara av Wolsink. Resultaten från projektets Delstudie 4, vars inriktning beskrevs i rapportens bakgrundsavsnitt, visar nämligen att de beslutsfattare som är direkt engagerade i Västkustbanans utbyggnad uppfattar en svårighet i att engagera lokalinvånarna i långsiktiga och generella frågor. Beslutsfattarnas bild av lokalinvånarna är att dessa främst engagerar sig i kortsiktiga och konkreta frågor med direkt relevans för dem själva.⁹

Att pröva hypotesen om de olika sekvensernas betydelse i lokaliseringsprocessen som stimuli för attityder och sakståndpunkter är därmed inte bara intressant ur forskningens synpunkt utan är också synnerligen angeläget ur demokratisk och samhällelig utgångspunkt. Tillspetsat skulle de som fattar beslut om och genomför etableringen av en ny anläggning som svar på kritik och opposition från orsinvånarna hävda att "alla blir nöjda när väl anläggningen är färdig etablerad". Likaså kunde man hänvisa till att "lokalinvånarna ändå inte är intresserade av långsiktiga frågor". Men det är först utifrån grundlig empirisk forskning om hela etableringssekvenser som innebörden i sådana påståenden kan prövas liksom jämföras med och vägas mot attityder och värderingar under andra steg i sekvensen. Ett ur demokratisk och samhällelig utgångspunkt självklart krav är att kritik och opposition under en viss del av etableringssekvensen måste tas på stort allvar *även* om beslutsfattare påstår att anläggningen i slutändan kommer att accepteras och även om det medborgerliga intresset för långsiktig planering är litet.

Rapporten inleddes med att lansen drogs för att analysen av invånarattityder kring Västkustbanans ombyggnad är ett fruktbart sätt på vilket den vidare frågan om den svenska demokratins funktionssätt kan studeras. Och kring flera av demokratins centrala aspekter har intressanta resultat kunnat observeras. För det första ger de svarande uttryck för en sammansatt syn på demokratins olika procedurer och mekanismer. Å ena sidan är man tyd-

⁹ Denna delstudie baserar sig på genomförandet av fem fokusgruppsintervjuer varav fyra genomfördes våren 2002 (kommunstyrelseordföranden, byggnadsnämndsordföranden, stadsbyggnadschefer och företrädare för aktivt engagerade invånare) och en våren 2003 (projektledare inom Banverket). En första publikation som redovisar resultat från studien är under bearbetning: Abram, Simone & Strandberg, Urban, 'Six controversies in search of an epistemology' (kommande 2004).

liga tillskyndare till den representativa demokratin. I själva verket bekräftar de svarande i många stycken demokratiteorins ideal om hur representationen kan och bör fungera: det är genom att rösta i allmänna val och genom massmediernas opinionsbildning som medborgarstyrelsen realiserar. Å andra sidan har de svarande en stor efterfrågan på och tilltro till direkt-demokratiska procedurer. Folkomröstningar anses vara effektiva som påverkansmedel och är den demokratiska mekanism som de svarande mest av allt kan tänka sig att i större utsträckning medverka i. En till krasshet gränsande kommentar är att de svarande därmed har både en realistisk och en idealiserad bild av hur systemet fungerar. Med avseende på massmedier och representationen är den realistisk. Men den är idealiserad och orealistisk beträffande folkomröstningar. Dels kommer ju sådana mycket sällan till stånd. I flera av orterna längs Västkustbanan har grupper av invånare med föga framgång krävt att kommunen skall anordna folkomröstning. Dels är folkomröstningar inte beslutande till sin utformning utan enbart rådgivande.

Att de boende har tämligen sammansatta uppfattningar om demokratin och det politiska systemet blir särskilt tydligt när man beaktar den stora sympatin för att beslutsfattare bör vara lyhörda för dels experter, dels berörda hus- och markägare. Låt oss börja med att resonera något om kategorin berörda hus- och markägare.

Vid en första anblick kan det se ut som att svarspersonerna är anhängare av principen att egendomsägande *i sig* bör ge en starkare röst i samhällsfrågor. Men vid en närmare granskning av det faktiska svarsalternativet som slutsatsen baserar sig på, är det *inte* en fråga om att *alla* hus- och markägare bör lyssnas på i större utsträckning. Istället är det fråga om *de berörda* hus- och markägarna. Även om man i alla attitydinriktade studier har svårt att dels säkert veta vilken bevekelsegrund som svarspersonen haft, dels formulera frågor och svarsalternativ som är helt entydiga är det rimligt att anta att de svarande i detta fall fokuserat på själva berördheten. Själva kännemärket på lokaliseringsprocesser är just att de genom att inkludera en konkret påverkan på vissa människors vardagssituation skapar en särskild kategori ortsinvånare, nämligen de som berörs. Detta faktum innebär i sin tur *inte* att det är alldeles lätt att avgöra vem som skall anses vara berörd och på vilka grunder. Den enda kategori som har en lagstadgad berördhet är de som Plan- och bygglagen och Miljöbalken definierar som sakägare. Och enligt samma lagar *skall* dessa sakägare tillfrågas beträffande byggnadslov och miljökonsekvensbeskrivning, exempelvis i samband med utbyggnad av järnväg till dubbelspår.

Men man kan också tänka sig andra sakförhållanden kring järnvägsombyggnad utifrån vilka individer och/eller grupper av individer på den enskilda orten kan hävda att de är berörda och därför berättigade särskild hänsyn. Exempelvis kan genomgripande ombyggnationer av järnväg innebära förändringar av spårsträckning och av stationers placering, vilket som framgått ovan är fallet i flera av orterna längs Västkustbanan. Sådana förändringar kan i sin tur uppfattas påverka förutsättningarna för arbetspendling och övrig tågtrafik (goods, turism) liksom för ortens näringsstruktur samt för stads- eller ortsmiljöns utveckling. Och på den grundvalen kan exempelvis tågpendlare respektive näringsidkare hävda att de är berörda och därför också, vid sidan om de till järnvägen närboende hus- markägarna, är berättigade särskild hänsyn eller påverkansmöjlighet. Bland de sju orter som föreliggande forskningsprojekt studerar är händelseutvecklingen kring järnvägsombyggnaden i Falkenberg det tydligaste

exemplet på detta. Så har både 'Hallands Tågpendlarförening' och 'Kommittén för ett levande centrum' försökt att påverka Falkenbergs kommuns och Banverkets planer att ändra spårsträckningen och därmed omlokalisera stationen från stadens centrum till dess utkant.¹⁰

Sammanfattningsvis är resonemanget om berördhet väl ägnat att illustrera en av de generellt verksamma mekanismerna bakom lokaliseringskontroverser - nämligen kraftmätningen mellan stridiga och ibland oförenliga intressen. Och denna kraftmätning äger rum inte bara mellan nationella intressen och lokalsamhällets intressen (mellan Banverket och den enskilda kommunen), utan också mellan olika intressen inom lokalsamhället. Att kraftmätningen mellan de lokala intressena kan vara väl så svåra att hantera vittnar många, inklusive föreliggande, lokaliseringskontroversstudier om.

Låt oss nu gå vidare till frågan om svarspersonernas preferens för större involvering av expertis i det politiska livet. Näst efter berörda hus- och markägare är det experterna som de svarande anser att beslutsfattare bör vara lyhörda för. Hur kan det komma sig att de svarande har denna preferens?¹¹ En förklaring skulle kunna vara att man anser att Banverket har bristande kompetens. Om vi ser till de svarandes ovan redovisade synpunkter på Banverkets kvaliteter så finns det emellertid inget stöd för en sådan hypotes. Resultatet av enkätfrågans påstående 'Banverket saknar nödvändiga tekniska kunskaper' och den sexgradiga skalan från 1 'Helt felaktigt påstående' till 6 'Helt riktigt påstående' blev ett medelvärde på 2,10. De svarande håller helt enkelt inte med om detta påstående. Det kan i sin tur tolkas som att preferensen för mera expertkunskaper *inte* i första hand handlar om att komplettera en uppfattad bristande expertkompetens hos Banverket.

En alternativ förklaring skulle istället kunna sökas i de svarandes uppfattningar om Banverkets och kommunledningarnas agerande i stort. Kan det vara så att de svarande uppfattar att från Banverket och kommunledningarna fristående experter skulle kunna fungera som verkningsfulla "megafoner"? Att experter kunde bidra till att ge gemene man en ökad röststyrka vilket i sin tur skulle öka chansen att bli lyssnad på av kommunledningar och Banverket? En till denna tolkning närbesläktad och delvis sammanhängande variant är att fristå-

¹⁰ Boholm, Åsa (red), *National Objectives Local Objections. Railroad Modernization in Sweden*, Göteborg: CEFOS, 2000, s.52-53.

¹¹ Också i annan forskning än vår egen finns det indikationer på en medborgerlig efterfrågan på inslag av expertis i det politiska livet. I 1998 års så kallade SOM-undersökning vid Göteborgs universitet ställer statsvetaren Henrik Oscarsson enkätfrågor om hur svenska medborgare vill förändra demokratins funktionssätt. Utifrån en lista med tretton olika alternativ är det som Oscarsson benämner "expertöverlåtelse" i själva verket ett av de mest populära förslagen. Oscarsson, Henrik, *Demokratiopinioner*, 1999, SOU 1999:80, s. 31-35. Inom ramen för SOM-institutets medborgarundersökningar finns det ytterligare resultat med, åtminstone indirekt, bäring på frågan om medborgarnas syn på experternas roll i det politiska livet. Ett stående inslag i de kontinuerliga medborgarstudierna är att undersöka förtroendet för olika samhällsinstitutioner. I den senaste undersökningen från 2002 ombads de svarande att ange sitt förtroende för tjugo institutioner. Den utifrån balansmått rangordnade listan toppas av sjukvården (+48). Därefter följer i tur och ordning universitet/högskolor (+47), polisen (+45) och radio/TV (+34). På mitten av listan finner vi exempelvis regeringen (+16) och riksdagen (+14) och mot botten återfinns kommunstyrelserna (-6) och de politiska partierna (-27). Holmberg, Sören & Weibull, Lennart, *Fåfångans marknad*. SOM-undersökningen 2002. SOM-rapport nr 33. Grafikerna Livréna i Kungälv AB, 2003, s. 44. Den faktiska frågeformuleringen och listan över svarsalternativ inbegriper förvisso *inte* "expert". Men det ligger nära till hands att betrakta de svarande förtroende för institutionen universitet/högskola som ett uttryck för experters involvering i det politiska livet. Dessutom är det tydligt vilket relativt begränsat förtroende som de politiska aktörerna har.

ende experter uppfattas som maktmässiga motvikter till målinriktade kommunpolitiker och dito företrädare för Banverket. Poängen med en sådan tolkning skulle vara att ortsinvånarna inte i första hand är kritiska mot Banverkets och kommunens tekniska kunskaper. Istället skulle man vara kritisk mot de slutsatser som dras och de målsättningar som formuleras givet en viss kunskapsmängd. Och förhoppningen skulle vara att experter skulle dra *andra* slutsatser och formulera *andra* målsättningar utifrån samma givna kunskapsmängd. Därmed, om denna tolkning skulle visa sig vara giltig, är preferensen för expertlyhördhet snarare sprungen ur en strävan efter att påverka maktfördelningen och själva sakfrågan än att påverka kunskapsläget i sig. Och som framgått ovan finns det fog för påståendet att invånarna längs Västkustbanan upplever sig vara maktlösa, varför det är rimligt att tänka sig att de ser förhoppningsfullt på experters ökade involvering i det politiska livet.

Att en sådan hypotes är rimlig att utsätta för vidare prövning styrks också av resultaten av projektets Delstudie 4. Bland de fyra fokusgruppsintervjuer som genomfördes under senhösten 2002 bestod en av ett urval företrädare för grupper som bildats i syfte att ortvis påverka Västkustbanans utbyggnad. Ett centralt och återkommande tema i samtalet handlade om synen på sakkunskaper och sakunderlag. Å ena sidan hävdades med eftertryck och konkreta exempel att såväl Banverket som kommunledningarna brustit i sakkunskap när det gäller järnvägsutbyggnaden. Kompletterande sakkunskap har funnits tillgänglig och har i förekommande fall, inte minst av de aktivt organiserade ortsinvånare, förmedlats till kommunerna och/eller Banverket som dock visat sig vara ointresserade. Å andra sidan hävdades under samtalet att sakkunskaper spelar en underordnad roll för kommunledningarnas och Banverkets agerande och att det återspeglar sig i deras sätt att bemöta kritiska sakståndpunkter framförda av engagerade ordsbor. När väl Banverket och kommunledningar bestämt sig för hur järnvägen skall byggas om, så biter inte längre några sakargument. Istället för rationellt underbyggda argument ansåg sig de engagerade ordsborna bli bemötta med rationaliseringar.¹²

¹² Denna renodlat krassa bild av den kommunala demokratins faktiska funktionssätt leder tankarna till de resultat som den danske forskaren Bent Flyvbjerg presenterat efter att ha ingående studerat ett stadsomvandlingsprojekt i Aalborg. Ett kännemärke på den politiska ledningens agerande är nämligen, enligt Flyvbjerg, just dess rationaliserande strategi i mötet med motstånd och kritik. Flyvbjerg menar att förverkligandet av målsättningar är ett led i vidmakthållandet av existerande maktpositioner och att beslutsfattare konstruerar och kommunicerar en ”realrationalitet”. Och med en sådan strävan är den sakkunskapsbaserade rationaliteten av underordnat värde. Flyvbjerg, Bent, *Rationality and Power. Democracy in Practice* 1998, Chicago & London: The University of Chicago Press.

Tidigare publicerade arbetsrapporter i CEFOS serie:

- Grimes, Marcia (2001) Allmänhetens inställning till den nya Västkustbanan. Resultat från enkätstudie 2000. Göteborgs universitet, CEFOS, arbetsrapport 28. Finns som PDF-fil på www.cefos.gu.se
- 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
- 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 socialförsäkringsystemet
- 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:	office@cefos.gu.se
Hemsida	www.cefos.gu.se