



GÖTEBORGS  
UNIVERSITET

STATSVETENSKAPLIGA INSTITUTIONEN

# MEDBORGARDIALOG – ETT SÄTT ATT SKAPA ACCEPTANS FÖR SAMHÄLLSBYGGNAD?

En statistisk studie av 42 svenska vägprojekt

**Louise Petersson**

---

Examensarbete:	15 hp
Kurs:	SK1523 Examensarbete statsvetenskap
Nivå:	Grundnivå
Termin/år:	VT2017
Handledare:	Marcia Grimes
Antal ord:	11280



**PUBLIC PARTICIPATION – A TOOL FOR CREATING PUBLIC ACCEPTANCE FOR  
INFRASTRUCTURE PROJECTS?**

A statistical study of 42 Swedish road constructions

**Bachelor's thesis in political science, University of Gothenburg**

## Abstract

Infrastructure projects sometimes tend to generate protests among the public at a stage when opportunities to affect the implementation of them no longer exists. Considering the costs this creates, both in terms of economic losses and decreasing political trust, it is relevant to examine which factors that can create decision acceptance and legitimacy for infrastructure projects. This study investigates whether public participation can increase the public acceptance of infrastructure projects, focusing specifically on the case of road constructions. Previous research has shown how fair decision processes can foster consent on a wide range of issues. The hypothesis thus predicts that public participation will create a higher level of acceptance for the projects examined. The study was carried out through a web survey that was distributed to project leaders for Swedish road construction projects. The survey asked to what extent public participation had taken place during the planning phase. The analyses examine whether public participation is associated with a lower likelihood that the projects generated protests. The results show, contrarily to previous research, a negative correlation between public participation and decision acceptance. Distribution of information before consultation and adaption of project plans according to citizens' objections do not show any effect on the level of acceptance.

Keywords: public participation, deliberation, procedural fairness, decision acceptance, road constructions, Swedish Transport Administration

## Tack till

Min supersmarta handledare *Marcia Grimes*, som i en handvändning har stöpt om mina luddiga idéer till något begripligt och användbart. Utan dig, totalt kaos.

*Johan Barkelius*, jurist på Trafikverket, som så tålmodigt har hjälpt mig att göra urvalet av vägprojekt och lämnat ut de dokument jag behövt.

*Johan Collinder*, projektledare på Trafikverket, som har hjälpt mig att utforma en bra enkät genom en intervju och pilotstudie.

*Caroline*, för att du alltid stöttar mig och tror på mig, vilka knasigheter jag än tar mig för. Som att skriva den här uppsatsen, till exempel!

Göteborg i augusti 2017

*Louise*

## Förkortningar

BV	beroende variabel
MBD	medborgardialog
OV	oberoende variabel
SCB	statistiska centralbyrån

## Innehåll

Abstract .....	2
Tack till .....	3
Förkortningar.....	4
1. Inledning .....	6
Syfte och frågeställningar .....	7
Läshänvisningar.....	7
2. Teoretiskt ramverk .....	8
Definition.....	8
Dialog, deltagande och deliberation .....	8
Acceptans av politiska beslut.....	10
Studiens kontext: Trafikverkets planläggningsprocess .....	11
Teoretisk sammanfattning, kausal mekanism och hypotes .....	14
3. Studiens metod och genomförande .....	15
Urval .....	15
Datainsamling.....	16
Operationaliseringar .....	17
Statistisk metod.....	19
4. Resultat.....	21
Deskriptiv statistik.....	21
Effekt av medborgardialog .....	22
Effekt av information innan dialog.....	25
Effekt av anpassning av projektplaner.....	27
Sammanfattning av resultat .....	28
5. Diskussion .....	29
6. Slutsats .....	32
Referenser.....	33
Appendix 1 – Webbenkät inkl. kodning av variabler.....	37
Appendix 2 – Studiens urval .....	40
Appendix 3 – Variabler .....	42
Appendix 4 – Inkomna fritextsvar .....	44

## 1. Inledning

Samhällsbyggnadsprojekt kan ibland skapa stort missnöje hos allmänheten i ett stadium då det är för sent att påverka implementeringen av projektet. Ett exempel är införandet av trängselskatt i Göteborg, ett beslut som fattades av en stor majoritet i Göteborgs kommunfullmäktige, men som sedan ledde till en folkomröstning om skattens vara eller icke vara på initiativ av göteborgarna själva (Hysing 2015). Vi ser just nu också liknande indignation över Slussen i Stockholm, samt tågtunneln Västlänken i Göteborg. Med tanke på de stora kostnader detta medför, både i form av ekonomiska resurser och politiskt förtroende, är det utomvetenskapligt relevant att undersöka vad som skapar acceptans för samhällsbyggnad och hur protester kan förhindras.

Samtidigt har medborgardialog börjat tillämpas i allt större utsträckning i Sverige sedan millenniumskiftet. Spåren leder till SOU 2000:1, en statlig utredning som brukar gå under namnet *Demokratiutredningen*. Utredningens uppdrag var ”att utreda orsakerna till det sjunkande valdeltagandet och att föreslå åtgärder för att öka medborgarnas delaktighet och engagemang i det demokratiska systemet” (SOU 2000:1, s 285). Utredningen kommer bland annat fram till att fler offentliga rum för politiska samtal måste öppnas och att de förordar en deltagardemokrati med förstärkta inslag av den deliberativa demokratiteorin<sup>1</sup>. Utredningen avstår från att föreslå några enkla lösningar på folkstyrets problem, utan syftet är att skapa ett ”principiellt bärkraftigt perspektiv” för att öka medborgarnas deltagande, inflytande och delaktighet. De hoppas att utredningen ska ge en god grund för konkreta åtgärder.

Som ringar på vattnet har detta lett till att olika typer av medborgardialog (MBD) tillämpas i Sverige. MBD kan givetvis användas i många politiska frågor, men samhällsbyggnad ligger nära till hands. Det faller sig naturligt att bjuda in till dialog kring utformandet av det offentliga rummet som alla medborgare ska använda. Grimes (2005) menar att medborgardialogens tillämpning inom samhällsbyggnad tjänar två syften; för det första är det *pragmatiskt* att försöka minimera de kostnader som uppstår till följd av protester och försenade projektplaner. För det andra finns det ett *normativt* syfte, då vi i ett demokratiskt samhälle finner ett egenvärde i att de som berörs direkt av ett politiskt beslut (till exempel byggandet av en väg) ska få komma till tals.

Men leder MBD till de effekter som önskas? Effekten på medborgarnas politiska deltagande har undersökts (se t.ex. Gilljam & Jodal 2005). En annan, mindre utforskad effekt, är skapandet av mer legitima politiska beslut. Kan MBD öka acceptansen bland medborgare för beslut som påverkar dem? I dagsläget är fallstudier en välanvänd metod för att undersöka inverkan av medborgardialog (se t.ex. Fung & Wright 2003, Lezaun & Sonderyd 2007; Lindh 2015). När det gäller acceptans av politiska beslut, är experiment vanligt förekommande (se t.ex. Doherty & Wolak 2011, Esaiasson 2010, de Fine Licht m.fl. 2011). Alltså är det inomvetenskapligt relevant att bredda forskningsfältet genom att behandla samma frågeställningar med en statistisk ansats istället, vilket föreliggande uppsats kommer att göra.

---

<sup>1</sup> Läs mer om dessa demokratiteorier i kapitel 2.



Denna studie granskar 42 svenska vägprojekt och huruvida tillämpning av MBD har påverkat acceptansen för projekten. Data samlades in genom en enkät som distribuerades till projektledare på Trafikverket och genom att kontrollera om projekten blivit överklagade eller inte. Enkäten kartlade i vilken utsträckning MBD bedrivits, samt om projekten skapat några övriga protester utöver överklagande. Resultatet visar, tvärt emot studiens hypotes, att det föreligger ett signifikant negativt samband mellan grad av MBD och acceptans. Slutsatsen är därmed att medborgardialog inte tycks vara ett verktyg som kan öka acceptansen för samhällsbyggnadsprojekt.

### Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att undersöka om medborgardialog är ett verktyg som kan öka acceptansen för samhällsbyggnadsprojekt. Uppsatsen söker därmed svar på dessa tre operativa frågor:

1. Ökar acceptansen för samhällsbyggnadsprojekt ju mer medborgardialog som används i projekteringsfasen?
2. Ökar acceptansen för samhällsbyggnadsprojekt om medborgarna får information om dem tilldelat sig *innan* de deltar i dialogen?
3. Ökar acceptansen för samhällsbyggnadsprojekt om de anpassas efter medborgarnas synpunkter?

Frågeställningarna är kopplade till hypoteser som är hämtade ur samhällsvetenskaplig forskning, se vidare kapitel 2.

### Läshänvisningar

Kapitel 2 inleds med definitioner av centrala begrepp. Sedan presenteras det teoretiska ramverket varpå studien vilar och tidigare forskning inom området. Kapitel 3 är en redovisning av studiens metod och empiriska material, medan kapitel 4 presenterar resultaten. Uppsatsen avslutas med diskussion och slutsats i kapitel 5 och 6.

## 2. Teoretiskt ramverk

Denna studie är av teoriprovande karaktär och bygger vidare på tidigare forskning om deltagarorienterade demokratiteorier och proceduriell rättvisa. I det här kapitlet presenteras den teoretiska grunden för studien och tidigare empiriska resultat. Först följer en definition av studiens oberoende och beroende variabel - medborgardialog respektive acceptans.

### Definition

**Medborgardialog:** Det finns inga nationella riktlinjer eller liknande som kan tjäna som en allmängiltig definition av studiens oberoende variabel. I denna uppsats används därför definitionen ”ett direkt möte mellan tjänstemän och medborgare där det fanns möjlighet att lämna synpunkter om samhällsbyggnadsprojektet i fråga” då det ligger i linje med vad de deltagarorienterade demokratiteorierna förespråkar (se nedan). Informationsspridning utan uppföljning räknas alltså inte som MBD i denna studie.

**Acceptans:** Acceptans, studiens beroende variabel, räknas i denna studie som *frånvaron* av protester. Att acceptera ett beslut är en inaktiv handling, medan att protestera innebär att agera och gör det därmed enklare att observera och mäta. En högre grad av protester kommer därmed betraktas som en lägre grad av acceptans.

### Dialog, deltagande och deliberation

Utformningen av demokratiska institutioner förstås på olika sätt inom olika demokratiteorier. Dessa teorier är normativa i den meningen att de har olika uppfattningar om ”hur ett demokratiskt politiskt system *bör* vara utformat” (Henecke & Khan 2002, s.10). Alla teorier är inte uteslutande utan överlappar till viss del varandra. Här kommer deltagandedemokrati och deliberativ demokrati att presenteras, eftersom medborgardialog är ett viktig instrument som betonas i dem. Vi kan alltså förstå den ökade grad av MBD vi sett de senaste decennierna i Sverige som ett normativt ideal hämtat ur dessa demokratimodeller, ett ideal som förstärkes under uppmuntran av *Demokratiutredningen* (SOU 2000:1).

Båda demokratimodellerna ser den representativa demokratin som grundstommen i det demokratiska systemet. De har dock en särpräglad syn på hur mycket medborgerligt inflytande som ska tillåtas utöver valdeltagandet. De ser människor som sociala varelser som gemensamt måste pröva och ompröva vad som är bra beslut och ett gott samhälle (SOU 2000:1, s. 22). Den deltagardemokratiska teorin förespråkar en långtgående decentralisering av politiska beslut, men ser deltagandet i grunden som en förstärkning av den representativa demokratin, inte ett alternativ (Chambers 2003). Den liberala demokratiteorin, som kontrast, hävdar att politiken syftar till att balansera individers egenintressen och att en tydlig ansvarsfördelning är av stor vikt. Medborgarna kan därmed enbart utkräva ansvar genom valdeltagande, utan några övriga deltagande inslag.

Den deliberativa teorin är mycket närbesläktad den deltagardemokratiska, men betonar i större utsträckning vikten av konsensus kring politiska beslut, som ska föregås av välinformerade diskussioner (Chambers 2003; Henecke & Khan 2002; SOU 2000:1). Teorin

formulerades på tidiga 1980-talet och själva begreppet *deliberation* tillskrivs Bessette (1980). Teorin kan ses som en reaktion mot den liberala demokratiteorins uppfattning att det demokratiska samtalet handlar om att väga egenintressen mot varandra (Bohman 1998; Henecke & Khan 2002). Den grundar sig vidare i Habermas (1984) tankegodsd om det kommunikativa handlandet; att människor inte enbart är rationella i termer av att de vill maximera sin egen nytta, utan att vi i det moderna samhället kan skapa en *kommunikativ* rationalitet genom att diskutera som jämlikar där egenintresset underordnas det gemensamma bästa. En förutsättning för deliberation på lika villkor är vad Habermas kallar för ”den ideala samtalssituationen”, där alla som är berörda av en fråga ska ha samma möjligheter att komma med egna argument. Velásquez (2005, s. 23) har översatt Habermas förutsättningar för den ideala samtalssituationen till svenska:

- Ingen får exkluderas från det som diskuteras.
- Alla parter bör ha lika möjligheter att kritisera giltighetskraven under diskursens autonoma process.
- Deltagarna måste både bli kapabla och vilja belysa giltighetskraven till varandra.
- Makt måste neutraliseras för att nå konsensus.
- Deltagarna måste förklara sina intentioner och mål samt avstå från strategisk handling.

Att ”kritisera giltighetskraven” kan tolkas som att kunna ifrågasätta premisserna för dialogen. Kritiken mot teorin är bland annat att den ideala samtalssituationen är omöjlig att uppnå och att det enbart medför ett fördjupat engagemang hos redan resursstarka medborgare, istället för att inkludera nya i deltagandet (Fung & Wright 2003 s. 33; SOU 2000:1).

Men vad är då tanken att deliberation ska leda till? Den deltagardemokratiska teorin sätter stor tilltro till deliberationens förmåga att skapa *demokratiska kvaliteter* hos människor. Deliberativa inslag anses nödvändiga för att förstärka det politiska deltagandet och förtroendet som sjunker i etablerade demokratier. Även om valdeltagandet i Sverige fortfarande är jämförelsevis högt, så var det just det sjunkande valdeltagandet på 90-talet som *Demokratiutredningen* försökte finna en lösning på (se också Grimes 2005). Crozier m.fl. (1975) argumenterade redan på 70-talet att liberala demokratier har en inneboende, destruktiv mekanism i detta avseende; de politiska institutionerna har skapat ekonomisk tillväxt och välstånd, vilket har försett medborgare med resurser för politiskt deltagande. Men om vi då betraktar dem som rationella individer som agerar i sitt egenintresse, ökar också deras förmåga att ställa krav och att protestera mot politiska beslut som går dem emot. De ökade demokratiska färdigheterna förstärker därmed inte benägenheten att engagera sig politiskt, utan bara incitamenten att protestera, enligt den liberala demokratiteorins logik. Alltså är det nödvändigt att komplettera den representativa demokratin med deliberativa inslag, för att återupprätta förtroendet för våra demokratiska institutioner.

En annan tanke med deliberation är att öka *legitimiteten* för politiska beslut, vilket *Demokratiutredningen* argumenterar för. Cohen (1997, s. 73ff) menar att ett utfall av en beslutsprocess är demokratiskt legitimt om det har framkommit genom deliberation. Den ideala deliberationsprocessen beskrivs av Cohen som att komma överens om en agenda, föreslå olika lösningar till problemen som finns på agendan, resonera kring dessa och slutligen fatta beslut (Ibid.). Som nämnt eftersträvas konsensus, men annars får votering fälla avgörandet. Då detta skapar en kollektiv bild av det bästa alternativet, med en tydlig koppling mellan beslutsprocess och utfall, menar Cohen att deltagarna upplever beslutet som legitimt.

Så långt den teoretiska grunden bakom medborgardialogens ökade tillämpning i Sverige, men kan vi säga något om deliberationens faktiska effekt sett till forskningen? Den deliberativa demokratiteorin kan som nämnt ses som en normativ uppfattning av hur våra politiska institutioner bör utformas och litteraturen är därmed till stor del av teoretisk natur. Den empiriska forskningen av deliberativa beslutsprocesser är inte särskilt omfattande (Chambers 2003). Fung & Wright (2003) kommer dock med ett substantiellt bidrag med fem fallstudier av institutionella utformningar med deliberativa inslag. Deras främsta resultat består i att besvara kritiken att deliberation inte kan ske på lika villkor, med tanke på medborgares olika socioekonomiska förutsättningar och den skillnad i resurser det medför. De finner att detta inte spelar någon större roll i deras fallstudier. Även Lazer m.fl. (2015) visar i experiment att deliberation kan öka demokratiska färdigheter hos medborgare oavsett socioekonomisk bakgrund. Chambers (2003) lyfter också fram att det finns forskare som menar att deliberation snarare *skapar* konflikter i och med att åsikter kan polariseras när de lyfts i samtal med andra. Sunstein (2002) menar att människor kommer till ett dialogtillfälle färgade av sina preferenser, för att sedan söka bekräftelse för sina åsikter hos andra dialogdeltagare.

Den nämnda forskningen försöker alltså pröva teorin om deliberation i dess renodlade form. En närbesläktad forskningsgren är den som undersöker medborgardeltagande i den fysiska planeringen (*participatory planning*). Effekten av deltagande på acceptans har undersökts inom till exempel byggnation av vindkraft (se t.ex. Klintman & Waldo 2008; Krohn & Damborg 1999; Wolsink 2007) och kärnkraft (Visschers & Siegrist 2012). Forskningen tyder i stort på ett positivt samband mellan deltagande och beslutsacceptans i samband med lokalisering av anläggningar<sup>2</sup>. Den kausala mekanismen sägs vara upplevelsen av *proceduriell rättvisa* (Herian m.fl. 2012), ett forskningsfält som presenteras nedan.

### Acceptans av politiska beslut

Beslut tagna av myndigheter eller politiker ligger ofta utanför enskilda medborgares kontroll, men kan ändå påverka dem på ett påtagligt sätt. För att upprätthålla legitimiteten hos myndigheter och politiker är det därför av vikt att förstå vad som får medborgare att rätta sig efter beslut som potentiellt kan gå dem emot. Den sociologiska grenen *rational choice theory* menar att vi kan förstå människans handlande genom att bara studera hennes egenintresse (Hill 2015, s. 42). Vi fattar våra beslut utifrån det alternativ som maximerar vår egen nytta, vilket innebär att vi kommer bedöma myndighetsbeslut utifrån hur de gynnar oss själva.

---

<sup>2</sup> Forskningen benämner förfarandet *siting of facilities*.

Väljer vi sedan att protestera, är det för att vi bedömer att vinsten av att göra det överstiger förlusten det ger oss i form av exempelvis tid eller pengar.

Teorier om social rättvisa erbjuder dock en mer nyanserad bild av vad som förklarar människans handlande. Grimes (2005, s. 17f) argumenterar för att vi huvudsakligen väger in tre aspekter när vi bestämmer oss för att acceptera ett beslut; dels hur våra egenintressen tillvaratas, men också vår upplevelse av distributiv och proceduriell rättvisa (se också Weale 2013, kap. 4). Den *distributiva rättvisan* innefattar huruvida fördelningen av de kostnader och vinster som uppkommer till följd av beslutet blir jämnt fördelad över de berörda (Zucker 2000). Samhällsbyggnadsprojekt innebär ofta ett svårt dilemma för den distributiva rättvisan, då kostnaderna som uppstår de facto inte *kan* fördelas rättvist mellan medborgare. Även om exempelvis en väg byggs för och finansieras av alla skattebetalare, måste några få boende i närheten stå för en extra stor kostnad i form av de störningar som bygget skapar. Fördelningen av bördan blir därmed skev, vilket ger ett incitament för att protestera (Grimes 2005).

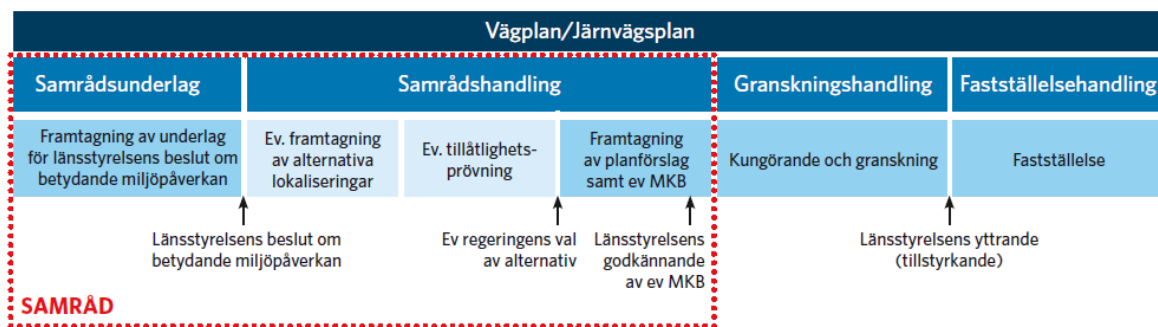
Det finns dock forskning som pekar på att en upplevd *proceduriell rättvisa* istället kan minska benägenheten att protestera, om medborgarna anser att beslutsprocessen varit rättvis och transparent. Socialpsykologen Tyler är tongivande inom detta fält. Tyler (2006a) menar att vi värderar beslutsprocesser utförda av myndigheter som rättvisa ur fyra aspekter – deltagarnas möjligheter att uttrycka sin åsikt, att myndigheten är transparent och opartisk i sitt beslutsfattande, att myndigheten behandlar deltagarna respektfullt, samt myndighetens trovärdighet.

Sambandet bekräftas i flera experimentella studier, vilket är en vanligt förekommande metod i studier av proceduriell rättvisa (se t.ex. Tyler 2006b för en översikt). Exempelvis har Esaiasson (2010) undersökt benägenheten att godta ett ofördelaktigt beslut under varierande beslutsprocesser i en experimentell miljö. Resultatet visade att personer som upplever att statliga tjänstemän agerar på ett respektfullt, opartisk och välinformerat sätt är mer benägna att acceptera om tjänstemännen fattar ofördelaktiga beslut. En omfattande senare studie (Esaiasson m.fl. 2016) finner dock att proceduriell rättvisa till viss del kan förklara acceptans av beslut, men att egenintresset ändå är den starkaste förklaringsfaktorn för vårt handlande. Visschers och Siegrist (2012) har funnit att distributiv rättvisa fällde avgörandet när medborgarna bildade sig en uppfattning om ombyggnation av kärnkraftverk i Schweiz. Det är därmed möjligt att det är sakfrågan som avgör på vilka grunder vi avgör om vi ska acceptera ett beslut.

#### Studiens kontext: Trafikverkets planläggningsprocess

Innan vi formulerar några hypoteser, är det på sin plats att presentera kontexten där det empiriska materialet i den här studien är inhämtat. Studiens analysenheter utgörs av vägprojekt, vilket kommer beskrivas närmare i kapitel 3. Byggandet av vägprojekt regleras av Miljöbalken samt Väglagen. Miljöbalken reglerar hanteringen av naturresurser och hur vägprojektets inverkan på miljö och människor ska mätas och åtgärdas (Trafikverket 2014). Väglagen innehåller bland annat regler om byggande och drift av väg, men också hur projekteringen (*planläggningsprocessen*) ska gå till, vilket är av intresse för denna studie.

För att få bygga en väg måste det upprättas en *vägplan*. Vägplanen är ett juridiskt bindande dokument som anger hur vägen får anläggas. Arbetet med vägplanen, från förstudie till laga kraft, utgör Trafikverkets planläggningsprocess. Figur 1 beskriver förfarandet.



Figur 1. Trafikverkets planläggningsprocess. [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Väglagen slår fast att den som avser bygga en väg ska samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs under arbetet med vägplanen (Trafikverket 2014). Samrådet är en ”fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen fram till kungörande för granskning” (Ibid, s. 28). Syftet är att ”utbyta information och inhämta synpunkter”. Vägplanen antar olika status under processens gång. Under samrådsfasen tas underlag fram för beslut om miljöpåverkan, alternativa lokaliseringar och övrig omfattning. Under granskningsfasen finns sedan en till möjlighet att komma med synpunkter på vägplanens utformning, innan fastställelsehandlingen skickas för fastställelse av Trafikverkets planeringsavdelning. En lagakraftvunnen vägplan får överklagas av berörda parter såsom boende, kommuner och myndigheter, men också föreningar som värnar om miljöintressen. Trafikverket skickar då ärendet till regeringen tillsammans med ett eget yttrande. Det är alltså regeringen som fattar slutgiltigt beslut om fastställande av vägplan i händelse av överklagande.

Samrådsformen är inte reglerad i Väglagen, utan får anpassas efter förutsättningarna. Det enda lagstadgade kravet är att markägare ska erbjudas minst ett samrådsmöte då expropriation kan komma ifråga, alltså övertagande av markägarens fastighet. Samrådsmöten är vanligt förekommande, då projektledare och andra ansvariga vanligen håller en presentation om projektet, svarar på frågor och samlar in synpunkter. Utöver detta förekommer till exempel telefonkontakt, brevkontakt eller personliga möten (Trafikverket 2014, s. 29).

Som nämnt tidigare, finns det ingen allmängiltig definition av vad som räknas som medborgardialog. Boverket (2017) definierar medborgardialog som ”En dialog som går utöver samråd enligt Plan- och Bygglagen”. Plan- och Bygglagen motsvarar Väglagen fast för den kommunala fysiska planeringen av till exempel hus och parker. I den kommunala fysiska planeringen sker samrådsprocessen antingen innan antagande av detaljplan för särskilda fastigheter, eller innan översiktsplan som reglerar användandet av stadsrummet på ett mer övergripande sätt. Inom denna samhällsbyggnadssektor har vi sett en stor ökning av tillämpning av medborgardialog som en direkt följd av *Demokratiutredningen* (Granberg & Åström 2009).

För att lyfta ett av många exempel, har medborgardialog bedrivits i stor grad inför byggandet av den nya stadsdelen Frihamnen i Göteborg (se t.ex. Lindh, 2015). Dessa initiativ bedrivs alltså på ett mycket tidigt stadium i planeringsprocessen, innan det formella arbetet med detalj- och översiktsplanen börjar. Boverket (2017) skriver att medborgarnas erfarenheter kan ligga till grund för att förbättra beslutsunderlaget om medborgardialogen tillämpas så tidigt. Klintman & Waldo (2008, s. 42) visar dock att det är svårt att skapa engagemang bland medborgare i arbetet med översiktsplanen när det gäller anläggande av vindkraftverk. Detta tyder på ett moment 22 inom samhällsbyggandet; ju tidigare i planeringsprocessen medborgarna bjuds in att delta, desto större möjligheter har de att påverka, men desto mindre är deras intresse att delta, eftersom själva byggandet av projekten vanligen ligger flera år fram i tiden.

Boverket (2017) pekar också på att om medborgardialog enbart bedrivs inom det lagstadgade samrådet inför antagandet av planerna, har huvudmannen redan gjort flera ställningstaganden och tagit fram ett underlag till en plan, som medborgarna sedan får lämna synpunkter på i samrådsfasen. Dialogformerna som bedrivs inom ramen för samrådet ger alltså en mer begränsad tillgång till inflytande än de ”extra” dialogformer som ökat i tillämpning de senaste decennierna.

Inom infrastruktursektorn har utvecklingen sett annorlunda ut. Här finns ingen markant ökning av medborgardialog på det sätt som finns i den kommunala fysiska planeringen. För att följa Boverkets definition, hade ”En dialog som går utöver samråd enligt Väglagen” inte genererat särskilt många fall att studera, då den dialog som bedrivs med medborgare i stort sett enbart sker inom ramen för Trafikverkets planläggningsprocess. Utvecklingen går dock mot mer ”moderna” samrådsformer, vilket också kan antas vara en konsekvens av de tendenser som presenterats ovan. I en rapport från 2011 utvärderade Trafikverket tolv samrådsprojekt som tagit ett annorlunda grepp än det traditionella samrådsmötet, till exempel samrådsmöte med enbart kvinnor och samråd på en lokal matbutik (Trafikverket 2011). Sammanställningen visade att i de fall Trafikverket lyckades attrahera många dialogdeltagare, vilket ofta var en utmaning, bidrog de utökade dialogformerna till en mer positiv attityd hos deltagarna (Ibid., s. 130).

I denna studie kommer de dialogformer som bedrivits inom ramen för planläggningsprocessen att räknas som medborgardialog trots de implikationer som diskuterats ovan, eftersom det är i den formen som kommunikation med medborgare till allra största delen förekommer när det gäller vägbyggnad. Relevant att nämna i sammanhanget är att den planläggningsprocess som presenterats här är relativt ny och i kraft sedan år 2013. Den nya planläggningsprocessen betonar att samrådet är en *fortlöpande* aktivitet, där vägplanen är ett och samma dokument hela tiden, men som antar olika stadier, från underlag till laga kraft. Den tidigare planprocessen var indelad i separata steg där möjligheten till flera samrådsmöten inte var lika stor. Denna förändring tjänade flera syften, men en förhoppning var att göra samrådet till en mer *iterativ* process och öka graden av konsensus och legitimitet (Trafikverket 2011; 2014).

## Teoretisk sammanfattning, kausal mekanism och hypotes

I detta kapitel har forskning om deltagarorienterade demokratiteorier och proceduriell rättvisa hanterats. Studiens kontext har också beskrivits. Genom att kombinera dessa fält, kommer detta avsnitt föreslå kausala mekanismer och hypotes för studiens frågeställningar.

Forskning om proceduriell rättvisa tyder på att beslutsprocessen spelar en avgörande roll för hur vi väljer att uppfatta beslut. På det stora hela är forskningen överens om att upplevelsen av en rättvis beslutsprocess är en nyckel för att skapa legitima beslut, även om egenintresse och distributiv rättvisa också tillskrivs varierande värde. Socialpsykologisk forskning och deltagardemokratisk teori menar att möjligheten att diskutera, resonera och komma med egna synpunkter främjar beslutsacceptans. I denna studies kontext får medborgare möjlighet att påverka utformningen av vägprojekt genom att delta i olika dialogformer i Trafikverkets planläggningsprocess. Sett till forskningen borde deltagarna då acceptera vägprojekten i större utsträckning ju mer dialog som bedrivits. Detta bygger på premissen att medborgarna upplever Trafikverkets planläggningsprocess som rättvis.

Hypotes 1: Ju mer medborgardialog som används i projekteringsfasen av vägprojekt, desto mer ökar acceptansen för dem.

Habermas (1984) framhåller vikten av den ideala samtalssituationen för deliberation på lika villkor. En av förutsättningarna för att kunna nå konsensus kring ett beslut är att neutralisera makt enligt Habermas. Detta kan förstås som att ingen dialogdeltagare ska ha mer makt än någon annan i samtalet. Ett sätt att fördela makten jämnt är att se till att alla har tillgång till samma information. Blir medborgarna tilldelade information om vägprojektet *innan* dialogtillfället, uppfyller de dels Habermas villkor, men upplever också kanske proceduren som mer rättvis enligt de aspekter som Tyler (2006a) har definierat. Informationen gör att medborgarna kan förbereda sig inför dialogtillfället och kan hjälpa dem att göra sin röst hörda. Det kan också bidra till att de känner trovärdighet för processen. Även om den kausala mekanismen inte kan klarläggas helt med hjälp av forskningen som presenterats här, är den ideala samtalssituationen en välkänd teoretisk idé som tål att prövas i en empirisk kontext.

Hypotes 2: Sannolikheten för att ett vägprojekt ska accepteras ökar om medborgarna får information tilldelat sig innan de deltar i dialogen.

En hel del forskning, både teoretisk och empirisk, menar att vårt egenintresse kan förklara hur vi värderar beslut som påverkar oss. Betydelsen varierar som nämnt i olika studier, men inga forskare avfärdar egenintresset helt som förklaringsfaktor. Om ett projekt anpassas efter medborgarnas synpunkter, är det därför tänkbart att projekten accepteras, då utfallet av processen tillmötesgår deltagarnas egenintresse. Det är också en indikation på att medborgarna fick påtaglig möjlighet att påverka processen, vilket stämmer överens med studiens definition av medborgardialog. Att anpassa projektplaner är dock inte *per se* en dialogform, utan kan ses som en teoriutvecklande hypotes över vad som skapar acceptans för samhällsbyggnadsprojekt.



Hypotes 3: Acceptansen för vägprojekt ökar om de anpassas efter medborgarnas synpunkter.

Dessa tre hypoteser försöker fånga olika aspekter av medborgardialog. I nästa kapitel presenteras hur de operationaliseras och studiens övriga genomförande.

### 3. Studiens metod och genomförande

Denna studie har genomförts med hjälp av en statistisk design. Syftet med detta är som nämnt i inledningen att fylla en forskningslucka, då det saknas statistiska studier på medborgardialogens effekt. Statistisk metod har tidigare använts för att analysera *individens* upplevelse av hur beslutsprocessen gått till och hur detta påverkat acceptansen. Dessa beslutsprocesser kretsar ofta kring ett specifikt fall eller en särskild fråga. Denna studie försöker anta ett mer ”objektivt” perspektiv och analysera ett stort antal fall, med samhällsbyggnadsprojekt som analysenheter istället. I detta kapitel förklaras först varför just vägprojekt utgör studiens urval. Sedan presenteras datainsamling, operationaliseringar och statistisk metod.

#### Urval

Studien grundar sig i ett intresse för medborgardialogens effekt på acceptansen för samhällsbyggnad i allmänhet. För att kunna utvärdera ett eventuellt samband var det dock nödvändigt att göra ett urval av byggprojekt som var så likartade som möjligt, för att lättare kunna utesluta andra förklaringsfaktorer som skulle kunna påverka grad av acceptans (Esaiasson m.fl. 2012, s. 92). Valet föll på vägprojekt, eftersom det gick att erhålla en stor mängd analysenheter på ett relativt enkelt sätt med hjälp av Trafikverkets hemsida<sup>3</sup>. Då alla vägprojekt har Trafikverket som huvudman, kan vi anta att planprocessen har gått till på ett snarlikt sätt i samtliga fall, oavsett var i Sverige de byggs. Det var också enkelt att få fram relevanta informanter att skicka enkäter till, då projektledarnas kontaktuppgifter fanns på Trafikverkets hemsida. Projektledarnas roll är att ha en överblick över arbetet i alla steg och anses därför vara oberoende, äkta källor för syftet med denna studie.

För att säkerställa tillförlitligheten i enkätsvaren behövde samtidighet beaktas, alltså att det inte gått för lång tid sedan projekteringsfasen, vilket skulle medföra en risk för att informanterna inte skulle minnas korrekt (Esaiasson m.fl. 2012, s. 284). Det visade sig finnas en stor variation i tid bland projekten på Trafikverket – vissa hade byggts i flera år, andra var avslutade. Utifrån detta togs beslutet att bara inkludera projekt som fanns på hemsidan i nuläget utan att gräva bakåt i arkiven.

---

<sup>3</sup> Andra tänkbara analysenheter var järnvägsprojekt, samt detaljplaner i kommuner. Järnvägsprojekt valdes bort, då det visade sig vara för få som byggdes i dagsläget för att utföra en statistisk analys. Antalet detaljplaner i kommuner i Sverige är däremot många till antalet, men det bedömdes ta för lång tid att få fram den information som behövdes från alla kommuner i ett potentiellt urval. Variationen bland analysenheterna skulle också bli för stor. Två korta intervjuer med planläggare i en stor respektive liten kommun indikerade att planprocesserna skilde sig mycket åt beroende på kommunens storlek, med kortare beslutsvägar och snabbare process i den mindre kommunen.

För att kunna upprätthålla principen om centralitet<sup>4</sup> uteslöts de största vägprojekten. Detta innefattade stora infrastrukturpaket med flera delprojekt i ett, till exempel Marieholmsförbindelsen och E4 Sundsvall. Projekten fick inte heller vara för små, då inga medborgare kan antas ha berörts av små åtgärder som byte av en signalanläggning eller liknande. De projekt som hade status ”Byggande pågår” eller ”Genomförd” inkluderades i urvalet, medan de som hade status ”Planering pågår” exkluderades. Detta gjordes för att garantera att projektet hade genomgått hela planprocessen och att medborgare därmed haft möjlighet att överklaga och/eller protestera (se vidare under *Operationaliseringar* nedan). Studiens urval blev därmed ett totalurval av de medelstora vägprojekt som hade genomgått hela planprocessen och som presenterades på Trafikverkets hemsida i december 2016, vilket genererade 79 fall. Hemsidan kontrollerades igen i april 2017, men då hade inga nya projekt tillkommit som tillhörde studiens population.

### Datainsamling

Data samlades dels in med hjälp av en webbenkät (appendix 1) som distribuerades till projektledarna i urvalet, dels genom att studera dokumentet ”Laga kraftvunna planer med regeringsbeslut” som lämnades ut av Trafikverket i april 2017. Dokumentet angav vilka väg- och järnvägsplaner som överklagats hos regeringen från år 2006 och framåt.

För att kunna ge relevanta svarsalternativ i enkäten, genomfördes först en pilotstudie i form av en telefonintervju med en projektledare som inte ingick i studiens urval. Detta gav en sammanställning av vilka dialogformer som är vanliga att använda sig av på Trafikverket. Projektledaren fick sedan svara på enkäten och bekräftade att frågorna var relevanta för studiens syfte, innan enkäten skickades ut till samtliga informanter.

Enkäten var aktiv i tre veckor i maj/juni 2017 och två påminnelser skickades ut. När enkäten stängdes hade 59 svar samlats in, vilket gav en svarsfrekvens på 75 %. Nio av de inkomna svaren var ofullständiga, varför de uteslöts. De flesta av dem hade bara ett svar på första frågan i enkäten. Tre av informanterna hade svarat nej på frågan om MBD bedrivits eller inte, varför de svaren också uteslöts. Sedan gjordes en kontroll om kvarvarande informanter hade svarat ”rätt” på frågan om projektet blivit överklagat eller inte. Fem av informanterna hade svarat att projektet *inte* blivit överklagat, när dokumentet ”Laga kraftvunna planer med regeringsbeslut” visade att de faktiskt blivit det. Mailkontakt med en av dessa informanter visade att hen inte visste om att projektet blivit överklagat i ett tidigare skede. Utifrån detta fattades beslutet att exkludera dessa fem projekt, eftersom informanterna inte kunde anses vara reliabla i sina svar.

Detta medförde slutligen att 42 av de 79 vägprojekten i urvalet (53 %) kunde användas i analysen (appendix 2). För att kunna bedöma representativiteten i de slutliga svaren gjordes en enklare bortfallsanalys. Fyra informanter meddelade att de inte varit med under projekteringsfasen och därmed inte kunde svara på enkätens frågor. Ytterligare två meddelade

---

<sup>4</sup> Informanten bör vara en förstahandskälla som talar utifrån sina egna erfarenheter, jfr Esaiasson m.fl. 2012, s. 283.

att de varit sjukskrivna samt inte haft tid att svara. De uteblivna och uteslutna svaren var från projekt över hela landet och fördelningen mellan överklagade respektive inte överklagade projekt bland dem låg på cirka 40 respektive 60 %. Dessa indikatorer tyder på att det inte verkar finnas något systematiskt bortfall bland de uteblivna och uteslutna svaren och att de 42 analyserade vägprojekten kan antas vara representativa för populationen medelstora vägprojekt.

### Operationaliseringar

Frågeställningarna i denna studie behandlar tre olika aspekter av medborgardialog – i vilken utsträckning MBD har bedrivits, om medborgarna blivit tilldelad information innan de deltog i dialogen, samt om projektplanerna anpassades efter medborgarnas synpunkter (se kapitel 2). Dessa aspekter operationaliserades med frågorna 2-9 i webbenkäten (se appendix 1).

Grad av MBD kartlagdes genom att tillfråga informanterna vilka dialogformer som använts och i vilken utsträckning. I enkäten fanns svarsalternativ i form av dialogformer som framkommit i pilotstudien, men informanterna gavs också möjlighet att ange tre ”egna” dialogformer. När svaren sedan granskades, visade det sig att ingen hade använt sig av alla tre fälten, utan informanterna hade som mest angett två egna dialogformer. Detta indikerar en god intern validitet, då informanterna upplevde att svarsalternativen på frågan fångade upp fenomenet på ett uttömmande sätt. De olika dialogformerna och deras utsträckning (svaren på fråga 2 och 3) summerades till ett ”MBD-index”. Indexet kontrollerades inte med Cronbach’s alpha, då det inte fanns någon teoretisk eller empirisk anledning att tro att ett projekt som bedrivit en typ av dialogform nödvändigtvis hade bedrivit många andra dialogformer också (för vidare förklaring kring Cronbach’s alpha, se Field (2013) s. 709ff).

Informanterna tillfrågades också om medborgarna blivit tilldelade någon information innan de deltog i ett öppet samrådsmöte, vilket var en dialogform som ingick som svarsalternativ i enkäten. Frågan fokuserade enbart på det öppna samrådsmötet för att enkäten inte skulle bli för lång och komplicerad att svara på och för att pilotstudien indikerade att det var den vanligaste dialogformen att bedriva. För att kunna kontrollera om acceptansen påverkas om projekten anpassas efter medborgarnas synpunkter, ställdes också frågan i vilken utsträckning anpassning hade skett (fråga 9, 0 = inte alls, 1 = i viss utsträckning, 2 = i stor utsträckning). Dessa operationaliseringar har omedelbar validitet, då de syftar till att fånga just de fenomen som frågorna behandlar – om medborgarna tilldelades någon information eller inte och om projektplanerna anpassades efter medborgarnas synpunkter eller inte.

Den beroende variabeln *acceptans* operationaliserades på två sätt – dels om vägprojekten blivit överklagade eller inte, dels om medborgarna hade protesterat på något annat sätt än genom överklagan (fråga 10 i enkäten, se nedan). Ett överklagande är en stark indikation på ett illegitimt projekt, eftersom det innebär en stor kostnad för projektören och fördröjer eller avbryter byggprocessen. Om medborgare anser att detta är önskvärt och är beredda att lägga den tid som krävs på att driva igenom ett överklagande, kan vi se det som ett säkert tecken på ett illegitimt beslut. Acceptans operationaliserades därmed genom att kontrollera om projekten blivit överklagade inte, där ett överklagat projekt betraktas som illegitimt och ett

icke överklagat projekt som accepterat. Ingen hänsyn togs till hur många gånger projektet blivit överklagat. Det visade sig vid senare granskning av dokumentet ”Laga kraftvunna planer med regeringsbeslut” att alla vägprojekt bara blivit överklagade en gång, med undantag för ett projekt som blivit överklagat två gånger med några års mellanrum. Därmed utformades variabeln ”överklagande” som en dikotom skala (1 = överklagat, 0 = inte överklagat, se appendix 1).

Ett projekt kan dock vara problematiskt utan att överklagas, eller för den delen överklagas av någon enskild utan att upplevas som problematisk av de flesta. Fråga 10 bad därför informanterna att ange om medborgarna hade protesterat på något annat sätt än genom överklagan<sup>5</sup>. Validiteten i denna operationalisering kan diskuteras, då informanternas svar inte garanterat är objektiva. För göra en objektiv granskning hade en mycket stor mängd dokument från t.ex. kommuner och lokaltidningar behövt samlas in. Enkäten innehöll dock möjlighet att fylla i en ”egen” form av protest och innehöll fler skalsteg än övriga frågor, vilket syftade till att nyansera den beroende variabeln så mycket som möjligt. Sedan summerades svaren på fråga 10 till ett ”protestindex”, där högre värden indikerade högre grad av protester och alltså lägre grad av acceptans.

Det finns flera tänkbara faktorer som kan påverka *både* benägenheten att bedriva medborgardialog och medborgarnas tendens att protestera mot vägprojekt. Resultatet måste därför kontrolleras för dessa faktorer, för att se om sambandet kvarstår och inte beror av en bakomliggande variabel (Esaiasson m.fl. 2012, s. 98). Valda kontrollvariabler för studien är medelinkomst och utbildningsnivå bland invånarna i kommunen där projektet byggdes, samt vägprojektens placering (”läge”). Den tänkta mekanismen är snarlik för samtliga kontrollvariabler. I de fall då Trafikverket visste att vägprojektet skulle lokaliseras i ett område med höga värden på kontrollvariablerna, är det möjligt att de bedrivit mer MBD i ”förebyggande syfte” för att undvika protester.

Forskning visar att myndigheter tenderar att aktivt undvika att placera kontroversiella eller oönskade byggnader i områden med hög inkomst- och utbildningsnivå (Aldrich & Cook 2008; Grimes & Esaiasson 2014). Anledningen är okänd, men ett förslag är att de därmed undviker mobilisering och protester. Vid byggnation av en väg är det inte möjligt att påverka placeringen på samma sätt, varför Trafikverket kan välja att bedriva mer dialog i förebyggande syfte istället. Samtidigt visar forskningen att individer med hög inkomst och hög utbildningsnivå har benägenhet för att delta politiskt, engagera sig i frågor som berör dem och även få gehör för sina åsikter i högre utsträckning än individer som inte har det, vilket förklaras av deras resurstillgångar (Brady, Verba & Schlozman 1995). I denna studie skulle det innebära att de boende är mer benägna att protestera om de har dessa egenskaper, samtidigt som mer MBD har bedrivits i förebyggande syfte i områden där de boende har dessa egenskaper.

---

<sup>5</sup> Svarsalternativen som fanns var: Namninsamling, debattartikel i lokaltidning, egen informationskampanj, direkt påtryckning på t.ex. politiker eller ansvarig projektör. Se appendix 1.

Medelinkomst operationaliserades med hjälp av SCB:s statistik över medelinkomst i svenska kommuner år 2013<sup>6</sup>. Detta år valdes eftersom de flesta överklagandena i urvalet kom till Trafikverket under 2014, varför största delen av urvalet borde ha projekterats runt år 2013. Avgörande var också att data fanns att tillgå för samtliga kontrollvariabler för detta år. Utbildningsnivå operationaliserades som andel medborgare med eftergymnasial utbildning i kommunerna, med hjälp av SCB:s statistik från år 2013.

I vindkraftsforskning framhålls betydelsen av vindkraftsverkens placering för tendensen att skapa protester mot dem (Khan 2003, s. 567). Det är därmed tänkbart att vägprojekt som byggs där många människor berörs, eller i områden med särskilt värde, ger upphov både till mer MBD i förebyggande syfte och till mer protester. För att kontrollera för vägprojektets läge, tillfrågades informanterna om dess placering (fråga 12, se appendix 1). Det gick att välja flera alternativ, eftersom en väg kan sträcka sig mellan olika typer av områden. Svaren summerades sedan till en lägesindex, där ett högre värde indikerade ett mer problematiskt område. Landsbygd och glesbygd kodades som oproblematiske områden, medan projekt i tätort och skyddade områden kodades som problematiska. Denna operationalisering bygger delvis på författarens subjektiva bedömning om vad som är platser med protestpotential och inte, men är också inspirerad och anpassad efter Gustavsson (2010). Trots det subjektiva inslaget, bedömdes läget vara relevant att kontrollera för sett till tidigare forskning.

### Statistisk metod

För att kunna utföra en linjär regressionsanalys, är det av stor vikt att de analyserade variablerna är normalfördelade (Field 2013, s. 168f). En frekvensfördelningskurva visade att MBD-indexet var normalfördelat. Dock visade det sig att svaren på protestindexet var mycket skevt fördelade, se figur 2. Fjorton av 42 vägprojekt (33 %) hade fått noll poäng på protestindexet; allmänheten hade alltså inte protesterat mot dessa projekt över huvud taget.

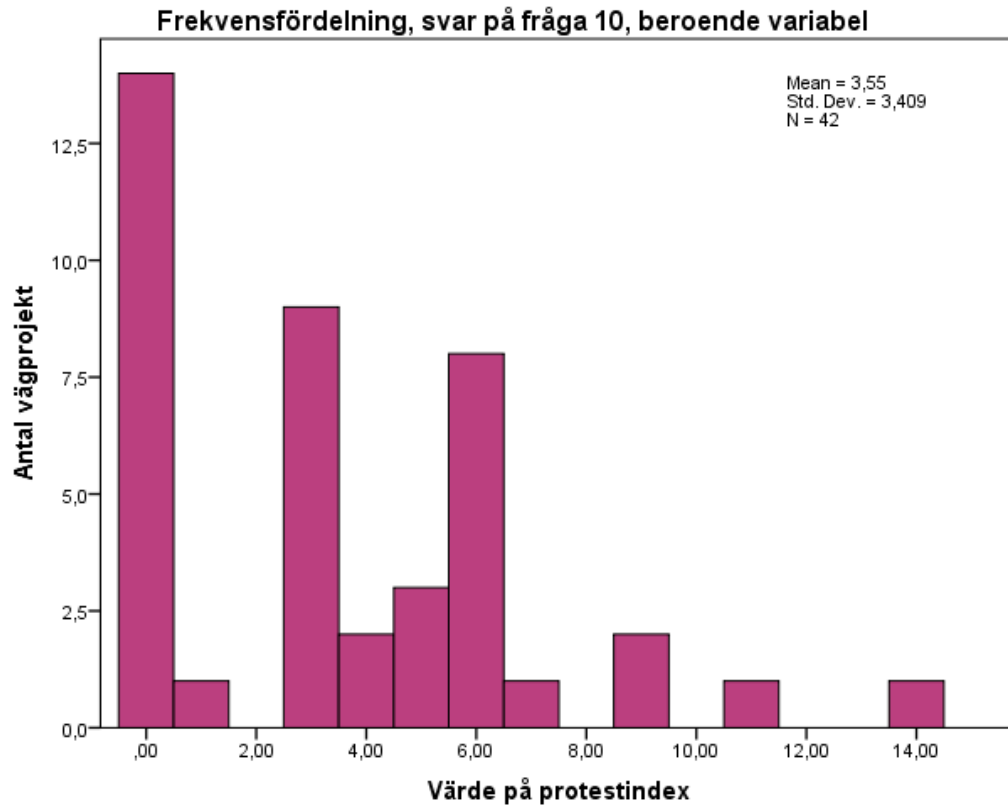
Utifrån denna analys av inkommen data, togs beslutet att göra två logistiska regressionsanalyser – en med blotta förekomsten av övriga protester (förekomst/ingen förekomst) och en med överklagande som beroende variabel. Variationen i protestindexet var inte tillräckligt stor för att kunna göra en tillförlitlig linjär regressionsanalys, trots försöken att nyansera svaren på fråga 10 så mycket som möjligt. Den beroende variabeln operationaliserades alltså på två olika sätt och dessa sätt kombinerades inte.

Logistisk regression är en lämplig statistisk metod när den beroende variabeln enbart kan anta två värden. Istället för att beräkna ett förväntat värde på den beroende variabeln för ett givet värde på den oberoende, som vid linjär regression, beräknas *sannolikheten* för att den beroende variabeln ska anta ett visst värde (vanligen 1 eller 0) för ett givet värde på den oberoende variabeln (Bjerling & Ohlsson 2010; Field 2013, s. 762).

---

<sup>6</sup> I de fall projekten sträckte sig över två kommuner (se appendix 2) togs medelvärdet av de två kommunernas värden. Detta gäller för kontrollvariablerna medelinkomst och utbildningsnivå.

När all data hade sammanställts genomfördes sex bivariata logistiska regressionsanalyser i statistikprogrammet SPSS. De tre oberoende variablerna kördes i varsin analys med de två operationaliseringarna av acceptans. Sedan kontrollerades resultaten mot kontrollvariablerna som presenterats ovan.



*Figur 2. Frekvensfördelning över protester.*

## 4. Resultat

I detta kapitel presenteras först deskriptiv statistik över studiens data. Sedan följer resultatet av de sex regressionerna, vilka är indelade efter de tre oberoende variablerna grad av MBD, tilldelad information innan dialogdeltagande samt anpassning av projektplaner. Under respektive avsnitt redovisas vad dessa variabler har för effekt på överklagande samt övriga protester.

### Deskriptiv statistik

Tabell 1 redovisar hur frekvensfördelningen ser ut bland projekten om de två beroende variablerna vägs samman. Tabellen visar att enbart överklagande inte utgör en fullgod operationalisering av acceptans, utan motiverar ytterligare att använda förekomst av övriga protester som beroende variabel. Detta då 13 projekt skapat protester, även om de inte blivit överklagade. Vi ser även att av de projekt som blev överklagade, skapade de flesta inte helt förvånande andra typer av protester också.

Tabell 1. Fördelning av projekt vid sammanslagning av beroende variabler

Beroende variabler, sammanslagning	N
Ej överklagad, inga protester förekom	11
Ej överklagad, protester förekom	13
Överklagad, inga protester förekom	3
Överklagad, protester förekom	15
Summa	42

För att få en första bild av hur studiens förklaringsvariabler påverkar acceptansen för vägprojekt, visar tabell 2 nedan medelvärdena på de oberoende variablerna MBD-index och anpassning av projektplaner med avseende på de beroende variablerna (BV)<sup>7</sup>. Tabellen anger också hur stor andel av projekten som delat ut information till medborgarna innan det öppna samrådsmötet. Vad gäller MBD-indexet, ser vi att resultatet går mot hypotes 1. De projekt som blivit överklagade och även de som fått protester har bedrivit *mer* medborgardialog än de projekt som inte blivit överklagade eller fått protester. Resultatet är signifikant på 5 % signifikansnivå. Anpassning av projektplaner visar däremot knappt någon skillnad mellan grupperna och resultatet är inte heller signifikant.

<sup>7</sup> Samtliga variabler normerades för att göra koefficienterna i regressionen jämförbara. De kan alltså som minst anta värdet 0 och som mest värdet 1. Se också Appendix 3. Signifikansnivån för medelvärdena kontrollerades med ett t-test: <https://spssakuten.wordpress.com/2010/09/24/guide-jamfora-medelvarden-och-t-test/>

Tabell 2. Grad av medborgardialog, anpassning av projektplaner: medelvärden för projekt med olika grader av acceptans. Info utdelad innan dialog: andel av projekten som delat ut information innan det öppna samrådsmötet.

Beroende variabel	N	MBD-index	Anpassning av projektplaner	Info utdelad innan dialog
Överklagat projekt	18	0,53*	0,56	67 %
Ej överklagat projekt	24	0,37*	0,52	67 %
Projekt med övriga protester	28	0,49*	0,54	64,3 %
Projekt utan övriga protester	14	0,33*	0,54	71,4 %

Not: Variablerna MBD-index och Anpassning av projektplaner kan anta värden mellan 0 och 1. Signifikansnivå:  $p^* < 0.05$ .

Slutligen ser vi att av de överklagade och icke överklagade projekten delade en lika stor andel ut information innan det öppna samrådsmötet. Tilldelad information tycks därmed inte vara en förklaringsfaktor vad gäller överklagande. Endast vad gäller övriga protester ser vi en effekt som möjligen pekar i hypotesens riktning (hypotes 2). De projekt som undgått protester har delat ut information innan dialogtillfället i större utsträckning än de projekt som fått protester.

#### Effekt av medborgardialog

Som visats ovan, tycks sambandet mellan MBD och acceptans vara omvänt mot vad hypotes 1 föreslår. Bilden förstärks när sambandet prövas i en regressionsanalys. I tabell 3 och 4 redovisas effekten av medborgardialog på överklagande respektive övriga protester<sup>8</sup>. Modell 1 är en bivariat modell som prövar sambandet mellan MBD och acceptans. Sedan fortsätter regressionen i modell 2-4 där de enskilda kontrollvariablernas effekt på det ursprungliga sambandet undersöks. Modell 5 är mest intressant, då den visar hur sambandet ser ut under kontroll för samtliga variabler.

Både tabell 3 och 4 visar på samma trend; Modell 1 visar ett signifikant positivt samband mellan MBD och protester. Vi ser också att eftersom kontrollvariablerna med ett undantag korrelerar negativt med den beroende variabeln, visar modell 1 ett undertryckt samband; under kontroll för samtliga variabler (modell 5) förstärks det ursprungliga sambandet.

I tabell 3 påverkar inte kontrollvariablerna ursprungssambandet särskilt mycket. Effekten förstärks något, men ingen av kontrollvariablerna uppvisar en signifikant effekt.

<sup>8</sup> Några ord om hur regressionstabellerna tolkas: Positiva B-koefficienter innebär ett positivt samband.  $\text{Exp}(B)$  är exponenten av B-koefficienten ( $e^B$ ) och är ett mått på sambandets styrka. Om  $\text{Exp}(B) = 1$  innebär det ett nollsamband; för ett givet värde på OV är det 50 % sannolikhet att få ett givet värde på BV och sambandet förklaras därmed enbart av slumpen. Ju större än 1  $\text{Exp}(B)$  är, desto starkare positivt samband och ju mindre än 1 desto starkare negativt samband. Slutligen är Cox & Snell  $R^2$  och Nagelkerke  $R^2$  två olika mått på hur väl modellen förklarar variationen i den beroende variabeln, ju närmare 1 desto bättre. Jämför  $R^2$  på de olika modellerna för att se hur mycket förklaringsgraden ökar när en ny variabel tillförs.



Tabell 3. Logistisk regressionsanalys. Beroende variabel **överklagande**.

	Modell 1. MBD	Modell 2. MBD och ink.	Modell 3. MBD och utb.	Modell 4. MBD och läge	Modell 5. Samtliga
MBD	3.69* (1.723)	3.79* (1.755)	4.06* (1.791)	4.00* (1.742)	4.17* (1.786)
Inkomst		-0.49 (1.558)			1.65 (2.258)
Utbildning			-1.14 (1.162)		-1.77 (1.701)
Läge				-1.98 (1.689)	-1.95 (1.760)
Exp(B)	39.89	44.02	57.89	54.72	64.74
N	42	42	42	42	42
Cox&Snell R <sup>2</sup>	0.126	0.128	0.147	0.156	0.179
Nagelkerke R <sup>2</sup>	0.169	0.172	0.197	0.210	0.240

Ostandardiserade B-koefficienter, standardfel inom parentes. \* $p < 0.05$

Inkomst och utbildning korrelerar starkt negativt med protester på 5 % signifikansnivå i tabell 4. Här ser vi alltså en starkare förstärkning av ursprungssambandet under kontroll för samtliga variabler. Läge har dock en försumbar effekt på sambandet.

Tabell 4. Logistisk regressionsanalys. Beroende variabel **övriga protester**.

	Modell 1. MBD	Modell 2. MBD och ink.	Modell 3. MBD och utb.	Modell 4. MBD och läge	Modell 5. Samtliga
MBD	4.11* (2.021)	5.75* (2.333)	4.83* (2.051)	4.17* (2.061)	6.09* (2.480)
Inkomst		-5.49* (2.370)			-6.13 (3.412)
Utbildning			-2.56* (1.304)		-0.34 (1.849)
Läge				0.316 (1.784)	-1.87 (2.007)
Exp(B)	61.70	315	124	64.88	441
N	42	42	42	42	42
Cox&Snell R <sup>2</sup>	0.122	0.278	0.209	0.122	0.294
Nagelkerke R <sup>2</sup>	0.169	0.386	0.291	0.170	0.409

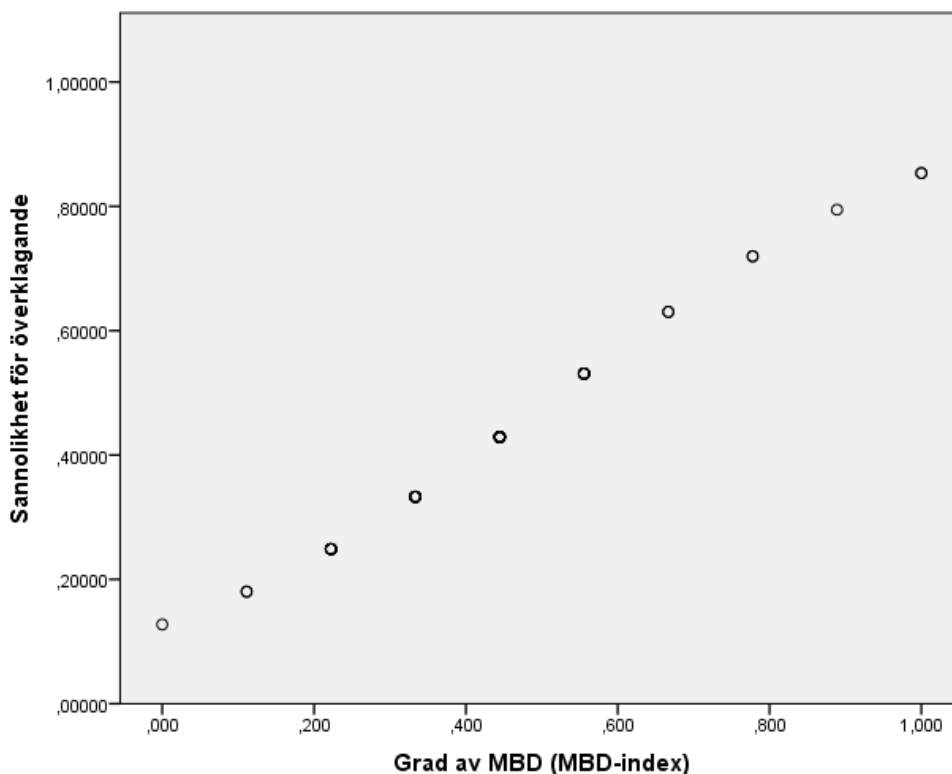
Ostandardiserade B-koefficienter, standardfel inom parentes. \* $p < 0.05$

För att kunna uttala oss om sambandens styrka, beräknades predicerad sannolikhet för de olika utfallen i modell 1. Tabell 5 visar predicerad sannolikhet för att de projekt som bedrivit minst och mest dialog ska skapa protester. För det projekt som bedrivit minst dialog i urvalet, är sannolikheten 12,7 % och 27,3 % att skapa protester för respektive operationalisering. För det projekt som bedrivit mest dialog, ökar sannolikheten dramatiskt till 85,3 % och 95,9 %. Vi ser en därmed en stark effekt av medborgardialog på protester.

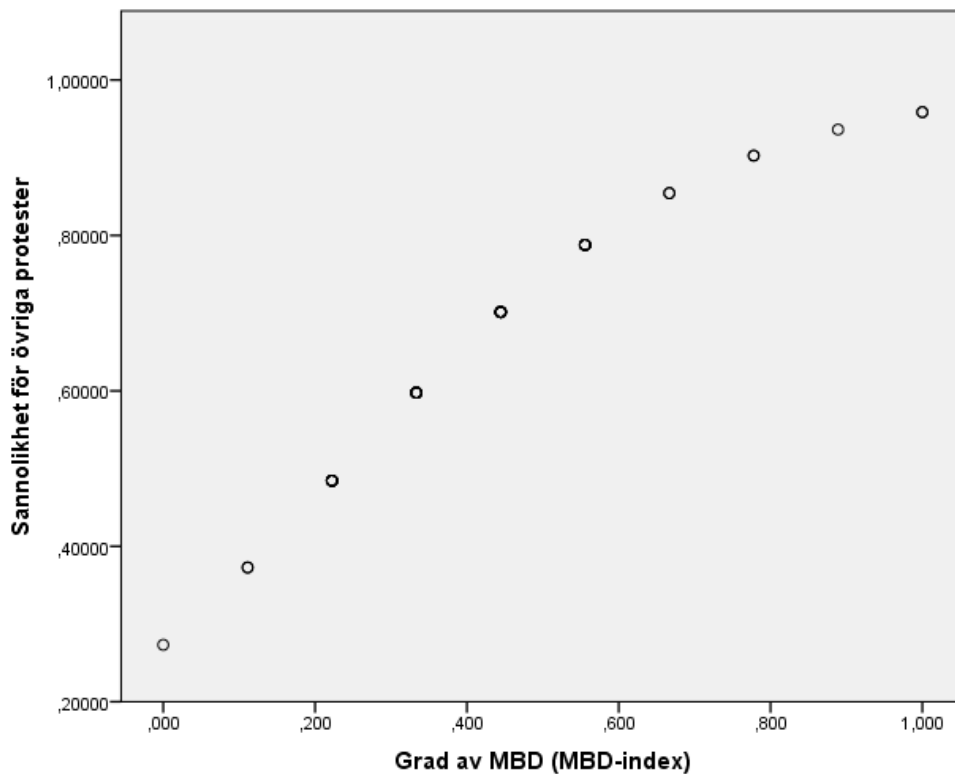
Tabell 5. Predicerad sannolikhet för protester.

	Predicerad sannolikhet överklagan	Predicerad sannolikhet övriga protester
Projekt som bedrivit minst dialog	12,7 %	27,3 %
Projekt som bedrivit mest dialog	85,3 %	95,9 %

Resultatet visualiseras också i figur 3 och 4, som visar predicerade sannolikheterna för hela MBD-indexet. Vi ser att sannolikheten ökar för protester ju mer medborgardialog som bedrivits.



Figur 3. Predicerad sannolikhet för överklagande för olika grad av medborgardialog.



Figur 4. Predicerad sannolikhet för övriga protester för olika grad av medborgardialog.

Analyserna visar alltså inget stöd för hypotes 1, utan ett omvänt signifikant samband; mera MBD verkar vara relaterat till en högre sannolikhet att ett projekt får protester och därmed inte blir accepterat. Detta gäller både då acceptans operationaliseras som överklagande och som övriga protester. Sambandet förstärks under kontroll för inkomst, utbildning och läge. Ingen av de effekterna är dock signifikanta.

#### Effekt av information innan dialog

Hypotes 2 föreslår att de medborgare som fått information tilldelat sig innan de deltog vid ett dialogtillfälle skulle vara mer benägna att acceptera utfallet av vägprojektet. Modell 1 i tabell 6 visar dock att det inte föreligger något samband alls mellan tilldelad information och överklagande ( $\text{Exp}(B) = 1$ ). Under kontroll för samtliga variabler är sambandet mycket svagt negativt och inte heller signifikant. Med tanke på de mycket små effekterna kan resultatet betraktas som ett nollsamband och ger därmed inte stöd för hypotesen.

Tabell 6. Logistisk regressionsanalys. Beroende variabel **överklagande**.

	Modell 1. Info	Modell 2. Info och inkomst	Modell 3. Info och utbildn.	Modell 4. Info och läge	Modell 5. Samtliga
Information	0.000 (0.661)	-0.033 (0.699)	0.056 (0.673)	0.047 (0.667)	-0.088 (0.714)
Inkomst		0.208 (1.436)			1.845 (2.178)
Utbildning			-0.508 (1.057)		-1.308 (1.587)
Läge				-1.246 (1.502)	-1.355 (1.535)
Exp(B)	1.000	0.968	1.058	1.048	0.915
N	42	42	42	42	42
Cox&Snell R <sup>2</sup>	0.000	0.000	0.006	0.017	0.036
Nagelkerke R <sup>2</sup>	0.000	0.001	0.007	0.023	0.049

Ostandardiserade B-koefficienter, standardfel inom parentes. \* $p < 0.05$

I regressionen med övriga protester som BV ser bilden något annorlunda ut (tabell 7). Det bivariata sambandet är till en början negativt, vilket den inledande analysen också antydde (*Deskriptiv statistik*). Under kontroll för inkomst, som har ett signifikant negativt samband med protester, förstärks dock sambandet och blir positivt. Det samma håller under kontroll för samtliga variabler. Resultatet är dock inte signifikant och effekten ganska svag.

Tabell 7. Logistisk regressionsanalys. Beroende variabel **övriga protester**.

	Modell 1. Info	Modell 2. Info och inkomst	Modell 3. Info och utbildn.	Modell 4. Info och läge	Modell 5. Samtliga
Information	-0.329 (0.711)	0.246 (0.784)	-0.146 (0.738)	-0.340 (0.714)	0.253 (0.790)
Inkomst		-3.491* (1.748)			-4.050 (2.499)
Utbildning			-1.692 (1.125)		0.119 (1.638)
Läge				0.288 (1.505)	1.376 (1.710)
Exp(B)	0.720	1.279	0.864	0.711	1.288
N	42	42	42	42	42
Cox&Snell R <sup>2</sup>	0.005	0.115	0.059	0.006	0.129
Nagelkerke R <sup>2</sup>	0.007	0.159	0.082	0.008	0.179

Ostandardiserade B-koefficienter, standardfel inom parentes. \* $p < 0.05$

### Effekt av anpassning av projektplaner

Slutligen kontrollerar vi om hypotes 3 får stöd. Vad har anpassning av projektplaner för effekt på medborgares acceptans för vägprojekt? Tabell 8 visar på ett svagt positivt samband. Här ser vi alltså en svag tendens till samma effekt som av medborgardialog- ju mer anpassning, desto större sannolikhet att projektet är överklagat. Resultatet är dock inte signifikant och förklaringsfaktorn svag. Kausaliteten är därmed inte alls säkerställd.

Tabell 8. Logistisk regressionsanalys. Beroende variabel **överklagande**.

	Modell 1. Anpassn.	Modell 2. Anpassn. och ink.	Modell 3. Anpassn. och utb.	Modell 4. Anpassn. och läge	Modell 5. Samtliga
Anpassning	0.668 (1.377)	0.767 (1.429)	0.554 (1.406)	0.341 (1.460)	0.390 (1.489)
Inkomst		0.382 (1.412)			1.861 (2.097)
Utbildning			-0.405 (1.067)		-1.270 (1.579)
Läge				-1.129 (1.575)	-1.241 (1.592)
Exp(B)	1.950	2.153	1.740	1.407	1.477
N	42	42	42	42	42
Cox&Snell R <sup>2</sup>	0.006	0.007	0.009	0.018	0.038
Nagelkerke R <sup>2</sup>	0.008	0.010	0.012	0.024	0.051

Ostandardiserade B-koefficienter, standardfel inom parentes. \* $p < 0.05$

Tabell 9. Logistisk regressionsanalys. Beroende variabel **övriga protester**.

	Modell 1. Anpassn.	Modell 2. Anpassn. och ink.	Modell 3. Anpassn. och utb.	Modell 4. Anpassn. och läge	Modell 5. Samtliga
Anpassning	0.000 (1.341)	-1.064 (1.634)	-0.569 (1.565)	0.078 (1.516)	-0.761 (1.694)
Inkomst		-3.634 (1.741)			-3.954 (2.406)
Utbildning			-1.826 (1.147)		0.021 (1.632)
Läge				0.252 (1.595)	1.148 (1.746)
Exp(B)	1.000	0.345	0.566	1.081	0.467
N	42	42	42	42	42
Cox&Snell R <sup>2</sup>	0.000	0.122	0.061	0.001	0.131
Nagelkerke R <sup>2</sup>	0.000	0.169	0.085	0.001	0.182

Ostandardiserade B-koefficienter, standardfel inom parentes. \* $p < 0.05$

Den sista regressionen är den enda som landar i hypotesernas riktning (tabell 9, ovan). I modell 1 ser vi inget samband alls mellan anpassning och acceptans, men resultatet blir negativt under kontroll för samtliga variabler. Signifikansnivån ligger på 0.653<sup>9</sup>. Resultatet går alltså inte att generalisera till populationen.

### Sammanfattning av resultat

Tabell 10 sammanfattar de sex regressionsanalyserna som presenterats i tabell 3-9.

*Tabell 10. Sammanfattning av resultat.*

Oberoende variabel	Beroende variabel	Överklagan	Övriga protester
Grad av medborgardialog		Positivt, signifikant	Positivt, signifikant
Tilldelad information innan dialog		Nollsamband	Nollsamband
Anpassning av projektplaner		Svagt pos., ej sig.	Svagt neg., ej sig.

<sup>9</sup> Bör vara mindre än 0.05 för att vara signifikant.

## 5. Diskussion

Denna studie har försökt ge ett bidrag till frågan hur acceptans för samhällsbyggnadsprojekt kan skapas och upprätthållas. Deltagande och deliberation i beslutsprocesser har föreslagits vara ett sätt att öka det politiska deltagandet och förtroendet för samhällets institutioner (SOU 2000:1). Studien undersökte därför huruvida medborgardialog kan öka acceptansen för samhällsbyggnadsprojekt. Forskningen visar att detta kan vara fallet, eftersom medborgarna upplever beslutsprocessen som rättvis och därmed legitim om de har involverats i den (Cohen 1997, Esaiasson 2010, Tyler 2006b). Mer specifikt studerades tre aspekter av medborgardialog vid planläggning av medelstora vägprojekt i Sverige och hur detta samvarierar med överklagande och övriga protester.

Resultatet pekar i motsatt riktning mot vad forskningen säger oss; en ökad grad av medborgardialog uppvisar en negativ eller ingen effekt på acceptansen för vägprojekten. Hypotes 1 får inget stöd; ju mer MBD som används i projekteringsfasen av vägprojekt, desto mer ökar sannolikheten för protester sett till resultaten i denna studie. Detta resultat måste ses i ljuset av flera aspekter. Det första aspekten som måste lyftas är den om kausalitet. Kan vi vara säkra på att det inte är så att förekomsten av protester skapar mer MBD, som ett svar från Trafikverket? När det gäller överklagande, kan den invändningen avfärdas. Medborgardialogen kommer med nödvändighet innan ett överklagande, eftersom det är så Trafikverkets planlägningsprocess ser ut. Förekomsten av övriga protester är mer problematisk i det hänseendet. Som nämntes i kapitel 2, har Trafikverkets planlägningsprocess reformerats för ett par år sedan, så att samrådet är mer iterativt än tidigare. Nu för tiden är det möjligt att bedriva dialog löpande under processens gång och förändra vägplanen efter det, istället för som tidigare ha samråd under en avgränsad tidsperiod. Med den nya planlägningsprocessen är det därför fullt möjligt att Trafikverket bedrivit mer MBD *för att* de upplevt att det förekom protester.

Den kausala mekanismen i hypotes 1 bygger på premissen att medborgarna upplever Trafikverkets planlägningsprocess som rättvis enligt forskning som följer bland annat Tyler (2006b) och Habermas (1984). Detta kan denna studie inte säkerställa, då den hade behövt tillfråga dialogdeltagarna i samtliga 42 vägprojekt om de upplevde beslutsprocessen som rättvis, vilket inte är möjligt med enkla medel. Den statistiska analysens mer övergripande bild sker på bekostnad av vår kunskap om detaljerna. Tidigare studier av proceduriell rättvisa har ofta fokuserat på specifika fall eller en särskild fråga (t.ex. Esaiasson 2010, Grimes 2005, Lezaun. & Sonderyd 2007). Denna studie fann dock ett egenvärde i att undersöka vad som händer med frågeställningen när en statistisk ansats används och resultatet pekar på att bilden förändras. Men även om resultatet i denna studie vid en första anblick inte ger stöd för teorin om proceduriell rättvisa, så kan den inte avfärda teorin heller. Det är möjligt att dialogdeltagarna i de projekt som fått protester faktiskt inte upplevde beslutsprocessen som rättvis enligt Tylers definitioner (2006a), vilket skulle peka mer i teoriernas riktning och i stället vara ett underkännande av Trafikverkets legitimitet. Vi kan inte heller utesluta den förklaring som bland annat Sunstein (2002) lyfter; att deliberation *skapar* konflikter genom polarisering av åsikter. Kanske förstärker mötena med Trafikverket medborgarnas oro.

En mycket relevant aspekt som utesluts ur studien är *tid*. Det hade varit relevant att studera *när* i planprocessen medborgarna bjöds in – från första början innan några planer var föreslagna, eller långt senare då projektörerna redan hunnit få en bestämd bild av hur projektet borde utformas? I den äldre planprocessen fanns en avgränsad samrådsperiod och granskningsperiod på några veckor vardera. Då hade studien kunnat kartlägga om dialogen skedde innan eller efter dessa perioder och därmed få ett mått på hur tidigt medborgarna bjöds in (se Gustavsson 2010). När Trafikverket nu är mer fria att anpassa samrådsprocessen för varje projekts behov, är det svårare att få systematiska svar i en studie med så många analysenheter som denna. Något som hade varit intressant för vidare forskning är att undersöka effekten av Trafikverkets nya planläggningsprocess, då den utgör ett så kallat naturligt experiment. Har acceptansen för Trafikverkets beslut ökat sedan de öppnade upp för möjligheten att bedriva mer medborgardialog?

Tidpunkten då Trafikverket bjöd in till dialog är därför möjligen en viktig komponent i att förklara det funna sambandet. Det är troligt att Trafikverket kommit ganska långt i sin projektering innan de bjuder in till dialog. I det läget har medborgarna antagligen redan hört talas om projektet och skapat sig en uppfattning, vilket inte kan sägas uppfylla forskningens krav på meningsfull deliberation (jfr t.ex. Velásquez 2005). Medborgarna uppfattar kanske inte beslutsprocessen som rättvis om de upplever att Trafikverket redan har bestämt hur vägen ska byggas och att de inte har någon möjlighet att påverka. För att kunna klargöra den kausala mekanismen mellan medborgardialog och acceptans i det här fallet hade det varit nödvändigt att utföra fallstudier i studiens kontext.

De två indikatorerna utdelad information innan dialog och anpassning av projektplaner visade ingen effekt på graden av acceptans. Hypotes 2 syftade till att pröva Habermas teori om den ideala samtalssituationen, genom att kontrollera om medborgarna fick någon information tilldelad sig innan ett öppet samrådsmöte och om det hade effekt på acceptansen. Denna operationalisering är problematisk eftersom det beror på samrådsmötets karaktär – var mötet riktat mot allmänheten och inte en särskild grupp medborgare, kan inte deltagarna få riktad information tilldelat sig innan. Det är möjligt att vissa av informanterna tolkade information på Trafikverkets hemsida som utdelad information, vilket inte var vad som avsågs. Det är därmed svårt att isolera den avsedda effekten. Det ska också sägas att den ideala samtalssituationen ska uppfattas som en normativ idé som kanske inte gör anspråk på att ge några empiriska effekter, utan bara är ett rättesnöre att arbeta efter. Hur som helst är det relevant att visa att det inte har någon effekt på beslutsacceptansen, med tanke på hur utbredd teorin är.

Att anpassning av projektplaner inte har någon effekt är något mer förvånande (hypotes 3). Regressionerna ger ett visst utslag, men ger både positiv och negativ effekt på protester beroende på operationalisering. Därmed kan inte de resultaten ses tillförlitliga. Resultatet kan möjligen förklaras av bristen på variation i graden av anpassning. Endast tre projekt hade inte anpassat sina planer alls, sex hade gjort det ”i stor utsträckning” medan resterande 33 projekt hade anpassat sina planer ”i viss utsträckning” efter medborgarnas synpunkter.



Det är också på sin plats att säga något om kontrollvariablerna som använts i studien; inkomst, utbildningsnivå och vägprojektens läge. Alla inkluderades eftersom tidigare forskning föreslår att dessa variabler kan ha en positiv effekt på förekomsten av protester (Aldrich & Cook 2008; Brady, Verba & Schlozman 1995; Grimes & Esaiasson 2014; Khan 2003). Regressionsanalyserna visar dock inte på detta, utan variablerna korrelerar nästan uteslutande negativt med grad av protester, varför det ursprungliga sambandet mellan MBD och protester förstärks ytterligare under kontroll för dem. Utbildning och inkomst korrelerar signifikant negativt med förekomst av övriga protester, vilket verkar ointuitivt. Sett till forskningen borde benägenheten *öka* att skriva debattartiklar och bedriva namninsamlingar med ökad inkomst och utbildning (se t.ex. Brady, Verba & Schlozman 1995). Varför denna studie visar på det omvända går bara att spekulera i.

Vägprojektens läge visar knappt någon effekt alls på sambandet mellan MBD och acceptans. Hypotesen var att ett mer kontroversiellt läge skulle öka sannolikheten för protester, eftersom det framhållits som en viktig parameter i tidigare forskning (Khan 2003). Operationaliseringen bygger dock på författarens bedömning om vad som är områden med protestpotential, vilket inte behöver ha någon förankring i verkligheten. Samma bild framkom i en liknande studie utförd av Gustavsson (2010). Det behövs därmed mer forskning för att utveckla bra en operationalisering av kontroversiella lägen som kontrollvariabel.

Slutligen måste generaliserbarheten av studiens resultat diskuteras. Populationen utgörs av medelstora vägprojekt och ett totalurval gjordes av de som fanns på Trafikverkets hemsida i december 2016. Trots att bortfallet till slut landade på 47 %, vill författaren hävda att urvalet är representativt för populationen. Det fanns inget systematiskt bortfall bland de utelämnade svaren och andelen överklagade vägprojekt i urvalet är 42,9 %, vilket överensstämmer med populationen enligt dokument utlämnade från Trafikverkets planprovningenshet. Urvalet består av vägprojekt från en begränsad tidsperiod, men resultatet borde gå att generalisera till projekt både framåt och bakåt i tiden. Detta kan vi anta eftersom lagstiftning och praktik när det gäller samhällsbyggnad genomgår mycket små förändringar på kort sikt, så det finns inga kontextuella förändringar som kan påverka resultatet i tiden. Det ska dock bli intressant att se hur utvecklingen fortsätter, med tanke på den ökade tillämpningen av medborgardialog vi ser i samtliga samhällsbyggnadssektorer (Granberg & Åström 2009, Trafikverket 2011).

Resultatet borde även gå att generalisera till svenska järnvägsprojekt, eftersom de projekteras enligt samma förfarande som svenska vägar med Trafikverket som huvudman. Järnvägar är också lika vägar i de flesta avseenden vad gäller påverkan på omgivningen. Vi ska dock vara försiktiga med att generalisera till exempelvis vägprojekt i andra länder, då studiens resultat är väldigt beroende av Trafikverkets planläggningsprocess. Det är inte heller säkert att sambandet hade blivit detsamma inom den kommunala fysiska planeringen. Dels skiljer sig kommunernas planläggningsprocess åt från Trafikverkets, dels påverkar anläggningar som hus och parker människor på ett annat sätt än vägar och järnvägar. Det är troligt att medborgare värderar beslutsprocessen annorlunda i olika kontexter, beroende på hur de berörs av och värderar utfallet av beslutet. Som forskningen indikerar, kanske det är sakfrågan som avgör på vilka grunder vi avgör om vi ska acceptera ett beslut (Esaiasson m.fl. 2016,

Visschers & Siegrist 2012). I så fall är forskningens nästa uppgift att försöka utreda i vilka fall proceduriell rättvisa kan få oss att acceptera beslut och i vilka fall det är andra grunder som styr.

## 6. Slutsats

Forskningsbidraget med denna studie består av att teorier om medborgardialog och proceduriell rättvisa har prövats i en ny empirisk kontext. Att utföra empiriska studier är komplicerat, då det finns många faktorer som forskaren inte kan kontrollera eller mäta som eventuellt påverkar studiens resultat. Den här studien har dock gjort ett försök att fånga upp de samband som finns ute i den svårbegripliga verkligheten. Hur det än förhåller sig med generaliserbarheten av resultaten, kan denna studie konstatera att bland de vägprojekt som nyligen har byggts eller byggs i Sverige, föreligger det ett positivt samband mellan hög grad av medborgardialog och protester. Problematiken i detta kan inte förbises, varken empiriskt eller teoretiskt. Hur vi än resonerar så går det inte att utesluta att det kan vara så att medborgardialogens tillämpning inom samhällsbyggnad *per se skapar* protester. Det är tydligt att mer forskning behövs för att förstå medborgardialogens effekter. När det gäller frågan hur acceptans för samhällsbyggnadsprojekt kan skapas, kan inte denna studie tillföra någon ny förklaring. Slutsatsen är därmed att medborgardialog inte tycks vara ett verktyg som kan öka acceptansen för samhällsbyggnadsprojekt.

## Referenser

- Aldrich, D. & Crook, K. (2008). Strong Civil Society as a Double-Edged Sword: Siting Trailers in Post-Katrina New Orleans. *Political Research Quarterly*, 61(3), 379-389.
- Bessette, J. (1980). Deliberative democracy: The majority principle in republican government. I R. Goldwin & W. Shamba (Red.), *How Democratic is the Constitution?* Washington, D.C: American Enterprise Institute.
- Bjerling, J. & Ohlsson, J. (2010). *En Introduktion till Logistisk Regressionsanalys. Arbetsrapport nr 62*. Göteborg: Institutionen för journalistik, medier och kommunikation, Göteborgs universitet.
- Bohman J. (1998). Survey article: the coming of age of deliberative democracy. *Journal of Political Philosophy*. 6(4), 400–25.
- Boverket (2017). *En dialog som går utöver samråd enligt PBL*. Hämtad 2017-08-14: <http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/kommunal-planering/medborgardialog1/vad-ar-medborgardialog/en-dialog-som-gar-utover-samrad-enligt-pbl/>
- Brady, H. E., Verba, S., & Schlozman, K. L. (1995). Beyond SES: A resource model of political participation. *American Political Science Review*, 89(02), 271-294.
- Chambers, S. (2003). "Deliberative Democratic Theory". *Annual Review of Political Science*. 6, 307-326.
- Cohen, J. (1997). Deliberation and democratic legitimacy. I J. Bohman and W. Rehg (Red.), *Deliberative democracy: essays on reason and politics*. Cambridge: The MIT Press.
- Crozier, M., Huntington, S.P. & Watanuki, J. (1975). *The Crisis of Democracy: Report on the Governability of Democracies to the Trilateral Commission*. New York: New York University Press.
- Doherty, D., & Wolak, J. (2012). When Do the Ends Justify the Means? Evaluating Procedural Fairness. *Political Behavior*, 34(2), 301-323.
- Esaiasson, P. (2010). Will citizens take no for an answer? What government officials can do to enhance decision acceptance. *European Political Science Review*, 2(3), 351-371.
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., & Wängnerud, L. (2012). *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad* (Fjärde upplagan). Stockholm: Norstedts juridik.

Esaiasson, P., Persson, M., Gilljam, M., & Lindholm, T. (2016). Reconsidering the Role of Procedures for Decision Acceptance. *British Journal Of Political Science*, British Journal of Political Science, 2016.

Field, A. (2013). *Discovering statistics using IBM SPSS statistics: And sex and drugs and rock 'n' roll* (Fjärde upplagan). Los Angeles; London: Sage.

de Fine Licht, J., Naurin, D., Esaiasson, P, Gilljam, M. (2011). *Does transparency generate legitimacy? An experimental study of procedure acceptance of open-and closed-door decision-making*. QoG Institute: Working Papers 2011:08.

Fung, A, & Wright, E. O. (2003). *Deepening Democracy: Institutional innovations in empowered participatory governance*. London: Verso.

Gilljam, M., & Jodal, O. (2005). *Demokratiutveckling i svenska kommuner. Del I: Kommunala demokratiseringsvägen till en mer vital demokrati?* Centrum för forskning om offentlig sektor (CEFOS), Göteborgs universitet.

Granberg, M., & Åström, J. (2009). Deltagandets dilemman. Erfarenheter från stadsomvandling Södra Älvstranden. *Kommunal ekonomi och politik*, 11(3), 25-46.

Grimes Marcia (2005). *Democracy's infrastructure: The role of Procedural Fairness in Fostering Consent*. Göteborg: Statsvetenskapliga Institutionen, Göteborgs universitet.

Grimes, M. & Esaiasson, P. (2014). Government Responsiveness: A Democratic Value with Negative Externalities?. *Political Research Quarterly*, 67(4), 758-768.

Gustavsson, L. (2010). *The future for wind power - A quantitative study of public participation in wind power planning*. Göteborg: Statsvetenskapliga Institutionen, Göteborgs universitet.

Habermas, J. (1984). *The Theory of Communicative Action. Vol 1, Reason and the rationalization of the society*. Cambridge: Polity Press.

Henecke, B., & Khan, J. (2002). *Medborgardeltagande i den fysiska planeringen – en demokratiteoretisk analys av lagstiftning, retorik och praktik*. Lund: Sociologiska Institutionen, Lunds Universitet.

Herian, M., Hamm J., Tomkins A. & Pytlik Zillig, L. (2012). Public Participation, Procedural Fairness, and Evaluations of Local Governance: The Moderating Role of Uncertainty. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 22(4), 815–840.

- Hill, P.B. (2015). *Rational-Choice-Theorie*. Transcript Verlag. CC BY-NC-ND 3.0 DE. Hämtad 2017-08-13: <http://www.transcript-verlag.de/978-3-933127-30-3/rational-choice-theorie>
- Hysing, E. (2015). Citizen Participation or representative government – Building legitimacy for the Gothenburg congestion tax. *Transport Policy*. 39, 1 – 8
- Khan, J. (2003). Wind power planning in three Swedish municipalities. *Journal of Environmental Planning and Management*, 46(4), 563-581.
- Klintman M., & Waldo, Å. (2008). *Erfarenheter av vindkraftsetablering – Förankring, acceptans och motstånd*. Naturvårdsverket 2008.
- Krohn, S. & Damborg, S. (1999). On public attitudes towards wind power. *Renewable Energy*, 16(1), 954-960.
- Lazer, D., Sokhey, A., Neblo, M., Esterling, K., & Kennedy, R. (2015). Expanding the Conversation: Multiplier Effects From a Deliberative Field Experiment. *Political Communication*. 32(4), 552-573.
- Lezaun, L. & Sonderyd, L. 2007. "Consulting citizens: technologies of elicitation and the mobility of publics". *Public Understanding of Science*. 16(3), 279-297.
- Lindh, E. (2015). *Medborgardialog – för vem? En kritisk fallstudie om konkurrerande mål och ambitioner i Göteborgs Stad*. Göteborg: Institutionen för sociologi och arbetsvetenskap, Göteborgs Universitet.
- SOU 2000:1 *En uthållig demokrati! - Politik för folkstyrelse på 2000-talet*. Stockholm: Kulturdepartementet.
- Sunstein C. 2002. The law of group polarization. *Journal of Political Philosophy*, 10(2), 175 – 195.
- Trafikverket. (2011). *Moderna samråd. Trafikverket publikation 2011:069*. Hämtad 2017-08-14: <https://trafikverket.ineko.se/se/tv16903>
- Trafikverket. (2014). *Planläggning av vägar och järnvägar*. Hämtad 2017-02-09: <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planlaggningsprocessen/Dokument---planlaggningsprocess/>
- Tyler, T. (2006a). *Why people obey the law*. Princeton: Princeton University Press.
- Tyler, T. (2006b). "Psychological Perspectives on Legitimacy and Legitimation". *Annual Review of Psychology*. 57, 375-400.

Velásquez, J. (2005). *Förankring och dialog - Kraftspelet mellan planering och demokrati*. Stockholm: Stockholms universitet.

Visschers, V. & Siegrist, M. (2012). Fair play in energy policy decisions: Procedural fairness, outcome fairness and acceptance of the decision to rebuild nuclear power plants. *Energy Policy*, 46, 292-300.

Weale, A. (2013). *Democratic Justice and the Social Contract*. Oxford: OUP Oxford.

Wolsink, M. (2007). Wind power implementation: The nature of public attitudes: Equity and fairness instead of 'backyard motives'. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 11(6), 1188-1207.

Zucker, R. (2000). *Democratic Distributive Justice*. Cambridge: Cambridge University Press.

## Appendix 1 – Webbenkät inkl. kodning av variabler

**Fråga 1:** Bedrevs det någon typ av aktiv/upsökande/arrangerad dialog med medborgare i samrådsfasen av det projekt som enkäten avser? Exempel kan vara öppna samrådsmöten, riktat samråd med intresseorganisation, enkät.

- Ja
- Nej<sup>10</sup>

**Fråga 2:** Under samrådsfasen i arbetet med projektet, på vilka sätt bedrevs dialog med medborgare?

	En gång = 1	Flera gånger = 2	Inte alls = 0
Öppna samrådsmöten i offentlig lokal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Riktat samråd med särskild grupp i samrådsgruppen, t.ex. intresseorganisation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Samråd med särskilt berörda i samrådsgruppen, t.ex. med fastighetsägare vid expropriation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Enkät/attitydsundersökning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Fråga 3:** Bedrevs någon typ av dialog som inte togs upp i frågan ovan? Beskriv kort och fyll i utsträckning<sup>11</sup>. Om inte, fortsätt bara till nästa fråga.

	En gång = 1	Flera gånger = 2
Dialogform:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dialogform:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dialogform <sup>12</sup> :	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

<sup>10</sup> De som svarat "nej" på fråga 1 exkluderades ur analysen.

<sup>11</sup> De projekt där inga extra dialogformer förekommit tillskrevs svaret 0 = "inte alls" på fråga 3.

<sup>12</sup> Ingen informant använde denna rad.

Nu följer ett par frågor som handlar om det **öppna samrådsmötet**. Om ett sådant möte hölls vid flera tillfällen, försök svara det som var vanligast förekommande vid mötena.

**Fråga 4:** Vilka var inbjudna till det öppna samrådsmötet?<sup>13</sup>

- Samrådsgruppen (t.ex. berörda fastighetsägare)
- Allmänheten

**Fråga 5:** Fick deltagarna någon information tilldelad sig *innan* det öppna samrådsmötet?

- Ja = 1
- Nej = 0

**Fråga 6:** Fanns det möjlighet att lämna *skriftliga synpunkter* i samband med det öppna samrådsmötet? (Under tiden eller efteråt via t.ex. uppföljande enkät)<sup>14</sup>

- Ja
- Nej

**Fråga 7:** Hur många deltog i det öppna samrådsmötet?<sup>15</sup>

- En stor andel av de som bjöds in
- En liten andel av de som bjöds in
- Vet ej

**Fråga 8:** Anser du att tillräckligt många personer deltog för att kunna uppnå det ni ville med det öppna samrådsmötet?

- Ja, tillräckligt många medborgare deltog
- Nej, det hade varit önskvärt att fler deltog
- Ingen uppfattning

**Fråga 9:** Anpassades projektplanerna efter synpunkter som kommit in under samrådsfasen (oavsett i vilken dialogform de kom in)?

- Nej = 0
- Ja, i viss utsträckning = 1
- Ja, i stor utsträckning = 2

---

<sup>13</sup> Fråga 4 utslöts ur analysen eftersom det hittades någon empirisk eller teoretisk anledning varför den ena inbjudna gruppen skulle indikera mer MBD än den andra. Variationen var också mycket liten, de flesta projekt hade bjudit in båda grupperna.

<sup>14</sup> Fråga 6 utslöts ur analysen eftersom det inte fanns någon variation i svaren, det hade funnits möjlighet att lämna skriftliga synpunkter i samtliga fall.

<sup>15</sup> Fråga 7 och 8 ställdes eftersom pilotstudien visat på en upplevelse att medborgarna inte deltog i dialogen i önskvärd utsträckning, trots ansträngningar från Trafikverkets sida. Resultatet pekar inte på detta. Svar på fråga 7: "En stor andel av de som bjöds in" 52 %, "En liten andel av de som bjöds in" 36 %, "Vet ej" 12 %. Svar på fråga 8: "Ja, tillräckligt många deltog" 36 %, "Nej, det hade varit önskvärt att fler deltog" 9 %, "Ingen uppfattning" 5 %. Generellt sett verkar det alltså inte vara brist på uppslutning när Trafikverket bedriver dialog och insatserna tycks nå ut till medborgare i stor utsträckning.



**Fråga 10:** Protesterade allmänheten mot projektet på något av följande sätt? (Du kan välja flera alternativ).

	Enstaka gång = 1	Vid flera tillfällen = 2	I stor utsträckning = 3	Nej = 0
Namninsamling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Debattartikel i lokaltidning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Egen informationskampanj	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Direkt påtryckning på t.ex. politiker eller ansvarig projektör	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Annat:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Fråga 11:** Har projektet överklagats?

- Ja = 1  
 Nej = 0

**Fråga 12:** I vilken typ av miljö genomfördes projektet? (Du kan välja flera alternativ).

- Centralt i tätort = 4  
 Utkant av tätort = 3  
 Landsbygd = 2  
 Glesbygd = 1  
 Skyddat område (t.ex. naturreservat, vattenskyddsområde) = 4  
 Kustnära = 4  
 Annat:<sup>16</sup> \_\_\_\_\_

<sup>16</sup> Ingen informant använde detta alternativ.

## Appendix 2 – Studiens urval

Nr	Projektnamn	Kommun
	<b>Projekt i Dalarnas län</b>	
1	Väg 66, cirkulationsplats Gamla Bangatan, Ludvika	Älvdalen
2	Väg 68, förbi Fors, ny vägsträckning	Avesta
3	Väg 800, Torsång, byte av broar	Borlänge
4	Väg 938, Västanvik–Karlsarvet, gång- och cykelväg	Leksand
	<b>Projekt i Gävleborgs län</b>	
5	Väg 753, Näsviken, gång- och cykelväg	Hudiksvall
	<b>Projekt i Hallands län</b>	
6	Väg 760, Stenen Tvååker	Varberg
7	Väg 153, Ullared, miljöprioriterad genomfart	Falkenberg
	<b>Projekt i Jämtlands län</b>	
8	Väg 315, Utanbergsvallarna–Rätan, förbättrad säkerhet och bärighet	Berg
	<b>Projekt i Kalmar län</b>	
9	E22, delen förbi Rinkabyholm	Kalmar
	<b>Projekt i Kronobergs län</b>	
10	Väg 25, Boasjön–Annerstad, ökad trafiksäkerhet	Ljungby
	<b>Projekt i Norrbottens län</b>	
11	E10, Skaulo, gång- och cykelväg	Gällivare
12	Väg 597, Björsbyn	Luleå
13	Väg 580, Kallax–Bergnäset, gång- och cykelväg	Luleå
14	Pajala Tätortsupprustning, etapp 2	Pajala
	<b>Projekt i Skåne län</b>	
15	Väg 913, ny gång- och cykelväg Bjärred–Flädie	Lomma
16	Väg 798 mellan Esarp och Genarp	Staffanstorps
	<b>Projekt i Stockholms län</b>	
17	E18, Trafikplats Roslags-Näsby	Täby
18	Väg 222, Skurubron	Nacka
19	Väg 222, Strömma kanal, gång- och cykelväg	Värmdö
20	Väg 859, gång- och cykelväg	Sigtuna
21	Väg 76 förbi Norrtälje, Västra vägen	Norrtälje
22	Väg 267, Rotebroleden, Stäket–Rotebro	Sollentuna

	<b>Projekt i Uppsala län</b>	
23	Väg 56 Heby-Stingtorpet	Heby
24	Väg 56 Heby–Stingtorpet–Tärnsjö, om- och nybyggnad	Heby
	<b>Projekt i Västerbottens län</b>	
25	Väg 547, Vännäsby, riskreducerande åtgärd	Vännäs
26	Väg 699, Strycksele-Ekorrsjö, förstärkningsåtgärder	Vindeln
	<b>Projekt i Värmlands län</b>	
27	E18 Karlstad, etapp Björkås och Skutbergsmotet	Karlstad
28	Väg 63, etapp 2, Edsgatan–Vallargärdet	Karlstad
	<b>Projekt i Västernorrlands län</b>	
29	Sidensjö - Överhörns, trafiksäkerhetsåtgärder och skydd av vattentäkt	Örnsköldsvik
	<b>Projekt i Västmanlands län</b>	
30	Väg 252, Hallstahammar–Surahammar, ny mötesfri väg	Hallstahammar/ Surahammar
	<b>Projekt i Västra Götalands län</b>	
31	E6.20, Söderleden och Sisjömotet	Göteborg
32	Väg 44, Lidköping–Källby, ny väg	Lidköping/Götene
33	Väg 155 Lilla Varholmen	Göteborg/Öckerö
34	Väg 155 Sörredsmotet	Göteborg
35	E45, Ånimskog–Åmål, mötesfri landsväg	Åmål
36	Väg 1921, gång- och cykelväg Åkerstigen–väg 1927	Herrljunga
37	Väg 2578 Lidköping–Läckö, gång- och cykelväg, Gamla Läckövägen–Alvetorp	Lidköping
38	Väg 2578, Lidköping–Läckö, gcväg, Alvetorp–Kyrkhagen	Lidköping
39	Väg 42, gc-väg, del Skogsrydsv.-Klintvägen, Frufällan	Borås
40	E20 Förbi Hova	Gullspång
	<b>Projekt i Örebro län</b>	
41	Väg 860, södra infarten till Lindesberg, vattentäktsskydd samt gång- och cykelväg	Lindesberg
	<b>Projekt i Östergötlands län</b>	
42	Väg 903, framkomlighetsåtgärder Kolmården	Norrköping

## Appendix 3 – Variabler

För vilket projekt som har vilket nummer, se appendix 2. Alla variabler har normerats för att koefficienterna i regressionerna ska vara jämförbara.

Proj nr	OBEROENDE			BEROENDE		KONTROLL		
	MBDindex	Info	Anpassning	Protester	Överklagat	Läge	Inkomst	Utbildning
1	0,44	1	0	1	0	0,3	0,01	0,004
2	0,56	1	1	1	1	0,1	0,18	0,1
3	0,11	1	0,5	0	0	0,5	0,17	0,27
4	0,44	1	0,5	1	1	0,2	0,19	0,41
6	0,22	1	0	1	0	0,4	0,27	0,4
7	0,44	1	0,5	1	0	0,3	0,17	0,21
9	0,56	0	0,5	1	1	0,3	0,2	0,65
10	0,78	1	0,5	1	1	0,5	0,16	0,21
11	0,44	1	0,5	0	0	0,3	0,42	0,12
12	0,22	0	0,5	1	0	0,4	0,28	0,69
13	0,22	0	1	0	0	0,5	0,28	0,69
14	0,33	0	0,5	1	0	0,3	0,1	0,07
15	0,33	1	0,5	0	0	0,2	0,84	0,94
16	0,78	1	0,5	1	1	0	0,45	0,59
17	0,33	1	0,5	0	0	0,3	1	1
18	1	1	0	1	1	1	0,84	0,91
19	0	1	0,5	0	1	0,6	0,61	0,49
20	0,33	1	0,5	1	0	0,8	0,33	0,37
21	1	1	0,5	1	0	0,6	0,22	0,23
22	0,67	1	0,5	0	1	0,2	0,8	0,86
23	0,56	0	0,5	1	1	0,1	0,08	0
24	0,44	1	0,5	1	1	0,1	0,08	0
25	0,56	1	0,5	1	1	0,1	0,18	0,29
26	0,33	1	0,5	0	1	0,1	0,08	0,13
27	0,44	0	0,5	0	0	0,4	0,2	0,76
28	0,33	1	0,5	1	0	0,4	0,2	0,76
29	0,56	1	0,5	1	0	0,5	0,24	0,36
30	0,44	0	1	1	0	0,5	0,15	0,06
31	0,44	1	0,5	1	0	0,2	0,28	0,87
32	0,56	0	1	1	1	0,1	0,19	0,32
33	0,89	1	0,5	1	1	0,3	0,35	0,86
34	0,67	1	0,5	0	0	0,3	0,28	0,87
35	0,44	0	0,5	1	1	0,4	0,05	0,18

<b>36</b>	0,22	0	0,5	0	0	0,4	0,13	0,1
<b>37</b>	0,11	0	0,5	1	0	0,1	0,22	0,37
<b>38</b>	0,33	1	0,5	1	1	0,8	0,22	0,37
<b>39</b>	0,44	0	0,5	1	1	0,2	0,2	0,4
<b>40</b>	0,22	0	1	1	1	0,1	0	0,01
<b>41</b>	0,44	1	0,5	0	0	0,2	0,15	0,16
<b>42</b>	0,22	1	0,5	0	0	0,1	0,17	0,41

## Appendix 4 – Inkomna fritextsvar

Vid insamling av data studerades fritextsvaren på fråga 3 och 10. Vissa inkomna fritextsvar exkluderades, då de inte var goda operationella indikatorer enligt studiens definitioner. De svar som exkluderades tilldelades värdet noll och gav alltså inget utslag på MBD-indexet (fråga 3) respektive protestindexet (fråga 10).

Fråga 3: "Egna" dialogformer	Inkl/Exkl	Motivering
projektmöten med berörd kommun	Exkl	Svaret indikerar inte att kommunens medborgare var med på mötena, utan antas ha bedrivits med kommunens tjänstemän
informationsbrev till allmänheten	Exkl	Ensidig information ger inte möjlighet till dialog
enskilda samtal	Inkl	Svaret indikerar en direkt dialog med medborgare
Bemannad utställning	Inkl	Svaret redogör förvisso inte om det fanns möjlighet för dialog på utställningen, men den var bemannad och det fanns därmed möjlighet till direkt respons.
Delgivning via brev	Exkl	Delgivning innebär "upplysning", "informationsspridning" och innebär alltså ej dialog
Vägplan föregicks av ändrad detaljplan	Exkl	Svaret indikerar att det bedrevs dialog under projekteringen av detaljplanen (stadsutvecklingsprojekt eller liknande), vilket faller utanför studiens population.
Telefon	Inkl	Svaret indikerar en direkt dialog med medborgare
Utställelse av vägplan på ICA, Tvååker	Inkl	Inkluderas eftersom det tycks vara en ovanlig dialogform för Trafikverket, det kan därmed betraktas som att de ansträngt sig extra i detta projekt, även om det inte framgår om det fanns möjlighet till respons/förslag
Dialog med kommunen som är medfinansierad innehåller i projektet.	Exkl	Svaret indikerar inte att kommunens medborgare var med på mötena, utan antas ha bedrivits med kommunens tjänstemän
Arbetsgrupper/fokusgrupper	Inkl	Svaret indikerar en direkt dialog med medborgare
Mail	Inkl	Svaret indikerar en direkt dialog med medborgare

Information via Trafikverkets hemsida	Exkl	Ensidig information ger inte möjlighet till dialog
informationsblad	Exkl	Ensidig information ger inte möjlighet till dialog
Föredrag för organisationer	Inkl	Svaret indikerar en direkt dialog med medborgare
Brev	Exkl	Kan inte avgöra om det var ett informationsbrev eller inte
Trafikverkets/projektets hemsida	Exkl	Ensidig information ger inte möjlighet till dialog
Telefonsamtal	Inkl	Svaret indikerar en direkt dialog med medborgare

<b>Fråga 10: "Egna" protester – exkluderade (motivering)</b>
--

Överklagan av vägplan (redan medräknat)
---

Detaljplanen överklagades (redan medräknat)
---

Opponerade sig mot förslaget (för vagt)
---

<b>Fråga 10: "Egna" protester - inkluderade</b>
---

Telefonsamtal
---------------

Under samrådsmötet
--------------------

vid samrådsmötet
------------------

dialog om annan lösning
-------------------------

Tel samtal
------------

Telefon till projektledaren
-----------------------------

I storgrupp på informationsmöte
---------------------------------

Mail och brev till Trafikverket
---------------------------------

Skrivelser tillställdes Trafikverket
--------------------------------------