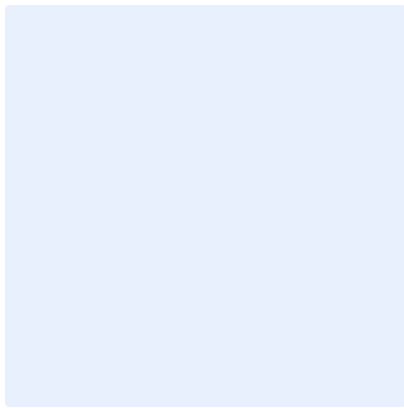


Västlänken -

Infrastruktursatsning i envägskommunikation eller dialog?



Författare

Lisa Ekberg

Handledare

Mikael Ring

Kandidatuppsats i Geografi med Kulturgeografisk inriktning

VT 2018

Institutionen för ekonomi och samhälle

Avdelningen för Kulturgeografi

Handelshögskolan vid

Göteborgs Universitet



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Uppsats/Examensarbete: Antal högskolepoäng: 15hp
Kurs: GE4200
Nivå: Kandidat
Termin/år: VT2018
Handledare: Mikael Ring
Examinator: Jonas Lindberg
Nyckelord: Medborgardialog, Västlänken, Rationell- och kommunikativ planeringsteori, Arnsteins deltagandestege, *sense of place*

ABSTRACT

This study is about the participatory planning that took place regarding the planning of Västlänken. In the 1980s preliminary studies begun concerning the infrastructure project, which has gained momentum today. Västlänken, will result in an eight-kilometer long underground tunnel and is expected to be completed in 2026. The project is marked as an important component in the ambition of creating a sustainable city. The debate about the tunnel has attracted a broader audience, popular movements have arisen with the purpose of preventing the construction and creating a debate on the basis in which the project is grounded. The formation of new public movements has questioned the value of Västlänken, this makes the project interesting to study from a participatory planning perspective.

With the aim of investigating how Trafikkontoret (department of traffic) has worked with participatory planning and how the popular movement has experienced the degree of communication, the study has approached the subject from a human geographic point of view. The opinions of the participatory planning was studied through qualitative interviews. Trafikkontoret and five respondents in prominent networks have participated in interviews conducted between April 3rd and May 2nd, 2018. The results were analyzed against two prominent planning theories, rational and communicative planning as well as Arnstein's ladder of participation which highlights levels of citizen participation in decision making.

The concept *sense of place* is reflected throughout the essay, as a process of planning that is inclusive or exclusive towards participants can be argued to affect the citizens' *sense of place* in projection and dialogue.

The study revealed disagreements regarding the participatory planning applied. The peoples movement and Trafikkontoret have emphasized different perceptions of the dialogue process, where Trafikkontoret argue that communication has taken place to a reasonable degree. In contrast, the peoples movement suggests that the dialogue has been inadequate and that the project has been communicated through campaigns about information rather than dialogue. Participatory planning as method is seen as an important component of sustainable urban development. The diffuse meaning and lack of general definition imply difficulties for implementation, as confirmed in the study.

Sammanfattning

Denna studie handlar om den medborgardialog som har ägt rum i samband med planeringen av Västlänken. Projektet, som beräknas stå färdigt år 2026, kommer resultera i en åtta kilometer lång tågtunnel under marken. Tunneln marknadsförs som en viktig beståndsdel i målbilden om Göteborg som en hållbar stad. Projektet har väckt engagemang hos en bredare allmänhet med ett flertal folkrörelser som har uppkommit med syftet att förhindra byggnationen samt skapa debatt angående det underlag projektet vilar på. Uppkomsten av nya folkrörelser som ifrågasätter Västlänkens existens gör projektet intressant att studera utifrån ett dialogperspektiv.

Med syftet att undersöka hur Trafikkontoret i Göteborg Stad har arbetat med medborgardialog och hur folkrörelsen upplevt kommunikationen antar studien ett kulturgeografiskt fokus. Upplevelsen av den medborgardialog som ägt rum studerades genom kvalitativa samtalsintervjuer, en tjänsteman från Trafikkontoret samt fem respondenter inom framträdande folkrörelser medverkade i intervjuer genomförda mellan 3 april och 2 maj 2018. Resultatet analyseras med hjälp av två framträdande planeringsteorier, rationell och kommunikativ samt Arnsteins deltagandestege som framhäver nivåer av medborgardeltagande i beslutsprocesser. Platsbegreppet, *sense of place* används genomgående i uppsatsen, då en planeringsprocess som är inkluderande eller exkluderande kan argumenteras påverka medborgares känsla av tillhörighet inom projektering och dialog.

I studien framkom meningsskiljaktigheter angående den medborgardialog som tillämpats. Folkrörelserna och Trafikkontoret har skilda uppfattningar om dialogprocessen, där Trafikkontoret menar att kommunikationen har skett i stor utsträckning. I motsats hävdar folkrörelserna att dialogen varit bristfällig och att projektet kommunicerats genom informationskampanjer snarare än dialog. Medborgardialog som medel och metod ses som en viktig komponent inom hållbar stadsutveckling. Men begreppets något diffusa innebörd och avsaknad allmän definition medför svårigheter för implementering vilket bekräftas i studien.

Nyckelord: Medborgardialog, Västlänken, Rationell- och kommunikativ planeringsteori, Arnsteins deltagandestege, *sense of place*

Förord

Intresset för studiens tema har långsamt växt fram under kandidatprogrammets gång. Att planera städer i samverkan med medborgare är en utmaning och spännande process som jag ville lära mig mer om. Att ämnet landade i Västlänken grundar sig i att det är ett aktuellt projekt med starkt medborgarengagemang.

Jag vill först och främst rikta ett tack till alla som har gjort studien möjlig. Informanten från Trafikkontoret som förklarat processen ingående samt alla respondenter från folkrörelserna som tagit sig tiden att bidra med perspektiv och upplevelser av den medborgardialog som ägt rum.

Jag vill även tacka min handledare Mikael Ring som har hjälpt mig under resans gång och bollat idéer, mina kurskamrater som vid diskussionstillfällena bidragit med konstruktiv kritik och synpunkter för förbättring samt vänner och familj som har korrekturläst och gett mig stöttning i processen.

Slutligen vill jag tacka Jonas Lindberg och Sofia Thorsson som genom struktur, kursupplägg och stöttning har motiverat och drivit processen framåt.

Göteborg, maj 2018

Lisa Ekberg

Innehållsförteckning

1. Introduktion	5
1:1 Bakgrund	5
1:2 Syfte & frågeställningar	7
1:3 Avgränsning	7
1:4 Disposition	7
2. Teori	9
2:1 Rationell planeringsteori	9
2:2 Kommunikativ planeringsteori	10
2:3 Arnsteins modell för medborgardialog	10
2:4 Sense of place	12
2:5 Teoretiskt ramverk	12
3. Tidigare forskning	15
3:1 perspektiv på medborgardialog	15
4. Metod	18
4:1 Samtalsintervju	18
4:2 Urval	20
4:3 Presentation av informant och respondenterna	20
4:4 Metoddiskussion	22
5. Resultat	24
5:1 Trafikkontorets perspektiv på medborgardialogen	24
5:2 Folkrorelsernas upplevelser av medborgardialogen	26
5:2:1 Forum för dialog	26
5:2:2 Politisk tilltro	29
5:2:3 Marknadsföring	31
5:2:4 Respondenternas känsla av tillhörighet	32
6. Diskussion	34
6:1 Diskussion mot teori	34
6:2 Koppling till tidigare forskning	36
6:3 Kredibilitet	38
6:4 Vidare forskning	39
7. Slutsats	40
Referenser	41
Bilaga 1 Intervjuguide Trafikkontoret	43
Bilaga 2 Intervjuguide folkrorelsen	44

1. Introduktion

1:1 Bakgrund

Under 1980-talet påbörjades utvecklingen av ett nytt kollektivtrafiksystem för Göteborgs Stad. Det alternativ, som idag vunnit laga kraft, med en tåglinje under marken fanns redan då med i beräkningen. Idé- och förstudier pågick fram till år 2003 då alternativet Västlänken landade i regeringens framtidsplan för järnvägsprojekt. Järnvägsutredningar samt samråd med myndigheter och organisationer kom att dominera det följande arbetet fram till år 2010 då finansieringen stod klar och projektet hamnade i den nationella planen för transportsystemet. Sedan dess har projektering pågått fram till idag 2018, då byggnationen av Västlänken påbörjats. (Trafikverket, 2017; Göteborgs Stad, 2018). Projektet som beräknas stå färdigt år 2026 kommer resultera i en åtta kilometer lång tågtunnel under Göteborg Stad med tre stationer, Centralstationen, Haga och Korsvägen. Göteborgs Stad menar att det finns ett behov att utveckla kollektivtrafiken då Centralstationen, som Göteborgs idag enda tågstation, har en begränsad kapacitet vilket förväntas bli påtagligt i samband med en växande befolkning. På Göteborgs Stads hemsida motiveras även byggnationen som en viktig komponent för att skapa en hållbar stad. (Göteborgs Stad, u.å.).

Den nytta Västlänken kommer att resultera i råder det dock delade meningar om. Projektet har medfört protester och motstånd av en bredare allmänhet i Göteborgs Stad. Ett flertal partipolitiskt obundna nätverk och initiativ med varierande motiv har uppkommit i samband med projektet. Bland annat Stoppa Västlänken Nu vilka hävdar att den samhällsnytta som tunneln kommer resultera i är minimal. Nätverket indikerar på ett begränsat förtroende gällande de budgetberäkningar som har utförts och de fördelar beslutsfattare menar att projektet kommer medföra. (Stoppa Västlänken Nu, 2017; Stoppa Västlänken Nu, u.å.). Ett annat initiativ som uppkommit i samband med projektet är Västsvenska Folkinitiativet. Initiativet opponerar sig mot projektet med det synsätt att bristande dialog inom projektering förhindrar utvecklingen av en inkluderande och hållbar stad. Västsvenska Folkinitiativet står bakom de demonstrationer som ägt rum i Göteborg. Bland annat den demonstration som arrangerades i september 2017, då 12 000 göteborgare ansamlades för att protestera mot projektet. (Västsvenska Folkinitiativet, u.å.).

Uppkomsten av nya folkrörelser som har syftet att förhindra byggnationen av Västlänken gör projektet intressant att studera utifrån ett dialogperspektiv, eftersom medborgardialog ses som en viktig komponent inom samhällsplaneringen för att uppnå en hållbar stadsutveckling. Begreppet kan härledas till den process där aktörer involverar allmänheten i projektering och utformningen av städer. (Listerborn, 2015:9ff). Den grad av medborgardialog som bör tillämpas skiljer sig dock mellan olika perspektiv och teorier. Den rationella planeringsteorin är utvecklad inom ramen för representativ demokrati, vilket innebär att beslutsfattande sker genom folkvalda representanter (Khakee, 2000:113). Modellen har kommit att dominera samhällsplaneringen och innebär en projektering utifrån en top-down modell, det vill säga uppifrån och ned. Graden av medborgarinflytande i den rationella planeringsteorin har dock kritiserats av, bland annat, den kommunikativa planeringsteorin som ämnar planera i samverkan med medborgarna istället för medborgarna. (Khakee, 2000:48f).

Det rådande politiska systemet i Sverige underbygger en samhällsplanering styrd av beslutsfattare. Men då medborgardialog diskuteras som en viktig komponent för att uppnå en hållbar utveckling har den kommunikativa planeringsteorin och vikten av en inkluderande planeringsprocess fått alltmer ljus. (Khakee, 2000). Uppsatsen kommer att studera den medborgardialog som har tillämpats inom projektet Västlänken. Det finns en hel del tidigare forskning inom ämnet medborgardialog, men den dialogprocess som ägt rum i samband med Västlänken är outforskad då projektet fortfarande är relativt nytt.

1:2 Syfte & frågeställningar

Syftet med arbetet är att undersöka hur medborgardialog tillämpats av Trafikkontoret, Göteborgs Stad i samband med projektet Västlänken och hur de folkrörelser som bildats har upplevt och deltagit i detta arbete.

- Vilka metoder har Trafikkontoret, Göteborgs Stad arbetat med för att skapa medborgardialog inom projektet Västlänken?
- Hur upplever den folkrörelse som bildats i samband med projektet Västlänken att dialogen skett?

1:3 Avgränsning

Den geografiska avgränsningen sträcker sig naturligt över Göteborgs Stad då det är den fysiska plats Västlänken kommer att upprättas. Projektet har pågått under en längre tid med diskussioner och idéstudier som sträcker sig från 1980-talet (Trafikverket, 2017). Uppsatsen kommer dock behandla tiden från år 2003 fram till idag. Den tidsmässiga avgränsningen motiveras med att det är vid tidpunkten år 2003 förstudien avslutas och projektet börjar kommuniceras med medborgarna.

Projektet inkluderar ett flertal aktörer som under utvecklingens förlopp haft olika inflytande och ansvar. Politikerna har i ett tidigt skede haft det huvudsakliga ansvaret att inkludera medborgare i beslutsprocessen. Längre fram i projekteringen har trafikverket och trafikkontoret, Göteborgs Stad haft förfogande över dialogprocessen. Politikernas arbete med medborgardialog, i form av exempelvis inkludering och folkomröstning, hade varit intressant att lyfta, men på grund av uppsatsens omfattning samt projektets nuvarande status så har jag valt att begränsa mig till den dialog som hanterats av Trafikkontoret. Folkrörelsen avgränsas till de mest framträdande och aktiva sådana, dessa är Stoppa Västlänken Nu, Trädplan, Västsvenska Folkinitiativet och Skona Göteborg.

1:4 Disposition

Texten är disponerad på det sätt att inledningsvis behandla framträdande teorier inom fältet för medborgardialog, rationell- och kommunikativ planeringsteori, Arnsteins deltagandestege samt platsbegreppet *sense of place*. I avsnittet om teoretiskt ramverk integreras teorierna med

varandra och de komponenter som studien kommer behandla i diskussionsavsnittet framhävs ytterligare. Kapitlet följs av tidigare forskning inom fältet för att placera studien i ett större sammanhang. Därefter presenteras den metod som studien använt. Urvalsprocessen, presentation av intervjuade samt det kritiska förhållningssätt jag antagit gentemot den valda metoden diskuteras i separata avsnitt.

I resultatkapitlet presenteras intervjuerna i två separata delar, där intervjun med Trafikkontoret inleder för att följas av folkrörelserna. Intervjuerna med folkrörelserna är kodade i fyra teman för att tydliggöra respondenternas fokus. Kapitlet följs därefter av diskussion, där intervjuerna analyseras mot ovan nämnda teorier samt tidigare forskning. Kredibiliteten argumenteras och förslag på vidare forskning diskuteras i avsnitt under kapiteltiteln diskussion. Avslutningsvis sammanfattas studien i sin helhet i kapitlet slutsats.

2. Teori

Följande kapitel lyfter två framstående planeringsteorier, rationell och kommunikativ. Därefter diskuteras graden av medborgardialog i relation till makt i Arnsteins modell för medborgardialog. Studiens geografiska ansats betonas genom platsbegreppet *sense of place*, för att avslutningsvis lyfta en kunskapsöversikt inom ämnet medborgardialog i form av tidigare forskning.

2:1 Rationell planeringsteori

Rationell planeringsteori har traditionellt sett dominerat samhällsplaneringen. Begreppet rationalitet är inom teorin centralt och kan inom modellen härledas till det synsätt att beslutsfattarna innehar en expertroll vilket genererar rationella beslut inom samhällsplaneringen. (Nyström & Tonell, 2012:90). Projektering sker uppifrån och ned, där beslutsfattarna har den avgörande makten och som genom sin expertis formulerar mål vilka vidare fullföljs av tjänstemän och planerare (Khakee, 2000:25f). Modellen medför därmed ett begränsat utrymme för externa aktörer att påverka och delta i planeringsprocessen (Khakee, 2000:60).

Den rationella planeringsmodellen följer vanligtvis en given mall och linjär process där det mest fördelaktiga alternativet med hänsyn till samhällsnytta och ekonomisk avkastning vinner mark (Nyström & Tonell, 2012:90; Khakee, 2000:25f). Den linjära planeringsprocessen inleds med problemlösningsidentifiering och utformning av mål. Alternativ diskuteras och konsekvensbedömning sker i ett tidigt stadi. Det alternativ som bedöms medföra störst samhällsnytta eller ekonomisk avkastning fullföljs. Därefter följer implementering som parallellt utarbetas med en återkopplingsprocess. De erfarenheter som erhålls i samband med genomförande och planering tas med i beräkningen för kommande projekt med anledning till förbättring. (Nyström & Tonell, 2012:91; Khakee, 2000:48).

Beslutsfattarnas kompetens och förmåga att fatta rationella beslut för allmänheten medför ett perspektiv på medborgardialog som en mindre väsentlig del inom projektering (Listerborn, 2015:75).

2:2 Kommunikativ planeringsteori

Den kommunikativa planeringsteorin kom som en respons mot den rationella och fick allt större inflytande inom samhällsplaneringen under 1990-talet (Listerborn, 2015:9f). Teorin skiljer sig från den rationella i den mening att ansatsen inte är målbaserad, slutresultatet kan komma att ändras under planeringens förlopp. Planeringen är en process vilken utarbetas i samspel med medborgarna och syftar till att accepteras av alla inblandade. Interaktionen är inkluderande och sker i dialog mellan odefinierade grupper, där delaktiga parter är medverkande i beslutsprocessen. (Khakee, 2000:34ff).

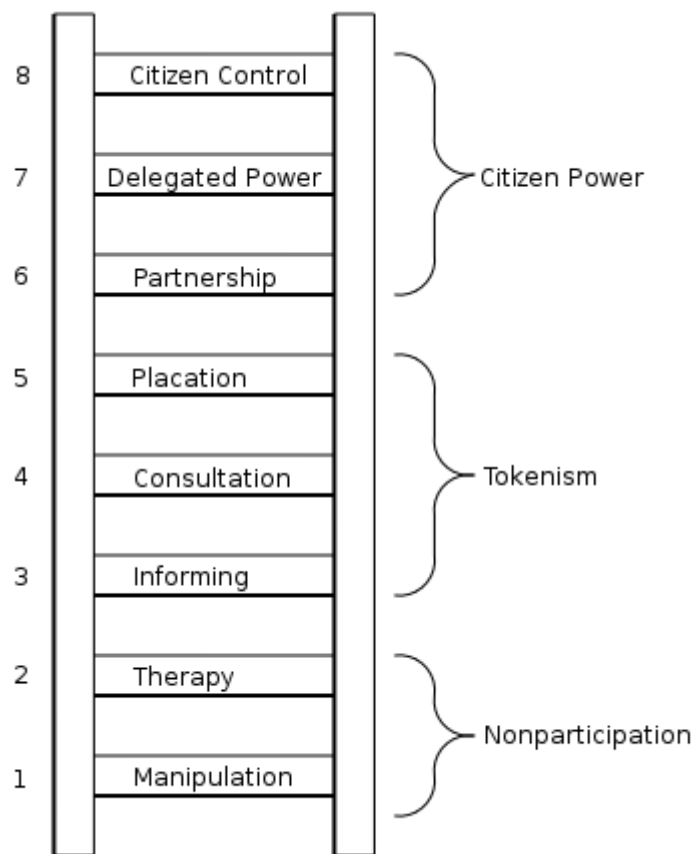
Teorin utgår från ansatsen om kunskap som socialt konstruerad. Kunskap kan vara av berättande karaktär men även, trots detta, härledas till ett mer systematiskt tänkande. Den kommunikativa planeringsmodellen menar därmed att medborgare kan bidra med kunskap som är viktig inom projektering. Ett större inflytande tillhandahålls medborgare samtidigt som beslutsfattare innehar en fortsatt expertroll. (Listerborn, 2015:79).

Den kommunikativa planeringsteorin ämnar ta avstånd från en elitistisk planering, där planeraren har den avgörande makten att fatta beslut. Den kunskap medborgarna besitter får därmed en mer framstående roll politiskt sett inom den kommunikativa planeringsteorin. (Listerborn, 2015:9f). Teorin har kritiserats på grund av dess starka tilltro till kommunikativa metoder. Purcell (2009) menar att en kommunikativ planeringsmodell inte nödvändigtvis innebär ett ökat medborgarinflytande. Enligt Allmendinger (2009) och Purcell (2009) manifesteras maktförhållanden i språket vilket sätter gränser för medborgarnas inkludering i sammanhanget, i ett samhälle där beslutsfattare och planerare innehar den avgörande makten kan kommunikationen därmed aldrig bli neutral (Allmendinger, 2009:197; Purcell, 2009:148).

2:3 Arnsteins modell för medborgardialog

Medborgarinflytande kontrollerad av beslutsfattare diskuteras utifrån ett maktperspektiv i *A ladder of citizen participation* (Arnstein, 1969). Artikeln är något daterad men används än idag som inspiration, bland annat av SKL (Sveriges kommuner och landsting), som skildrat nivåer av deltagande baserat på Arnsteins modell (Tahvilzadeh, 2013:40). Modellen utarbetades i syfte att bidra till kunskap om hur utsatta grupper i samhället ska få tillgång till de rum där besluten fattas. Författaren illustrerar en maktfördelning inom samhällsplanering

mellan medborgare och beslutsfattare i form av en stegen, där skalan går från manipulation av medborgarna till absolut medborgarinflytande. Förklaringsmodellen är en förenkling av verkligheten då planeringsprocesser vanligtvis innehåller ytterligare dimensioner, men illustrerar hur varierande maktförhållanden kan påverka medborgares möjlighet till inflytande i beslutsprocesser. Författaren framhäver en skillnad mellan en planeringsprocess där dialogen sker för syns skull och en process där medborgarna har möjlighet till en verklig förändring. Stegen är uppdelad i tre breda kategorier (illustrerat i figur 1) som påvisar olika grader av dialog i beslutsprocesser vilka hon benämner *non-participation*, *Tokenism* och *citizen power* (Arnstein, 1969:2f).



Figur 1: Stegen illustrerar olika grad av medborgarinflytande inom beslutsprocesser (Arnstein, S.R, 1969)

Längst ned i stegen återfinns *non-participation*, icke-deltagande, som innefattar *manipulation* och *therapy*. Båda stegen syftar till en manipulation av medborgare från beslutsfattande håll, där medborgarna får en illusion av inkluderande i en beslutsprocess, men dialogen endast kan beskrivas som en fasad eller tom ritual. Den nivå av dialog som benämns *therapy* är helt styrd av beslutsfattare i den mening att det finns ett syfte att lura medborgarna att tro att de beslut som fattas är det rätta alternativet. (Arnstein, 1969:4f).

Graden av medborgarinflytande ökar därefter längre upp i stegen där *tokenism*, som kan beskrivas som symboliska åtgärder, inkluderar *informing*, *consultation* och *placation*. Dialogen liknas här vid en täckmantel där medborgarna kommer till tals, men det fortfarande råder brister i att fullfölja deras önskemål och åsikter. Under *informing* sker en envägskommunikation. Medborgarna informeras om deras möjligheter till påverkan men saknar makten att faktiskt påverka. När inflytandet övergår till *consultation*, samråd, får medborgarna en större möjlighet till påverkan där kommunikationen sker i dialog. Allmänhetens åsikter når beslutsfattarna men fullföljs däremot sällan. *Placation*, är ytterligare ett steg mot den omfördelning av makt som infinner sig längre upp i stegen. Inom det här steget har medborgare tillgång till de rum där besluten fattas men politikerna är fortfarande majoritet och innehar maktposition. (Arnstein, 1969:5ff).

Citizen power, medborgarkontroll, är den högsta grad av inflytande på Arnsteins steg. I det steg benämnt *partnership*, inleder medborgare en form av partnerskap med beslutsfattare och politiker. Planeringen sker då utifrån ett delat ansvar för projektering. *Delegated power* och *citizen control* som infinner sig högst upp på stegen, är en form av inflytande där makten omfördelats och medborgarna innehar majoritet inom beslutsfattanden. (Arnstein, 1969:9ff)

2:4 Sense of place

Med dess dynamiska struktur och olika innebörd är platsbegreppet komplext och svårt att precisera. Begreppet är centralt inom kulturgeografin och kan definieras genom; *place as location*, *a sense of place* och *place as locale*. Studien kommer beröra den definition benämnd *sense of place*, formulerat av Castree: "*the subjective feelings people have about places, including the role of place in their individual and group identity*" (Castree, 2009:155). Vilket kan förklaras som individers subjektiva upplevelser av plats, rum och sammanhang. Upplevelsen av en plats kan komma att påverka individers känsla av tillhörighet samt vara normskapande. Ett sökande att förstå vilka platser som har betydelse, varför och hur det manifesteras i rummet är därmed centralt inom begreppet. (Knox & Marston, 2014:13f).

2:5 Teoretiskt ramverk

Samhällsplanering kan användas för att vidmakthålla samt förändra system, vilket inom boken *Planeringens grunder* härleds till en definition av makt (Nyström & Tonell, 2012:98).

Den skiljelinje som råder mellan rationell-och kommunikativ planeringsteori, beträffande medborgardialog, öppnar upp för diskussion kring vilken grad av påverkan allmänheten bör ha inom samhällsutvecklingen. Rationell planeringsteori verkar inom den representativa demokratin där projektering sker genom folkvalda representanter (Khakee, 2000:113). Den kunskap beslutsfattare och planerare besitter medför därmed ett perspektiv på dialogprocessen som betydelslös inom den rationella teorin (Listerborn, 2015:75). Den kommunikativa planeringsteorin tar däremot avstånd från en elitistisk planering och ämnar planera med medborgarna i form en inkluderande process (Listerborn, 2015:9f).

Den fördelning av makt som diskuteras i Arnsteins steg kan förstås genom rationell-och kommunikativ planeringsteori i den mening att medborgare tillhandahålls varierande grad av inflytande i beslutsprocesser. Arnsteins modell, som menar att en omfördelning av makt är avgörande i en inkluderande process, kan härledas till den kommunikativa planeringsteorin, då medborgare innehar ett givet utrymme att påverka projektering och beslutsfattanden inom den kommunikativa planeringsteorin. Dialogen landar därmed någonstans mellan de nivåer av deltagande som Arnstein benämner *consultation* och *partnership*. Nivåer av deltagande som befinner sig högt upp i modellen kan komma att medföra en känsla av tillhörighet, *sense of place*. Medborgarnas delaktighet och aktiva roll i beslut-och planeringsprocesser kan argumenteras påverka individers känsla för rum, plats och sammanhang till det positiva.

Den rationella planeringsteorin kan utifrån Arnsteins modell argumenteras landa någonstans mellan *informing* och *consultation*, där projektering sker genom beslutsfattare i likhet med ett rationellt planeringsideal. I motsats till den kommunikativa planeringsteorin kan de nivåer av deltagande, inom den rationella planeringsmodellen argumenteras påverka medborgares *sense of place* till det negativa, då en planeringsprocess som sker bortom medborgarnas kontroll och ansvar kan komma att medföra en exkluderande känsla. Den omfördelning av makt Arnstein diskuterar längst upp i stegen innebär en projektering kontrollerad av medborgare vilket varken rationell- eller kommunikativ planeringsteori eftersträvar.

Platsbegreppet har en central roll inom planerings- och dialogprocessen i samband med Västlänken då det handlar om projektering av ett rum, i egenskap av Göteborgs Stad, där stadens invånare lever sitt vardagliga liv. Vikten av att utforma en stad, i dialog med medborgarna, där invånarna inkluderas eller exkluderas kan härledas till begreppet *sense of place*. Med utgångspunkt i Tahvilzadeh och Åhlströms påstående om medborgardialog som

ett verktyg för att uppnå en inkluderande planeringsprocess, kan en inkluderande samhällsplanering argumenteras medföra en hög tillhörighetskänsla (Åhlström, 2012:8f; Tahvilzadeh, 2013:32). Kommunikativa- och rationella planeringsmodeller kan diskuteras ha en inverkan på medborgarnas *sense of place*, då inkluderande eller exkluderande metoder kan komma att påverka medborgarnas känsla och förhållningssätt gentemot planeringsprocessen. Begreppet kan även integreras mot Arnsteins modell för medborgardialog då nivåer av deltagande berör medborgarnas känsla av tillhörighet i de rum besluten fattas. De nivåer av deltagande som infinner sig längst ned på stegen, *non-participation*, kan likställas med en låg tillhörighetskänsla, medan *tokenism*, och *citizen power* kan likställas med en hög tillhörighetskänsla.

Den kommunikativa planeringsmodellen och de steg som infinner sig högst upp i Arnsteins deltagandesteg behöver dock inte nödvändigtvis medföra en trygg och hög tillhörighetskänsla, *sense of place*. De rum där besluten fattas kan diskuteras vara kodade på ett sätt som medför en otrygg och osäker känsla hos medverkande trots inkludering i själva planeringsprocessen. Kritiken mot den kommunikativa planeringsmodellen, som menar att kommunikationen medborgare och beslutsfattare emellan inte kan ske neutralt, ger underlag för en tolkning av den kommunikativa planeringsteorin som en otrygg planeringsprocess. Den rationella planeringsmodellen skulle därmed kunna diskuteras medföra *sense of place* i samma utsträckning som den kommunikativa.

Då projekteringen sker genom Göteborgs Stad kommer uppsatsen behandla begreppet *sense of place* utifrån folkrörelsernas känsla av tillhörighet i de sammanhang där dialogen har ägt rum. Med utgångspunkt i rationell- och kommunikativ planeringsteori, Arnsteins modell för medborgardialog samt platsbegreppet *sense of place* kommer jag i diskussionskapitlet lyfta hur Trafikkontoret i Göteborgs Stad samt folkrörelserna har upplevt den dialog som varit i samband med projekteringen av Västlänken.

3. Tidigare forskning

Med rötter i hållbarhetsbegreppet har medborgardialog växt fram i sökandet efter en inkluderande planeringsprocess. Det finns en rad artiklar och litteratur som behandlar medborgares påverkan och möjlighet till delaktighet i planeringsprocesser. Inom den tidigare forskningen råder dock en konsensus över att processen saknar en gemensam definition vilket resulterar i en process som återkommande sker genom prövning. Medborgardialog som fenomen är ett väl utforskat ämne, det finns många studier som förklarar begreppet samt diskuterar modeller för att lyckas i planeringssammanhang. Den dialog som ägt rum i samband med projektet Västlänken är däremot utforskad då det är ett relativt nytt projekt. Med bakgrund i studiens syfte och frågeställning kommer kapitlet framhäva tidigare studier som behandlar ämnet medborgardialog. Den tidigare forskningen kommer vidare diskuteras mot den egna studiens resultat i diskussionskapitlet.

3:1 perspektiv på medborgardialog

Uppkomsten av nya medborgarinitiativ med syftet att söka en mer inkluderande samhällsplanering diskuteras i artikeln *Citizen-generated local development initiativev* bero på en bristande medborgardialog (Healey, 2015). Healey (2015) hävdar att det tidigare funnits en tilltro till politiker att tillhandahålla tjänster och planera en välfungerande stad, men att det nu utmanas i samband med att medborgare söker en mer inkluderande samhällsplanering. Studien menar att en bristande inkludering i beslutsfattanden har bidragit till organisering och uppkomst av nya medborgarinitiativ. (Healey, 2015:109f). Med utgångspunkt i England där den politiska styrningen varit centraliserad antyder Healey en ny riktning mot en mer lokalt styrd politik. Bakgrunden till den trend som uppkommit härleds i studien till det behov medborgare har att medverka i beslutsprocesser. Lokala initiativ som ämnar söka en mer inkluderande process har uppkommit då det finns ett bristande förtroende för den politiska organisationen att planera städer med hänsyn till medborgarnas behov och önskemål. (Healey, 2015:111f).

Medborgardialog diskuteras som ett verktyg för att utarbeta miljöer där invånarna känner trygghet och tillhörighet (Åhlström, 2012:8f; Tahvilzadeh, 2013:32). I studien "En förstudie kring medborgardialog" argumenteras medborgardialog som en komponent för att uppnå hållbar utveckling. Dialog definieras ofta inom ramen för social hållbarhet, Åhlström (2012) lyfter dock ett vidare perspektiv och argumenterar för kommunikation som en viktig faktor

även inom ekonomisk och ekologisk hållbarhet. Tahvilzadeh (2013:32) menar att den finns en generell uppfattning av medborgardialog som en positiv strävan, där processen kan ses som en komponent att fördjupa demokratin och skapa ett hållbart samhälle. Han menar dock att det finns en problematik i att medborgardialog saknar en gemensam grundsats. Då begreppet är öppet för tolkning tillämpas metoden olika vilket leder till att resultatet av processen varierar. Ett skiftande intresse hos medborgare samt varierande metoder resulterar i meningsskiljaktigheter huruvida processen är framgångsrik eller inte. (Tahvilzadeh, 2013:33). Calderon argumenterar för en inkluderande planeringsprocess men menar att metoden, i likhet med Tahvilzadeh, kräver konkretisering. Han framhäver två aspekter, kontextualitet och politik, vilka medför svårigheter för implementering. Den sociala, politiska och ekonomiska kontexten där processen tar plats sätter gränser för vad som är möjligt. Implementeringen påverkas även av det politiska läget då kontrasterande mål och agendor har en inverkan på det utrymme medborgare tillhandahålls inom planeringen. Calderon menar vidare att det finns ett gap mellan teori och praktik inom deltagandeprocesser, anledningen grundar sig i att begreppet inte är teoretiserat vilket medför problem när metoden ska tillsättas i praktiken. Författaren hävdar att begreppet kräver en teoretisk bakgrund för att kunna tillämpas på bästa sätt. (Calderon, 2013:2,89f).

Åhlström hävdar att det genom dialog sker ett kunskapsutbyte vilket är viktigt i planeringen av allmänna utrymmen för att skapa en känsla av trygghet och ansvar (Åhlström, 2012:4). Studien "En förstudie kring medborgardialog" har som syfte att undersöka den dialogprocess Lerums kommun arbetat med inom projektet "Pilot Gråbo". Kommunen började år 2007 utarbeta en vision för tätorten med utgångspunkt i social hållbarhet och planering av den fysiska miljön. Visionen omfattar nya metoder för kommunikation vilka syftar till att förena kommun, näringsliv och medborgare. (Åhlström, 2012:6). Med bakgrund i den forskning som visar att dialog initieras på bästa sätt genom att engagera medborgare i konkreta sakfrågor utgår dialogprocessen i visionsarbetet i studien från medborgares delaktighet och kunskaper (Åhlström, 2012:10). Hon drar slutsatsen att visionsarbetet i likhet med tidigare forskning visar på svårigheter att nå medborgare i visionära frågor, för att skapa ett engagemang krävs sakfrågor som berör invånarna på ett personligt plan.

Inom Åhlströms studie formuleras en hypotes om att det finns grundläggande kommunikativa problem inom kommuner trots beprövade metoder. Problematiken grundas enligt henne i att kommunikationen framträder på det sätt som är svåråtkomligt för medborgare. Studien visar

på att medborgare hade svårt att urskilja vilken instans som ansvarade för dialog och projektering. (Åhlström, 2012:4). Hon menar att problemet hade kunnat utredas genom fysiska möten där olika instanser förklarar processen i samverkan med medborgare (Åhlström, 2012:28f).

Med bakgrund i tidigare forskning har SKL, Sveriges kommuner och landsting utarbetat en delaktighetstrappa. Modellen är inspirerad av Arnsteins deltagandestege och ska underbygga det arbete med medborgardialog som genomförs i kommuner. Tahvilzadeh menar dock att det råder ett allmänt motstånd då många anser att modellen utgör ett hot mot den representativa demokratin, “vem kan garantera att makten används rätt om de förtroendevalda lämnar ifrån sig den”. (Tahvilzadeh, 2013:40)

Sammantaget råder en konsensus kring medborgardialog som ett svårdefinierat begrepp som kräver vidare förklaring och en gemensam grundsats. Tidigare forskning framhåller en allmän positiv grundsyn på begreppet men att metoderna för att skapa dialog kräver förtydligande.

4. Metod

Kapitlet redogör för den metod som använts för att besvara studiens syfte och frågeställningar. Inledande beskrivs samtalsintervju som kvalitativ metod för att därefter beskriva urvalsprocessen. I avsnittet “presentation av informant och respondenter” introduceras Trafikkontoret och folkrörelserna ytterligare för att avslutningsvis anta ett kritiskt förhållningssätt gentemot den valda metoden.

4:1 Samtalsintervju

För att undersöka Trafikkontorets och folkrörelsernas upplevelser kring den medborgardialog som ägt rum har sex stycken samtalsintervjuer genomförts. Metoden används med fördel då en dynamik mellan forskare och respondent eftersträvas, vilket i sammanhanget var önskvärt (Esaiasson, Gilljam, Oscarsson & Wängnerud, 2012:251). Intervjuerna har varit semistrukturerade vilket innebär att samtalet utgår från förutbestämda frågor i form av intervjuguide, med en öppenhet att frånga den givna mallen, intervjuprocessen är i den mening flexibel (Dalen, 2015:34; Bryman, 2016:468f). Centralt inom semistrukturerade intervjuer är respondentens förståelse och upplevelser av det behandlade ämnet, vilket i uppsatsen härleds till Trafikkontoret i Göteborg Stad och folkrörelsernas upplevelser om hur medborgardialog brukats inom projektering av Västlänken (Bryman, 2016:468f).

Två skilda intervjuguider formulerades, en för Göteborgs Stad samt en för folkrörelserna. Intervjuguiden för vardera parten utarbetades utifrån “områdesprincipen” vilket innebär att frågorna i början var av övergripande karaktär för att sedan landa i mer specifika frågor (Dalen, 2015:35). Den intervjuguide som formulerades inför intervjun med Trafikkontoret var till stor del baserad på sakliga frågor för att kunna förstå hur Göteborgs Stad har arbetat med medborgardialog i projektet, ex. “Vad har Trafikkontoret för roll/ansvar för projektet Västlänken”. Det vill säga frågor som inte berör medverkandes känsla inför dialogprocessen. Några frågor är dock av mer subjektiv karaktär för att möjliggöra tolkningar angående informantens känsla och upplevelser av dialogen som ägt rum. Frågorna som formulerades inför intervjuerna med folkrörelserna var till största del av subjektiv karaktär för att kunna besvara studiens frågeställningar som syftar till att förstå folkrörelsernas upplevelser av dialogen.

Intervjun med Trafikkontoret är av informantkaraktär i den mening att medverkande representerar en statlig myndighet och har för avseende att informera hur dialogen har pågått under projektering av västlänken. Informantundersökningar kan beskrivas som en intervjusituation där respondenten innehar en expertroll på området. Metoden kräver därmed inte ett stort urval eller en "mättnad" i svaren på samma sätt som respondentundersökningar. (Esaiasson et al., 2012:227f). Intervjun med Trafikkontoret kan samtidigt liknas vid en respondentundersökning trots dess utmärkande drag av informantundersökning, då informantens svar angående dialogens genomförande tolkas mot dennes upplevelser och förhållningssätt gentemot dialogprocessen.

Respondentundersökningar ämnar undersöka svarspersonernas upplevelser och uppfattningar om det studerade ämnet samt söka mönster i svaren. En sådan ansats kräver en intervjusituation där frågorna är densamma eller efterliknar varandra för att kunna dra generella slutsatser. (Esaiasson et al., 2012:228). Intervjuerna genomförda med i folkrörelsen är av respondentkaraktär vilket kräver ett större urval. Därför har intervjuguiden varit densamma för intervjuerna med folkrörelsen. Respondentundersökningar delas vidare in i två huvudkategorier, samtalsintervjuundersökningar och frågeundersökningar. Samtalsintervjuundersökningar lämpar sig i studier som undersöker människors känslor och uppfattningar kring ett ämne. (Esaiasson et al., 2012:228f). Uppsatsen har som syfte att undersöka hur folkrörelsen uppfattat den dialog som skett i samband med Västlänken, därmed har frågeundersökningar uteslutits och samtalsintervjuundersökningar använts som huvudsaklig metod i intervjuerna med folkrörelsen.

Anonymitet tillfrågades vid intervjuerna med klargörande att jag aktivt kommer arbeta med att bevara anonymiteten men inte kan garantera den. Esaiasson et al (2012) nämner en problematik med att utlova anonymitet till respondenter då risken finns att materialet blir mindre trovärdigt (Esaiasson et al, 2012:257f). Men då jag inte vill riskera att intervjudeltagare som representerar initiativ kan komma att påverkas i framtida organisering benämns medverkande som informant samt respondent 1,2,3... Intervjuerna spelades in efter godkännande av respondenten samt transkriberades för lättare hantering av materialet. Innan intervjun förtydligades det frivilliga deltagandet och möjligheten att dra sig ur om medverkande så ville.

Materialet från respondentundersökningarna kodades utifrån fyra teman som tydligt framkom under hanteringen av materialet, dessa är forum för dialog, politisk tilltro, marknadsföring samt respondenternas känsla av tillhörighet vilket behandlar platsbegreppet. Intervjun med Trafikkontoret kodades inte av den anledning att informanten bistod med en sammantaget enhetlig bild av det arbete Trafikkontoret som instans genomfört.

4:2 Urval

Urvalsprocessen har inledande inneburit mailkontakt med myndigheter och initiativ där jag i ett tidigt stadie redogjort studiens syfte för att nå relevanta respondenter. Trafikverket, som först kontaktades, hänvisade mig till Trafikkontoret där jag fick prata med företrädande för projektering av Västlänken.

Respondenter från folkrörelsen kontaktades i första hand genom initiativens hemsida eller facebookgrupp, efter två genomförda intervjuer skedde urvalet genom så kallat "snöbollsurval". Metoden innebär en urvalsprocess där tidigare respondenter tipsar om relevanta deltagare för kommande intervjuer (Esaiasson et al., 2012:189). I urvalsprocessen kontaktades de folkrörelser som är mest framträdande och aktiva.

Studien utgår från ett strategiskt urval vilket inte kan representera en bredare population, men genom att grunda resultaten i teori kan resultatet säga någonting om liknande fall (Esaiasson et al., 2012:159). Att endast intervjua representanter från folkrörelsen medför en problematik i den mening att jag inte kan uttala mig om hur medborgare eller resterande medlemmar inom initiativen upplever dialogprocessen. Men då de folkrörelser jag har valt att intervjua är skapade genom medborgarinitiativ utan partipolitiska motiv finner jag dem relevanta för uppsatsens tema. Med anledning till uppsatsens omfattning är urvalet därmed baserat på företrädare för Trafikkontoret samt framträdande folkrörelser.

4:3 Presentation av informant och respondenterna

Projekteringen av Västlänken har skett genom olika förvaltningar med varierande ansvar och uppgifter. Trafikkontoret som kommunal instans har som uppdrag att driva processen med detaljplaner. Myndigheten har tillsammans med trafikverket genomfört informationskampanjer samt utställningar i samband med projektet. (personlig

kommunikation, 4 april 2018). Trafikkontoret företräds i uppsatsen av en informant som arbetar med detaljplaner inom Göteborgs Stad.

Stoppa Västlänken Nu är ett ideellt nätverk utan partipolitiska motiv. Nätverket startade år 2007 och har som avsikt att stoppa projektet genom granskning av dokument och material framtagna av beslutfattare. (Stoppa Västlänken Nu, u.å; personlig kommunikation, 3 april 2018). Respondenten har varit med sedan nätverket startade och är idag moderator samt aktiv i granskningen av material.

Trädplan Göteborg arbetar för ett bevarande av stadens grönområden. Initiativet var aktivt redan innan projektet Västlänken och arbetar med juridiska processer, överklaganden samt genomför aktioner för att uppmärksamma hotade träd. Motivet i frågan om Västlänken grundas i den faktor att träd kommer att påverkas av byggnationen. (Personlig kommunikation, 26 april 2018; Trädplan Göteborg, u.å). Respondenten från Trädplan var med och startade initiativet och arbetar med den juridiska processen samt överklaganden.

Västsvenska Folkinitiativet kom som en reaktion mot den folkomröstningen som hölls år 2014 om trängselskatten i Göteborg. Initiativet eftertraktar en inkluderande samhällsplanering där invånare ska få möjligheten att påverka stadens utformning. På hemsidan formuleras en önskan om en stad som bygger på tre ord: "förtroende, tillsammans och demokrati". (Västsvenska Folkinitiativet, u.å). Respondenten började engagera sig i projektet år 2014 då initiativet startade.

Skona Göteborg bildades år 2016 genom fem olika föreningar och arbetar med juridiska processer i form av överklaganden av Västlänken. Överklaganden och prövningar sker inom tre processer; detaljplan, järnvägsplan och miljödömsprövning. Initiativet arbetar övergripande med sakfrågor angående exempelvis kulturmiljö, ekonomi, miljöpåverkan samt trafik. (personlig kommunikation, 2 maj 2018, Skona Göteborg, u.å). Respondenten arbetar som utredare inom Skona Göteborg.

Respondent 5 representerar inget nätverk eller initiativ men är medlem i Stoppa Västlänken Nu. Hen har engagerat sig i frågan och medverkat vid ett flertal samråd.

Svarspersoner	Datum för intervju
Trafikkontoret: Informant	4 april 2018
Stoppa Västlänken Nu: Respondent 1	3 april 2018
Trädplan: Respondent 2	26 april 2018
Västsvenska Folkinitiativet: Respondent 3	12 april 2018
Skona Göteborg: Respondent 4	2 maj 2018
Medlem i Stoppa Västlänken Nu: Respondent 5	1 maj 2018

4:4 Metoddiskussion

Inom den kvalitativa forskningen innehar forskaren en central roll i skapandet av den verklighet som representeras (DeLyser, 2010:22ff). Ett kritiskt förhållningssätt är därav av största vikt för att reflektera över hur makt, positionalitet, representation och språk kan komma att påverka intervjusituationen och slutresultatet. Maktrelationer kan i samtalsintervjuer manifesteras på olika sätt. Begreppet kan härledas till forskarens positionalitet, språk och representation. (DeLyser, 2010).

Representation kan förstås som den maktposition och det förfogande forskaren besitter i fråga om vad som inkluderas samt exkluderas i texten. Att framhäva en bild som överdriver stereotyper eller romantiserar kan ge konsekvenser för inblandade. Forskaren kan därmed bedömas ha ett ansvar gentemot respondenterna att representationen sker i enlighet med ett etiskt förhållningssätt. (DeLyser, 2010:165). Ämnet som i uppsatsen studeras är inte av känslig karaktär i den mån att den är personlig för inblandade. Däremot företräder samtliga respondenter folkrörelser eller kommunal myndighet, därmed har jag som forskare ett ansvar att representera respondenterna på ett sätt vilket inte medför risker för dem i deras ställning. I

resultatet presenteras endast ett urval av det insamlade materialet, det förfogande jag som författare innehar i frågan om tolkning samt vad som inkluderas/exkluderas i texten kan därmed komma att ge en felaktig eller problematisk porträttering.

Maktrelationer är dynamiska och kan manifesteras på olika sätt beroende på sammanhang. I samtalsintervju är makt bland annat relaterat till begreppet positionalitet vilket handlar om den bakgrund och de kunskaper forskaren besitter i relation till respondenten. Ålder, klassbakgrund och utbildningsnivå är komponenter vilka kan spela in på positionaliteten. (McDowell, 2010:160ff). Att aktivt skapa och upprätthålla en trygg miljö i samband med val av plats, språk, kroppsspråk etc. kan bidra till att skapa en mer likställd maktbalans (McDowell, 2010:156,162f). Den positionalitet jag befinner mig i skiljer sig till viss del mellan intervjuerna som i uppsatsen genomförts. I intervjun med Trafikkontoret, Göteborg Stad befann sig respondenten i en maktposition i form av erfarenhet, ålder samt samhällsställning vilket kan komma att påverka hur jag förhöll mig till samtalet. Likaså innehar respondenterna inom folkrörelsen en maktposition av liknande slag då alla är äldre än mig och där flera har tidigare erfarenhet av liknande projekt och organisering. Däremot är folkrörelsen uppkomna ur medborgarinitiativ vilket medför ett perspektiv på min positionalitet i egenskap av medborgare likställt med respondenterna. Den positionalitet jag som forskare besitter i relation till respondenterna har aktivt bearbetats i den mån att respondenterna fått möjlighet att välja tid och plats för intervjun, jag har även formulerat intervjuguiden på det sätt som kan förstås av alla parter samt rumsligt placera mig på ett strategiskt sätt i förhållande till respondenten. Min positionalitet kan ytterligare diskuteras utifrån mina förutfattade meningar och den kunskap jag besitter i frågan om Västlänken. Jag har personligen inte engagerat mig i frågan men följt debatten i sociala medier vilket kan komma att påverka mitt förhållningssätt och mina formuleringar gentemot olika parter.

Språk är ytterligare en komponent som kan förstås i relation till makt. McDowell menar att språket sätter ramarna för kvalitativ forskning i den mening att vi endast kan förstå den upplevda och beskrivna verkligheten genom språket. Vilket innebär att befintliga diskurser sätter gränser för vad som uttalas. (Allen, 2003:12; McDowell, 2010:160). Som intervjuare är jag sprungen ur en viss diskurs som kan komma att påverka min roll. Ur det perspektiv McDowell framhäver sätter mina tidigare kunskaper och erfarenheter därmed ramen för vad jag kan uttrycka mig om, en sådan ansats förutsätter att dimensioner går förlorade. Att reflektera över den roll och kontext jag befinner mig i kan bidra till ett mer neutralt

förhållningssätt. Men jag ställer mig frågande till om det är möjligt att formulera och uttrycka sig helt subjektivt inom intervjusammanhang.

5. Resultat

Kapitlet som följer redogör för de intervjuer som är genomförda med Trafikkontoret, Göteborg stad samt tidigare nämnda folkrörelser. Trafikkontorets och folkrörelsernas perspektiv på dialogprocessen presenteras separat där Trafikkontorets syn inleder för att följas av folkrörelsernas uttalanden. Det avsnitt som behandlar folkrörelsernas upplevelser är kodat i fyra teman, forum för dialog, politisk tilltro, marknadsföring och respondenternas känsla av tillhörighet. Alla komponenter är diskuterade utifrån upplevelsen av den dialog som har varit i samband med Västlänken.

5:1 Trafikkontorets perspektiv på medborgardialogen

Projekteringen av Västlänken har genomförts i samråd mellan olika instanser. Kommunikationen ut till allmänheten har skett i samverkan mellan dessa, där Trafikkontoret förfogat över det huvudsakliga ansvaret för dialogen angående de detaljplaner som tagits fram. Den dialog som har ägt rum politiker och myndigheter emellan är enligt informanten viktig genom hela processen och har skett i en större utsträckning än vad som brukar göras:

Vi har ju insett ganska tidigt att det inte bara är en enda förvaltning, det är många förvaltningar som gör olika saker och på det sättet så bör vi ju därför kommunicera på olika sätt beroende på vilken skede vi är i. (personlig kommunikation, 4 april 2018).

Den medborgardialog som genomförts i samband med projektet hänvisas av informanten till de samråd och informationskampanjer som ägt rum och menar att det kommunicerats mycket kring Västlänken. Samråden har anordnats på flera håll i staden och kommunikationen har skett i form av möten, utställningar och informationskampanjer. Processen förklaras med klargörande om att samråd mellan myndigheter och länsstyrelsen vanligtvis förekommer inom projektering, men att den information som går ut till medborgarna mestadels består av kungörelser eller uppgifter som finns att hämta på hemsidan.

Kallelse till samrådsmötena har till stor del skett genom kungörelser i GP, hen ställer sig dock frågande till dess effektivitet då det finns en risk att informationen då inte når en bredare allmänhet. Med detaljplanerna finns även en fastighetsförteckning om vilka som ska kallas

till samråden, där boende samt verksamheter inom området inkluderas i form av en mer direktkontakt. Hen menar att informationen har gått ut till allmänheten men ser svårigheten inom långvariga projekt att fånga en bredare allmänhet då informationen riskerar att bli abstrakt i ett tidigt skede.

Hen menar att dialogen kom i kontakt med allmänheten mer konkret år 2014 då planarbetet hade kommit så långt att samråd började genomföras, innan dess uttrycktes inga direkta synpunkter på projektet från ett medborgarperspektiv. Att föra en kommunikation i ett tidigare stadie diskuteras av informanten närmare:

Om man skulle haft en dialog med allmänheten, så tycker jag det borde varit en dialog innan beslutet togs, alltså innan finansieringen. Det är ju egentligen då man bestämde att vi ska göra det. (personlig kommunikation, 4 april 2018).

För att skapa ett förtroende för tjänstemän och politiker bör dialogen genomföras vid rätt tidpunkt enligt informanten. Hen menar att det misstroende som uppkommit i samband med Västlänken har skapats när man inte förstått processen. Hen anser dock att allmänheten har haft möjlighet att påverka i vilken riktning projektet utformats. Påståendet hänvisas till de formella samråd som ägt rum i samband med projektet där Trafikkontoret kommunicerat projektet, inhämtat och värderat synpunkter från medverkande. Hen framhäver dock en viktig åtskillnad mellan utställningarna och samråden då intentionen skiljer sig mellan dem. Utställningarna har i första hand syftat till att informera om projektet medan samråden sker i dialog med närvarande.

Informanten lyfter ett samråd där placeringen av en arbetstunnel kommunicerades i dialog med medborgarna vilket kom att ändra utformningen. Efter samtal och kritiska synpunkter arrangerades ett möte med boende i området vilket ledde till att planförslaget kom att ändras. Tunneln förflyttades därmed till Linné, vilket hen påpekar kommer resultera i högre omkostnader samt fördröjning men att ändringen konstateras vara fördelaktig: "... dom kom in i rätt läge, för det var precis när samråden var. Så det gjorde ju faktiskt att planförslaget kom att ändras". (personlig kommunikation, 4 april 2018). Hen förtydligar vikten av att föra en dialog vid rätt tidpunkt för att ha möjlighet att påverka: "Jag tror att det är svårt ibland med dialog med allmänheten, man måste ju veta vilket skede man är i. Allting är ju inte öppet hela tiden". (personlig kommunikation, 4 april 2018).

Den utställningskampanj som ägde rum i Nordstan år 2014 resulterade i ett stort engagemang. Informanten menar att utställningen blev lyckad då den lockade en bred allmänhet där medborgarna fick möjlighet att ställa frågor och diskutera projektet. Att åsikterna kring Västlänken är delade uttrycker hen på det sätt att:

... det finns många olika åsikter, det är ju inte så att det kommer hundra personer där alla tycker att nu gör vi på det här sättet, då hade man ju kunnat ta det till sig och tänka om. Men när man är ute tycker folk så olika, då är det ju inte så att man kan ta en persons åsikter. (personlig kommunikation, 4 april 2018).

Hen menar vidare att dialogen har skett till den grad den borde ske men att det i grunden handlar om ett beslut som vilar på politikernas axlar och att dialogen borde föras bättre i ett tidigt stadie. Informanten understryker att det handlar om att offentliggöra arbetet i ett tidigt skede för att undvika missnöje då tjänstemän endast har i uppdrag att genomföra politikernas beslut. Hen framhäver dock det ansvar Göteborgs Stad och Trafikkontoret har i att hålla debatten levande om det råder ett allmänt missnöje: "... när politikerna är överens och det inte är en politisk fråga längre är det upp till kommunen och tjänstemän att hålla debatten vid liv". (personlig kommunikation, 4 april 2018). Uttalandet bygger dock snarare på ett scenario än verklig förankring i Västlänken då tjänstemän har antagit uppdraget att genomföra projektet.

Sammantaget framhäver informanten en positiv syn på den medborgardialog som ägt rum. Att processen inte alltid når fram till medborgarna ser hen dock som ett problem då det ger upphov till missförstånd.

5:2 Folkrörelsernas upplevelser av medborgardialogen

Folkrörelsernas svar redogörs för i fyra delar: forum för dialog, politisk tilltro, marknadsföring samt respondenternas känsla av tillhörighet.

5:2:1 Forum för dialog

Samråd, som forum för dialog, har tillämpats av Göteborgs Stad inom projektet Västlänken. Huruvida metoden är effektiv eller inte diskuteras av flera respondenter, metoden beskrivs

som “ett spel för gallerierna” och “informationskampanjer”. Folkrörelserna delar en uppfattning om att dialogen varit bristfällig både inom beslutsfattande och projektering. Respondent 2 som representerar Trädplan hävdar att: “dialogen är icke-existerande. Jag har aldrig varit med om ett projekt med så dålig dialog som med Västlänken”. (personlig kommunikation, 26 april 2018).

Samråd har varit den främsta plattformen för medborgardialog i projektet, samtliga respondenter ställer sig dock frågande till dess effektivitet. Majoriteten benämner samråden som informationskampanjer snarare än dialog. De forum för dialog som funnits tillgängliga är enligt Skona Göteborgs representant väl genomförda, där medverkande fått möjligheten att ställa frågor. Däremot tystas kritiska synpunkter ned enligt respondenten med argument som: “detta är redan bestämt och det är ingenting vi kan påverka...”(personlig kommunikation, 2 maj 2018). Västsvenska Folkinitiativets representant menar att samråden tillhandahållit medborgarna möjligheten att ställa frågor, men att publikens oro däremot inte hanterats.

Respondent 2 har medverkat i de samråd som ägt rum men menar att kommunikationen inte skett i dialog:

... det är ju inget möte där man får vara med och debattera, det är ett möte där dom messar ut sitt budskap och så kallar dom det för samråd. Men det är ju bara information om redan fattade beslut. (personlig kommunikation, 26 april 2018).

Hen understryker Trafikkontorets ansvar att informera om projektet men noterar en grundläggande skillnad mellan informationskampanjer och dialog:

... i dialog har bägge parter en röst och man försöker komma överens. Man lyssnar på bägge parter, tar in bägge parters argument och man försöker förstå den andra och det har inte skett överhuvudtaget. (personlig kommunikation, 26 april 2018).

Projektet har endast kommunicerats i form av informationskampanjer enligt respondenten. Respondent 4 lyfter ytterligare en problematik som uppstått i samband med samråden vilket grundar sig i den information som kommunicerades. Hen menar att processen förlorar värde om informationen är felaktig.

Västsvenska Folkinitiativets representant, nämner ännu en kommunikationsform som brukats i form av marknadsundersökningar, men menar att formalia begränsat möjligheten att formulera egna åsikter:

Det här med att lämna öppet svar fanns inte och det är klart att då är man lite klämd i en ram när du har tre alternativ att pricka. Jag kanske tyckte ett fjärde alternativ, men fick ingen plats att säga det. Så det var ju väldigt styrt. (personlig kommunikation, 12 april 2018).

Representanten från Stoppa Västlänken Nu menar däremot att Göteborgs Stad i direktkontakt varit hjälpsamma och bra på att plocka fram material om så önskas. Men refererar, i likhet med ovan nämnda uttalandet, att den dialog och kommunikation som bedrivits mer klassas som samhällsinformation.

På frågan om kommunen gett eller inte gett stadens invånare utrymme och möjlighet att påverka i vilken riktning projektet utarbetas svarar den representant från Skona Göteborg att utrymmet inte funnits: "Västlänken beslutades redan 1999 i Göteborgs Stads översiktsplan. Alla utredningar och samråd därefter har endast varit ett spel för gallerierna". (personlig kommunikation, 2 maj 2018). Likaså ställer sig respondent 5 frågande till medborgares utrymme att påverka: "nej, inte via dom informationskanalerna, det tror jag inte, jag vet inte riktigt vad man ska dit och göra" (personlig kommunikation, 1 maj 2018). Respondenten menar att dom varit bra på att informera om Västlänken, men betvivlar att medborgares åsikter tagits med i beräkningen. Samtidigt råder en viss skepsis hos respondenten angående dialogprocesser i stora projekt. Hen menar att det kan fungera på en lokal nivå men ser svårigheter att ta med medborgarnas perspektiv och önskemål i större infrastrukturprojekt.

Att informera medborgarna tidigt i planeringsprocessen, redan då förstudier påbörjas, är avgörande för en känsla av inkludering menar respondent 3. Hen önskar att informationen hade varit mer synlig och kommunicerats ut med mer kraft: "men så var det ju inte, det uppfattades som att det skedde lite dolt, att det inte var intressant att alla skulle bli medvetna om att det var samråd". (personlig kommunikation, 12 april 2018). Genom att förtydliga var projektet befinner sig enligt tidsplanen och hur du som medborgare kan medverka hade kunnat minska motsättningar betonar respondenten. Varför Västsvenska Initiativet

utvecklades så pass sent är en fråga som ofta får besvara enligt respondenten och menar att det grundar sig i att projektet inte kommunicerats ut tidigare:

Ja det är ju inte så lätt om man inte får informationen till sig. Det är ju någonting som Göteborgs stad, Trafikkontoret och media inte lyckats med. Då kommer reaktionerna sent. (personlig kommunikation, 12 april 2018).

Uppkomsten av nya folkrörelser är positivt enligt respondent 2 och 3. Båda parter menar att folkrörelsen har en viktig roll inom projektering i den mening att dom tar fram och kritiskt granskar material samt uppmärksammar frågan. Den representant från Trädplan hade dock önskat att initiativen uppmärksammats och blivit lyssnade till i större utsträckning: "... om man hade fört en dialog så hade man inte varit där vi är nu och förmodligen hade projektet inte ens gått igenom" (personlig kommunikation, 26 april 2018).

5:2:2 Politisk tilltro

Samtliga respondenter lyfter Västlänken grundad i ett politiskt beslut vilket i frågan är viktigt att komma ihåg, dock framhävs myndigheter och tjänstemäns ansvar i att kommunicera och involvera medborgarna för att ta vara på den kunskap invånarna besitter. En fungerande demokrati involverar medborgarna från början till slut enligt flera av folkrörelserna.

Västsvenska Folkinitiativets företrädare uttrycker tjänstemännens uppdrag att genomföra politikernas beslut som en låsning:

Det gäller ju att tjänstemän [...] som sitter ju verkligen i knät på politikerna så dom är ju väldigt begränsade. Dom kan inte uttrycka någonting annat än det politikerna vill att dom ska förmedla. Och det är ju lite av en låsning som vi ser det. (personlig kommunikation, 12 april 2018).

Tre av respondenterna menar att projekteringen skett bakom stängda dörrar, där beslutet i ett tidigt stadie undanhölls allmänheten. Respondent 2 anmärker på hur bristande kommunikation varit genomgående i projektets gång: "dialog har det inte funnits och framförallt inte innan beslutet fattades" (personlig kommunikation, 26 april 2018).

Respondent 5 menar att det är svårt att veta när medborgarna ska ges möjlighet att yttra sig, men att det borde ha skett redan innan beslutet fattades. Hen diskuterar dialogprocessen som en form av "låsatsdemokrati" och menar att kommunikationen snarare handlar om att tala

folk till rätta än att föra en dialog. Dialogen bör dock ske på alla nivåer trots projektets politiska förankring enligt företrädare från Trädplan. Hen menar att det inte bara är en politisk fråga utan att även tjänstemän och myndigheter har ett ansvar att ta vara på den kraft och de kunskaper medborgarna besitter. Hen uttrycker en oro angående en trend hen tycks utläsa som avspeglat samhället under senare år:

Det är inte längre det samhället som vi är vana vid, har vuxit upp med och tar för givet med offentlighetsprincipen. Där alla kan prata direkt med politiker och tjänstemän och begära ut alla dokument. Det håller på att försvinna. Man bygger skyddsmurar runt. (personlig kommunikation, 26 april 2018).

Respondenterna 2 och 3 lyfter en syn på medborgardialogen som en demokratisk process. Dom menar att det skapas ett missnöje och bristande förtroende för politikerna när medborgarna blir överkörda. Trädplans representant uttrycker det vidare: "... människor vill vara delaktiga i hur staden utformas. Om man kör över medborgare skapas ett missnöje, man skapar stor brist på tillit". (personlig kommunikation, 26 april 2018). En medborgardialog på rätt nivå involverar medborgarna från start enligt respondent 2. Västsvenska Folkinitiativets representant hävdar att det är grundläggande med dialog i en fungerande demokrati: "Om du inte har en dialog med människor och plockar in deras tankar, känslor och inte får vara med i den politiska processen då är det inte en välfungerande demokrati". (personlig kommunikation, 12 april 2018).

Respondent 1, från Stoppa Västlänken Nu menar att det skapats ett mistroende mot politiker i samband med projektet på grund av en bristande dialog samt att beslutet skulle vara grundat i felaktig information. Hen diskuterar hur en bristande tilltro har infekterat projektet:

Det spelar ingen roll hur bra tunneln kommer bli när den är färdig, den är en symbol för politikerföraktet. Så länge det finns politiker som tror att när man sätter spaden i marken så kommer folk jubla, det kommer vara precis tvärtom. Det kommer visa på maktfullkomlighet. (personlig kommunikation, 3 april 2018).

Stoppa Västlänken Nu är grundat i den uppfattning att den information tjänstemän och politiker framhåller är baserade på faktafel. Hen uttrycker en önskan om nätverket som remissinstans till de uppgifter som publiceras i samband med Västlänken. Respondenten uttrycker en rädsla inför det bemötande motståndet har fått. Hen menar att det skapas en

polarisering då politiker och tjänstemän inte lyssnar till det motstånd som uppkommit: “dom ser på oss som något svart skynke, dom tycker inte alls om det här med motstånd. Då skapar dom den här polariseringen”. (personlig kommunikation, 3 april 2018).

5:2:3 Marknadsföring

Det råder en samstämmighet folkrörelserna emellan att den information som framförts är vilseledande och i vissa fall direkt felaktig. Flera initiativ menar att projektet borde ha kommunicerats med konkreta fakta istället för att smyckas i begrepp som framhäver dess fördelar.

Respondent 4 benämner processen som “acceptansmarknadsföring” vilket förtydligas genom att Trafikkontoret och kommunen har ägnat sig åt att skönmåla projektet:

Offentliga myndigheter och kommuner ska inte ägna sig åt marknadsföring. Offentliga instanser har en skyldighet att endast lämna korrekt och saklig information utan värdeord. (personlig kommunikation, 2 maj 2018).

Respondenten menar att de begrepp och utsagor som brukats blir provocerande för allmänheten då dom inte motiverar projektets värde. Likaså uttrycker respondent 5 en önskan om att kommunikationen hade varit mer faktabaserad istället för att försköna projektet med begrepp som: “nytt, fräscht och fint” (personlig kommunikation, 1 maj 2018).

Metoderna som använts för att marknadsföra projektet i form av utställningar och informationskampanjer är en bra idé enligt respondent 3. Däremot ser hen en problematik i metoden då det resulterat i en envägskommunikation:

det är ett bra koncept att vara ute i verkligheten. För det är ju någonstans det vi eftersöker. Vi vill ju träffa tjänstemän och politiker. Så idén är inte dålig på något sätt, problemet är återigen att det varit mer en informationscentral. (personlig kommunikation, 12 april 2018).

Representanten från Västsvenska Folkinitiativet menar att det varit en informationskampanj redan från början och inte den dialog man från beslutsfattande håll vill hävda.

Representanten från Stoppa Västlänken Nu ser däremot ingen problematik i att framhäva projektet och menar att det är klart att kommunen vill lyfta dess positiva aspekter. Men att det blir problematiskt när marknadsföringen bygger på felaktig information. Då nätverket opponerat sig mot informationen menar respondenten att dom inte blivit lyssnade till: “dom lyssnar inte och är inte intresserade. Har dom publicerat ett material är dom inte intresserade att ändra på det” (personlig kommunikation, 3 april 2018). Hen är dock noga med att påpeka att Göteborg Stad endast har som uppgift att genomföra projektet och att dom har en bra hemsida. Men att marknadsföringen är felaktig och medborgarna inte får sin röst hörd. Likaså uttrycker respondent 2 att informationen smyckats med begrepp och utsagor vilket har lite med sanningshalten att göra.

5:2:4 Respondenternas känsla av tillhörighet

Kommunikationen beslutsfattare och medborgare emellan diskuteras av flera respondenter anspela på medborgarnas känsla av tillhörighet i stadens rum samt planeringsprocessen. Två av respondenterna ger även uttryck för en stämning som till stor del speglar samråden där “besvärliga frågor” har bemötts med irritation eller tystats ned.

Medborgarna har ett behov att känna ansvarighet och delaktighet i hur staden Göteborg utformas enligt respondent 2 och 3. Dom är överens om att det finns en stor potential hos medborgarna vilket politikerna inte uppmärksammat. Att få möjligheten att påverka stadens utformning i samklang med experter som innehar kunskapen om vad som är praktiskt möjligt är viktigt för att skapa en hållbar stad uttrycker respondent 3 som en personlig åsikt. Hen menar vidare att det alltid finns personer som vill överklaga projekt, men att motståndet har nått en helt annan nivå i samband med Västlänken:

Jag är ganska säker på att, om vi hade varit med hade det känts... det är ju en känsla och en upplevelse av att jag har varit med i det här och tyckt till, sagt mitt. (personlig kommunikation, 12 april 2018).

Motståndet har ingen politisk färg enligt representanten från Trädplan, organiseringen har uppkommit på grund av att invånare i Göteborg Stad är rädda om staden och vill leva i en miljö som återspeglar trygghet. Att politiker och tjänstemän inte har tagit till vara på den kraften diskuteras av Trädplans representant som en svaghet:

Politiker, tjänstemännen och myndigheter har gjort helt fel för att ta vara på den här kraften. För vad dom gör är att smutskasta oss, inte vilja ha möten eller debatter. Att inte vilja överhuvudtaget, det finns ingen dialog. (personlig kommunikation, 26 april 2018).

Respondent 3 återspeglar en känsla som infinner sig hos stadens invånare som hen benämner Göteborgsandan, uttrycket diskuteras mot att Göteborg som stad befinner sig i ett sjukdomstillstånd:

Det finns alltså en större sjukdomsbild. Om man nu ska ställa en diagnos på Göteborg som stad, och där är ju faktiskt Västlänken en symptom. Det här är ju ett system som inte fungerar, allt från medborgardialog, till projektering till att politiker styr projekten före experter och tekniker. (personlig kommunikation, 12 april 2018).

Likaså menar representanten från Trädplan att Västlänken är en symbol för någonting större. Hen menar att tunneln kommer att förstöra stadens grönområden, fornminnen, biologisk mångfald och kulturhistoriska byggnader, men även ett förtroende gentemot medborgarna:

Man underminerar hela förtroendet för att det här är en stad som vill medborgarna väl, där man lyssnar på medborgarna och man bygger staden tillsammans. Det är liksom raka motsatsen mot alla recept som finns att bevara ett öppet, välmående och demokratiskt samhälle. (personlig kommunikation, 26 april 2018).

En negativ stämning har enligt respondenterna från Trädplan och Västsvenska Folkinitiativet speglat samråden. Respondent 2 förklarar närmare en situation som återkommande uppkommit i samband med samråden: "Det börjar ofta bli ganska otrevligt när vi börjat ställa våra frågor. Då blir man tystad eller mikrofonen tas ifrån en eller så splittrar dom upp oss". (personlig kommunikation, 26 april 2018).

Sammanfattningsvis är folkrörelserna eniga att den grad av medborgardialog som genomförts i samband med Västlänken är för låg. Respondenternas svar ger uttryck för en bristande kommunikation och inkludering i planeringsprocessen. Dialogen har enligt folkrörelserna varit frånvarande ända från början, då projektet beslutades av politikerna. Det finns dock en gemensam uppfattning om att ansvaret för kommunikation med medborgarna vilar på samtliga aktörer och instanser inom projekteringen. En planeringsprocess som sker i samverkan med medborgarna efterfrågas och diskuteras av flera respondenter som en viktig komponent för att medborgarna ska känna sig delaktiga i stadens utformning.

6. Diskussion

Kapitlet inleder med en diskussion där informanten och respondenternas resonemang diskuteras mot den rationella-och kommunikativa planeringsteorin, Arnsteins modell för medborgardialog samt platsbegreppet, *sense of place*. För att placera studien i ett större sammanhang diskuteras resultatet därefter mot den tidigare forskningen. Avslutningsvis avhandlas studiens kredibilitet och förslag på vidare forskning.

6:1 Diskussion mot teori

Den dialog som ägt rum i samband med projektet Västlänken kan argumenteras följa den rationella planeringsteorin. Informanten från Trafikkontoret menar att projektet i likhet med den rationella planeringsmodellen följt en linjär process där politiker beslutat om projektet för att följas av trafikverkets samt Göteborgs Stad arbete med utformning och projektering. Informantens uttalande om att medborgare har haft utrymme att påverka projektet åsyftar dock mer till att planeringen har följt en kommunikativ modell.

Den av folkrörelsen uppfattade dialog diskuteras av samtliga respondenter som bristfällig vilket indikerar på en process som har följt en rationell planeringsmodell. Med utgångspunkt i folkrörelsens perspektiv har projektering skett genom beslutsfattare med minimalt utrymme för samverkan med medborgare. Ett flertal respondenter efterfrågar dock en mer inkluderande planering vilket antyder en önskan om en dialogprocess som sker i enlighet med en kommunikativ planeringsmodell. Beslutsfattares expertroll står inom teorin inte i motsättning till inkludering av medborgare vilket framförallt respondent 3 ger uttryck för. Hen önskar en planering där medborgare tillhandahålls utrymmet att yttra åsikter och förslag i samverkan med instanser som innehar särskild kompetens. Representanten från Trädplan menar att involverade parter i en medborgardialog har som avsikt att komma överens, vilket kan kopplas till en kommunikativ planeringsmodell där medborgares åsikter tas med i beräkningen inom projektering. Uttalandet underbygger en planering som syftar till att accepteras av inblandade och i dialog kan komma att ändra slutresultatet som i den kommunikativa planeringsteorin. Respondent 2 och 3 önskar en planeringsprocess som framhäver och tar tillvara på medborgarnas kunskaper vilket kan argumenteras likna den kommunikativa teorin där medborgares kunskaper ges utrymme inom projektering.

Frågeställningar angående vem som nyttjar stadens rum och huruvida utformningen formas därefter, kan förklaras genom respektive planeringsteori samt kopplas till platsbegreppet. *Sense of place* kan i sammanhanget härledas till känslan av deltagande eller icke-deltagande inom projekteringen samt den känsla som infinner sig Göteborg stad i samband med projektet. Då byggnationen endast påbörjats är diskussionen angående den känsla som infinner sig i stadens rum spekulationer av framtida upplevelser, där folkrörelsen framhäver en oro över slutresultatet. Oron kan diskuteras handla om att stadens rum, där medborgarna lever sitt vardagliga liv, inte planeras utifrån deras önskemål utan snarare bygger på en top-down modell i likhet med den rationella planeringsteorin. Att leva och bo i en stad som planeras i en annan riktning än vad jag som medborgare önskar kan diskuteras påverka min känsla för plats, rum och sammanhang. Flera av respondenterna ger uttryck för att Göteborgs invånare har ett behov av att inkluderas i planeringsprocessen, för en känsla av att man har varit med, tyckt till och fått sin röst hörd. Att planera i samverkan med medborgarna i form av en kommunikativ planeringsmodell kan därmed argumenteras påverka invånarens *sense of place*, känsla av tillhörighet.

Respondent 4 antyder en stämning som speglar samråden där hen menar att kritiska synpunkter tystas ned vilket kan diskuteras utifrån *sense of place*. Det samtalsklimat som råder på samråden kan komma att påverka medborgares känsla av trygghet och inkludering i sammanhanget. Att inte komma till tals, eller att frågor inte blir besvarade kan argumenteras påverka medborgarnas känsla till det negativa. I ett sådant scenario kan samråden som forum för dialog diskuteras förlora mening, då kommunikationen inte sker i dialog.

Det råder meningsskiljaktigheter informanten och samtliga respondenter emellan angående de metoder som använts för dialog. Informanten menar att samråden varit effektiva i den mening att de bidragit till att skapa diskussion med medborgare och medborgare emellan. Ett flertal respondenter menar dock att samråden endast är ett spel för gallerierna vilket kan härledas till det steg på Arnsteins steg för medborgardialog benämnt *tokenism* där dialogen liknas vid en täckmantel. I likhet med den nivå av deltagande Arnstein diskuterar under *informing*, där inkluderingen består av en envägskommunikation, ger respondent 2 och 3 uttryck för en kommunikation präglad av information snarare än dialog. Samtliga respondenter menar att samråden endast varit informationskampanjer där medborgare saknar utrymme och makt att påverka projektets utformning. Med bakgrund i respondenternas uttalanden kan dialogprocessen därmed argumenteras landa någonstans mellan *informing* och

consultation. Inom den nivå benämnd *consultation* övergår inflytandet till samråd och kommunikationen sker, i likhet med vad trafikkontoret ger uttryck för, i dialog med medborgare. Samtidigt kan projekteringen och uppfattningen av den dialog som ägt rum diskuteras höra hemma på flera steg samtidigt. Dialogprocessen kan förstås genom ytterligare dimensioner och argumenteras landa på olika nivåer av Arnsteins steg beroende på infallsvinkel. Där exempelvis det samråd då arbetstunneln diskuterades kan argumenteras landa på *placation* eller *citizen power*. Samrådet resulterade i att förslaget kom att ändras då medborgare protesterat mot lokaliseringen av tunneln. Händelseförloppet gav i dialog med medverkande upphov till en verklig förändring.

Informanten antyder en möjlighet till förändring inom projekteringen om en majoritet hade haft invändningar, där hen menar på att om hundra personer hade kommit till samråden och haft liknande åsikter hade beslutsfattare och myndigheter tvingats tänka om. Vilket kan diskuteras mot folkrörelsernas önskan om delaktighet och strävan att stoppa projektet. Uttalandet kan tolkas något diffust då folkrörelserna tillsammans består av fler än hundra medlemmar totalt. Samtliga respondenter har även deltagit i samråden. Jag ställer mig frågande till om det handlar om att samråden som forum för dialog inte nyttjats till den grad av folkrörelsen eller om det är ett uttalande som saknar förankring. Det råder även meningsskiljaktigheter om huruvida samråden bidragit till en dialog eller inte. Där informanten menar att samråden varit ett forum som har skapat diskussion medan ett flertal respondenter härleder till samråden som informationskampanjer.

6:2 Koppling till tidigare forskning

Med bakgrund i tidigare forskning kan projektet Västlänken och den medborgardialog som genomförts placeras i ett större sammanhang. Åhlströms forskning understödjer det perspektiv som framhävs i samband med intervjuerna som visar på svårigheter med att kommunicera vid rätt tidpunkt och i dialog med medborgarna (2012). Både Trafikkontoret och folkrörelserna framhäver vikten av kommunikation vilket kan tolkas mot det perspektiv Åhlström och Tahvilzadeh lyfter om dialog som verktyg för att skapa en hållbar stadsutveckling (Åhlström, 2012; Tahvilzadeh, 2013). Åhlström (2012) resonerar kring huruvida medborgares engagemang i sakfrågor väcker ett större intresse jämfört med dialoger angående visionsarbete. Folkrörelserna opponerar sig mot projektet med en rad olika motiv, Trädplan som menar att grönområden hotas i samband med byggnationen, Västsvenska

Folkinitiativet som menar att politikerna inte lyssnat till medborgarnas röster. Om engagemanget vaknat till liv på grund av projektets karaktär är svårt att resonera om. Men att protesterna uppenbarade sig så pass sent kan argumenteras handla om att projekteringen blev mer konkret längre in i processen. Jag ställer mig dock frågande till om det handlar om att medborgare tidigt i projekteringen undanhölls information eller om projektet vid en tidpunkt uppenbarade sig mer konkret för Göteborgs stads invånare.

Medborgardialog diskuteras av Åhlström (2012) och Tahvilzadeh (2013) som ett verktyg för att utarbeta miljöer där invånarna känner trygghet och ansvar. Uttalandet kan härledas till platsbegreppet, *sense of place*, där en inkluderande samhällsplanering i form av en kommunikativ planeringsmodell kan komma att påverka medborgarnas trygghetskänsla. Då respondenterna hänvisar till dialogen som icke-existerande kan planeringen av Västlänken argumenteras påverka medborgarnas *sense of place* och känsla av inkludering i sammanhanget.

Flera respondenter menar att det finns ett behov hos invånare Göteborgs stad att inkluderas i den process där stadens rum projekteras. I likhet med den förklaringsmodell Healey (2015) framhäver där medborgarinitiativ uppstår i samband med bristande kommunikation kan folkrörelsernas uppkomst argumenteras följa en liknande process. Det råder en enighet folkrörelserna emellan att det finns en motsättning mellan politikernas beslut och medborgares behov. Uppkomsten av folkrörelser som opponerar sig mot Västlänken kan därmed härledas till Healeys påstående om att bristande politikerförtroende genererar ett ökat engagemang hos medborgare (2015). Vidare kan motståndet ifrågasättas handla om brister i kommunikationen eller bristande genomslagskraft av folkrörelsens agenda.

Medborgardialogen inom projektet Västlänken kan sättas in i den kontext samtliga studier och artiklar framhäver, där problematiken med implementering grundar sig i metodens öppenhet för tolkning. Den kommunikation Trafikkontoret framhäver i form av samråd diskuteras inom folkrörelsen som informationskampanjer vilket visar på att det råder delade uppfattningar om vad medborgardialog innebär. Enligt Cameron (2013) sätter den politiska, sociala och ekonomiska kontexten samt kontrasterande mål gränser för medborgarnas inkludering. I ett sådant påstående kan Trafikkontorets roll, som uppdragsgivare argumenteras ha en liten roll inom dialogprocessen då den utgör en liten del av ett projekt som inkluderar många aktörer.

Arnsteins deltagandestege (1969) har integrerats i en svensk kontext där SKL, Sveriges kommuner och landsting har utformat en liknande modell. Att modellen kan tolkas utgöra ett hot mot den representativa demokratin kan diskuteras mot folkrörelsen som uttrycker en önskan om en mer inkluderande kommunikation. Representanten från Västsvenska Folkinitiativet antyder att dialogen nödvändigtvis inte behöver innebära en omfördelning av makt, utan att det handlar om en kommunikation som ska ske i samverkan mellan medborgare och experter, där politiker innehar en beslutsgrundande roll men att medborgarna får inflytande i planeringsprocessen. Åhlström (2012) och Tahvilzadeh (2013) delar en uppfattning om medborgardialog är ett tämligen svårtolkat begrepp med svårigheter att implementera metoden i samhällsplanering, deltagandestegen kan därmed argumenteras vara ett medel för att nå en konsensus kring begreppet. Om den representativa demokratin hotas av en gemensam grundsats angående medborgardialog och hur den bäst implementeras ställer jag mig frågande till.

6:3 Kredibilitet

Då studien berör upplevelser angående den dialog som ägt rum i samband med projektet Västlänken blir diskussionen om trovärdigheten av känslig karaktär. Min roll som intervjuare och den roll jag besitter i form av att endast fånga informanten och respondenternas upplevelser föranleder ett perspektiv på diskussionen om kredibiliteten som omtvistlig. Det som uttrycks av medverkande är ingenting som kan stärkas med ytterligare information eller teser. Att däremot lyfta ett flertal parter medför möjligheten att generalisera resultatet till en större population vilket kan komma att stärka kredibiliteten. Resultatet kan diskuteras bli mer trovärdigt om intervjuer hade fortgått tills en större mättnad i svaren hade uppkommit. Respondenterna från folkrörelserna gav en relativt enhetlig bild av medborgardialogen som ägt rum, men informantens svar hade kunnat stärkas med ytterligare källor. Studiens generaliserbarhet är begränsad då resterande aktörer inom projekteringen samt uteslutna initiativ inte framkommer. Medverkandes upplevelser kan inte säga någonting om folkrörelserna eller Trafikkontoret i stort, men då medverkande företrädar initiativ samt kommunal myndighet kan de argumenteras ha en uppfattning om den känsla som råder inom folkrörelsen/instansen.

6:4 Vidare forskning

Vid fortsatta studier hade det varit intressant att studera projektets politiska förankring samt intervjua de politiker som i ett tidigt stadié ansvarade för dialogprocessen. Att dessutom involvera ett flertal aktörer, exempelvis trafikverket hade varit intressant för att få ett vidare perspektiv och en mer omfattande bild över dialogen, hur den har kommunicerats instanser emellan samt hur projektet har nått medborgarna. I fortsatt forskning hade det även varit intressant att lyfta en bredare population som inte företräder någon förening eller organisation, med syftet att fånga en allmän uppfattning eller upplevelse av dialogprocessen.

7. Slutsats

Västlänken har i stor utsträckning kommunicerats ut till medborgarna genom de samråd som ägt rum. Upplevelsen av dialogprocessen skiljer sig Trafikkontoret och folkrörelserna emellan. Informanten menar att dialogen i samband med Västlänken har varit givande i den mening att en bred allmänhet lockats till utställningskampanjer och samråd. Medan ett flertal respondenter i kontrast uttrycker en dialogprocess som präglats av informationskampanjer snarare än dialog.

Den dialogprocess som ägt rum i samband med Västlänken saknar i likhet med vad tidigare forskning påvisar en tydlig definition. Resultatet, som framhäver skilda upplevelser angående dialogens omfattning, ger antydning om att dialogen saknar gemensam referensram.

Medborgardialog som medel och metod lider av en avsaknad gemensam grundsats, då möjligheten att uppskatta och kvantifiera utgången av dialogprocessen förloras på grund av att metoden är öppet för tolkning och tillämpas på olika sätt. Trots den problematik som cirkulerar kring begreppets innebörd och implementering lyfter samtliga intervjuade vikten av en inkluderande planeringsprocess.

Att medborgardialog kan argumenteras utgöra en viktig del inom samhällsplaneringen är inte främmande. En stadsutveckling där medborgarna känner ansvar, tillhörighet och trygghet kan anses grundläggande. Den medborgardialog som ägt rum i samband med Västlänken indikerar på ett större problem som botten i bristen av en gemensam grundsats. Genom att utvärdera processen inför kommande projekt, skulle lärdomar kunna bidra till att i framtiden skapa en mer inkluderande planeringsprocess.

Referenser

- Allmendinger, P. (2009). *Planning Theory*. 2:a upplagan. Basingstoke: Palgrave Macmillan
- Allen, J. (2003). A question of language. In Pryke, M., Rose, G., Whatmore, S. (red.). *Using Social Theory*. (s.3-24). London: SAGE
- Arnstein, S.R. (1969, juli). A Ladder of Citizen Participation. JAIP, vol. 35, no 4, 1-13.
- Bryman, A. (2016). *Social research methods*. (Fifth edition). Oxford: Oxford University Press.
- Calderon, C. (2013) *Politicising Participation, Towards a new theoretical approach to participation in the planning and design of public spaces*. (Doctoral Thesis Swedish University of Agricultural Sciences Uppsala). Uppsala: SLU. Tillgänglig: https://pub.epsilon.slu.se/10390/1/calderon_c_130506.pdf
- Castree, N. (2009). Place: Connections and Boundaries in an Interdependent World. I Clifford, N.J., Holloway, S.L., Rice, S.P. & Valentine, G. (red.). *Key Concepts in Geography*. (s. 153-172). London: SAGE.
- Dalen, M. (2015). *Intervju som metod*. (2., utök. uppl.) Malmö: Gleerups utbildning.
- DeLyser, D., Herbert, S., Aitken, S.C., Crang, M. & McDowell, L. (red.) *The SAGE handbook of qualitative geography [Elektronisk resurs]* (s.373-387). London: SAGE.
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H. & Wängnerud, L. (red.) (2012). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. (4., [rev.] uppl.) Stockholm: Norstedts juridik.
- Göteborgs Stad. (2018). *Tidslinje*. Hämtad 2018-04-11, från <https://stadsutveckling.goteborg.se/sv/projekt/vastlanken/tidslinje/#menu>
- Göteborgs Stad. (u.å). *Västlänken*. Hämtad 2018-04-12, från <https://stadsutveckling.goteborg.se/sv/projekt/vastlanken/#menu>
- Healey, P. (2015). Citizen-generated local development initiative: recent English experience. *International Journal of Urban Sciences*, 19(2), 109-118, doi: 10.1080/12265934.2014.989892
- Khakee, A. (2000). *Samhällsplanering: nya mål, perspektiv och förutsättningar*. Lund: Studentlitteratur.
- Knox, P.L. & Marston, S.A. (2014). *Human geography [Elektronisk resurs] : places and regions in global context*. (6th ed., new int. ed.)
- Listerborn, C. (2015). Medborgarinflytande - om makt, genus och stadsutveckling. I Lindholm, T., Oliveira e Costa, S. & Wiberg, S. (red.). *Medborgardialog - demokrati eller dekoration?: tolv röster om dialogens problem och potential i samhällsplaneringen* (s. 65-83). Stockholm: Arkus.
- McDowell, L. (2010). Interviewing: Fear and Liking in the Field. In DeLyser, D., Herbert, S., Aitken, S.C., Crang, M. & McDowell, L. (red.) *The SAGE handbook of qualitative geography [Elektronisk resurs]* (s.156-171). London: SAGE.
- Nyström, J. & Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder: en översikt*. (3., [utök. och uppdaterade] uppl.) Lund: Studentlitteratur.
- Purcell, M. (2009). Resisting neoliberalization: Communicative planning or

- counter-hegemonic movements? *Planning theory*, 8(2), 140-165. doi: 10.1177/1473095209102232
- Skona Göteborg. (u.å). *Nätverket Skona Göteborg*. Hämtad 2018-05-08, från <http://skonagoteborg.nu/natverket-skona-goteborg/>
- Stoppa Västlänken Nu. (2017). *10 myter om västlänken*. Hämtad 2018-04-08, från http://wiki.stoppavastlanken.nu/doku.php?id=10_myter_om_vaestlaenken
- Stoppa Västlänken Nu. (u.å). *Om stoppa västlänken nu*. Hämtad 2018-04-08, från <http://stoppavastlanken.nu/om-stoppa-vastlanken-nu/>
- Tahvilzadeh, N. (2013). Dialog i tiden. I Stenberg, J., Abrahamsson, H., Benesch, H., Berg, M., Castell, P., Corkhill, E., Danielsson, S., Fridén, A. , Heed Styffe, R., Jadelius, L., Larberg, V. & Tahvilzadeh, N. (red). *Framtiden är här: Hur invånare kan bli medskapare i stadens utveckling*. Gothenburg: Chalmers University of Technology.
- Trafikverket. (2017). *Tidsbubblan*. Hämtad 2018-04-08, från www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/Nyheter/2017/tidsbubblan/
- Trädplan Göteborg. (u.å). *Om Nätverket Trädplan Göteborg*. Hämtad 2018-05-08, från <http://www.tradplangoteborg.se/om/om-natverket/>
- Västsvenska Folkinitiativet. (u.å). *Det här är västsvenska folkinitiativet*. Hämtad 2018-04-08, från <http://folkinitiativet.se/om-oss/>
- Åhlström, L. (2012). *En förstudie kring medborgardialog - Hur fungerar medborgardialogen kring Lerum kommuns visionsarbete och arbetet med Pilot Gråbo?*. Minstra urban futures, Chalmers.

Bilaga 1

Intervjuguide Trafikkontoret

Inledande berätta om uppsatsens tema, fråga om jag får spela in och att jag kommer göra det jag kan för att bevara anonymiteten..

Vad har Trafikkontoret för roll/ansvar för projektet Västlänken?

Vad anser du att det finns för värden i att föra en dialog mellan medborgare och beslutsfattande/projekt?

På vilket sätt har Trafikkontoret arbetat med inflytande och medborgardialog i samband med Västlänken?

Arbetar ni utifrån någon mall eller riktlinjer angående medborgardialog?

Anser du att medborgardialogen/inflytandet har varit “närvarande” från start?

Anser du att medborgare i Göteborg Stad har haft möjlighet att påverka i vilket riktning projektet Västlänken utarbetats?

Anser du att medborgardialogen/inflytandet har skett till den grad som den borde?

Hur ser du på de demonstrationer som ägt rum?

Hur har ni bemött de protester som ägt rum?

Bilaga 2

Intervjuguide folkrörelsen

Inledande berätta om uppsatsens tema, fråga om jag får spela in och att jag kommer göra det jag kan för att bevara anonymiteten..

Vill du berätta om initiativet/nätverket och varför det startade?

(om det inte redan framkommit) Vilket år startade nätverket?

Har du tidigare varit delaktig i något liknande arbete?

Vad har du för roll inom nätverket/initiativet?

Vilka är nätverkets hjärtefrågor?

Tycker du att det är viktigt med dialog i beslutsfattanden? Varför? Varför inte?

På vilket sätt anser du att Trafikkontoret, Göteborg Stad har öppnat upp för dialog och informerat om projektet Västlänken?

På vilket sätt önskar du att dialogen angående Västlänken hade skett?

På vilket sätt anser du att Trafikkontoret har gett eller inte gett Göteborgs invånare utrymme och möjlighet att påverka i vilken riktning projektet Västlänken utarbetas?

Har du/ni medverkat i de forum för dialog som anordnats av trafikkontoret? T.ex. det samråd som ägde rum i Nordstan 2013, eller utställningen/montern som stod uppe 2016 på kulturkalaset

Om ja → Vilka metoder användes vid de tillfällen för kommunikation/information angående projektet? Fanns möjlighet att ställa frågor? Muntlig information eller via text?

Om nej → Varför inte?

Vilka försök till påverkan/inverkan har ni genom initiativet/nätverket genomfört?

Hur har kommunen och trafikkontoret bemött protesterna?