

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	3
1.1 Syfte och frågeställningar	4
1.2 Avgränsningar	4
1.3 Definitioner	4
1.4 Tidigare undersökningar	5
1.5 Disposition	6
2. BAKGRUND	6
2.1 Projektet Västkustbanan	6
2.1.1 Alternativ 1A	7
2.1.2 Alternativ 2A	8
2.2 Inblandade aktörer	9
2.2.1 Banverket	9
2.2.2 Lunds Kommun	10
2.2.3 Regeringen, näringsdepartementet	11
2.2.4 Aktivistgruppen Banbrytarna	11
2.2.5 Lag om byggande av järnväg	12
3. TEORI	12
3.1 Myndigheter kontra medborgare	12
3.2 Den liksidiga triangeln	13
3.3 Omvärldsanalys och Issues management	13
3.3.1 Strategisk PR=Issues management	15
3.4 Publiken och opinionen	16
3.4.1 Publikbegreppet	16
3.5 PR-etik	18
3.6 Dialog, diskussion och debatt	19
3.6.1 Den dominerande transmissionssynen	20
3.6.2 Den meningsskapande kommunikationen	21
3.7 Konflikt	21
4. METOD	22
4.1 Val av metod	22
4.2 Kvalitativ metod	23
4.3 Olika typer av intervjuundersökningar	23
4.4 Urval	23
4.5 Tidpunkt	24
4.6 Vår intervjuundersökning	24
4.7 Miljö och omständigheter	25
4.8 Respondenternas trovärdighet	26
4.9 Analysmetod	26

5. ANALYS OCH RESULTAT	26
5.1 Fyra medborgartyper	27
5.1.1 Innan beslutet	28
5.1.2 Efter beslutet	29
5.2 Medborgarnas inflytande, en delad publik	30
5.3 Enkelriktad kommunikation	31
5.3.1 För lite information	32
5.3.2 Ingen personlig information	33
5.4 Informationen kom för sent	34
5.5 Från diskussion till konflikt	34
5.5.1 En sakkonflikt	35
5.6 Boende efterlyser dialog	35
5.7 Aktivistgruppen som sändare	36
5.8 Medierna, en hjälp på traven	38
5.9 Aktörernas trovärdighet	39
6. SLUTSATS	40
6.1 En oliksidig triangel	40
7. FÖRSLAG TILL VIDARE FORSKNING	42
8. KÄLLFÖRTECKNING	43
9. BILAGOR:	47
Bilaga 1. Karta över alternativ 1A	47
Bilaga 2. Karta över alternativ 2A	48
Bilaga 3. Intervjufrågor till boende	49
Bilaga 4. Intervjufrågor till Banverket	51
Bilaga 5. Intervjufrågor till Banverket	53
Bilaga 6. Intervjufrågor till Lunds kommun	54

1. Inledning

Tågtrafiken mellan Malmö och Göteborg har ökat kraftigt de senaste åren. Detta har inneburit problem med flaskhalsar på flera ställen, inte minst på södra stambanan mellan Lund och Malmö och för Öresundstrafiken. Målsättningen har funnits sedan 1993 att göra Västkustbanan dubbelspårig vilket skulle förkorta resan mellan Malmö och Göteborg med nästan en timme. Idag är endast delar av sträckan utbyggda. Anledningen är att Banverket och Lunds kommun har haft svårt att komma överens om hur dubbelspåret ska dras genom Lund. Dessutom har de boende i stadsdelarna, Kobjer, Nöbbelöv, Oscarshem och Sliparelyckan med hjälp av aktivistgruppen Banbrytarna överklagat myndigheternas beslut. Enligt Banverket är det inte brist på pengar som hindrar Västkustbanans utbyggnad istället är det miljöprövning och tillståndsgivning som tar tid. Det förslag som idag är aktuellt för spårets dragning skulle innebära att ett fyrtiotal fastigheter måste lösas in av Banverket och ytterligare några kommer att ligga så nära som 30 meter ifrån spåret. De boende i de berörda stadsdelarna har i flera år kämpat för att få bort Västkustbanan från sin närmiljö. Nu väntar de olika parterna, Banverket, Lunds kommun och de boende på ett beslut från Regeringen och ett slutförande av projektet.

Vi valde detta ämne för att det är ett intressant exempel på kommunikationssvårigheter mellan medborgare och myndigheter. I det här fallet handlar det om att Banverket och Lunds kommun ska finna en överenskommelse med enskilda medborgare, vilket har inneburit att maktbalansen redan från början varit ojämn. Om myndigheterna utnyttjar sin maktposition kan de lätt köra över medborgarna och fatta sina beslut utan att lyssna på vad dessa har att säga.

Västkustbanan och de konflikter som präglat hela beslutsprocessen har tidvis varit mycket omdebatterade i medierna. I Lund fanns vid projektets början tre lokaltidningar som alla har skildrat projektet på olika sätt. Idag finns två av dem kvar. Medierna spelar också en viktig roll som opinionsbildare och inte minst aktivistgruppen Banbrytarna har använt sig av olika medier för att göra sin röst hörd. Ett exempel på detta är en hemsida som samlar alla dokument som legat till grund för myndigheternas beslut.

Sist men inte minst är detta ämne intressant på grund av de paralleller som kan dras till händelserna kring byggandet av Hallandsåstunneln där Banverket fått skarp kritik både av de boende och i medierna.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att undersöka kommunikationen mellan de olika parterna, Banverket, Lunds kommun och de boende, med tyngdpunkt på de sistnämnda. Analysen baseras på följande frågeställningar:

- Har det funnits någon kommunikation mellan berörda parter? I så fall hur har den fungerat?
- Har det förekommit en öppen dialog mellan de inblandade?
- Hur tycker de boende att problemet har vinklats i medierna?
- Hur har konflikten kring Västkustbanan påverkat de boendes förtroende för myndigheterna?
- Vad har intresseorganisationen Banbrytarnas arbete betytt för kommunikationen?

Frågeställningarna kommer att besvaras genom en kvalitativ intervjuundersökning.

1.2 Avgränsningar

Västkustbanans utbyggnad berör ett flertal områden i Lunds tätort på olika sätt. Vi har valt att begränsa oss till områdena Kobjer, Nöbbelöv, Oscarshem och Sliparelyckan, därför att många av de boende där kommer att drabbas av kraftiga bullerstörningar, expropriation eller på annat sätt är direkt berörda av utbyggnadens konsekvenser. Andra områden som till exempel Gunnesbo drabbas av utbyggnaden genom att skolor och daghem ligger så nära spåret att det blir en fara för lekande barn som lätt kan ta sig in på banområdet.

Det finns två aktivistgrupper som arbetar med dubbelspårsfrågan, Banbrytarna och Tåggruppen. På grund av brist på information om den senare har vi valt att avgränsa oss till Banbrytarna.

1.3 Definitioner

Vi kommer att använda oss av följande beteckningar i uppsatsen:

Projektet Västkustbanan/projektet/spårutbyggnaden

Dessa är de beteckningar vi använder oss av när vi talar om Västkustbanans utbyggnad till dubbelspår genom Lund.

Banverket

Banverket är en stor organisation indelad i olika Banregioner. Om inte annat anges kommer ”Banverket” i den här uppsatsen att användas för att beteckna Banverket i Malmö och den södra banregionen. Beteckningen används också när vi citerat en person som vi intervjuat på Banverket. Personens namn och titel utelämnas med tanke på anonymiteten.

Kommunen/Lunds kommun

Detta är den beteckningen vi använder oss av när vi talar om de olika enheter inom Lunds kommun som varit inblandade i projektet. Denna beteckning använder vi även när vi refererar till personer som vi intervjuat på kommunen, detta för att inte röja personens identitet.

Myndigheterna

Vi använder oss av beteckningen ”myndigheterna” när vi talar om Lunds kommun tillsammans med Banverket.

De boende/Villaägarna

Med boende/villaägarna menas invånarna i berörda stadsdelar.

Vi delar in de boende i två kategorier: Direkt berörda och indirekt berörda.

Direkt berörda

De direkt berörda är de som berörs av antingen expropriation eller på annat sätt måste upplåta del av tomt/fastighet till Banverket eller till Lunds kommun. Till denna kategori räknar vi också de boende vars fastigheter kräver fönsterbyte eller andra fasadåtgärder på grund av spårutbyggnaden.

Indirekt berörda

Med dessa avser vi andra boende i berörda områden men vars fastigheter inte kräver några åtgärder även om de störs av utbyggnaden i andra avseenden.

Intresseföreningen/aktivistgruppen/Banbrytarna/Intresseorganisationen

Här syftar vi på Banbrytarna.

1.4 Tidigare undersökningar

Vid Göteborgs Universitet genomfördes år 2000 av Centrum för forskning om offentlig sektor (CEFOS) det ämnesöverskridande projektet *Understanding siting controversy: the case of the West Coast Line*. Projektet hade som uppgift att belysa en rad dilemman som ett lokalt samhälle kan ställas inför när det konfronteras med ett storskaligt infrastrukturprojekt i närmiljön. Projektet baserades på enkätundersökningar som genomfördes med lokalbefolkningen på ett antal utvalda orter längs banan. Vid Lunds universitets statsvetenskapliga institution genomfördes vårterminen 2002 en uppsats med titeln *Politisk förankring i infrastrukturprojektet Västkustbanan*. Uppsatsens syfte var att undersöka hur de politiska ledarna ser på sina roller i beslutsprocessen i infrastrukturprojektet Västkustbanan. Detta är tidigare undersökningar som gjorts angående Västkustbanan och som har haft en annan inriktning än den vi har i vår uppsats. Vi kommer att knyta an till dessa i vår undersökning.

1.5 Disposition

I nästa kapitel det vill säga i bakgrunden tar vi upp fakta kring projektet Väst kustbanan. Här diskuteras de två alternativ (alternativ 1A och alternativ 2A) som ligger till grund för hur spåret kommer att byggas. Även inblandade aktörer, Banverket, Lunds kommun samt aktivistgruppen Banbrytarna tas upp här för att läsaren ska få en inblick i hur de olika parterna arbetar och vad de har för roller i projektet. Efter bakgrunden kommer ett teorikapitel där vi presenterar relevant teori som ligger till grund för analysen. Här tas bland annat upp PR-arbete och etik, omvärldsanalys, publik och opinion, dialog samt konflikt. Därefter kommer ett metodavsnitt där vi bland annat diskuterar val av metod och urval. Vad det gäller intervjugenomförandet och hur vi gick tillväga när vi analyserade vårt material. I kapitel fem analyserar vi intervjuerna med hjälp av de teorier som tagits upp i uppsatsen. Vi redovisar intervjuernas resultat i form av exemplifierade citat och uppsatsen avslutas med en slutsats samt förslag på fortsatta studier i detta ämne.

2. Bakgrund

Nedan följer kort historik till projektet och några inledande fakta om Väst kustbanans utbyggnad samt en presentation av de inblandade aktörerna.

2.1 Projektet Väst kustbanan

Utbyggnad av Väst kustbanan pågår idag för fullt. Många sträckor mellan Malmö och Göteborg är redan klara. Den 370 kilometer långa banan har idag dubbelspår på cirka en tredjedel av sträckan. När utbyggnaden är klar kommer nästan hela banan att ha dubbelspår och vara anpassad för snabbtågstrafik i 200 km/timme. Dubbelspårutbyggnaden kommer enligt Banverket att medföra fördelar som bland annat förkortad restid till cirka 2 timmar mellan Malmö och Göteborg. Idag är restiden 3,5-4 timmar. Turtätheten kommer att öka och detta gynnar både regionala och lokala resenärer. I samband med utbyggnaden kommer Banverket att vidta åtgärder för att förbättra miljön. Bland annat minimera störningar av bullret från tågen, plankorsningar med vägtrafiken mellan Kävlinge och Lund slopas och ersätts med planskilda korsningar (informationsblad Banverket).

Lunds centralstation är den fjärde mest trafikerade i landet och den mest omtalade på sträckan på Väst kustbanan. Utbyggnaden till dubbelspår på sträckan Norra Nöbbelöv och Lund C är under utredning och beslutet ligger för närvarande hos Regeringen. Utredningen har pågått sedan 1993 och behandlar två alternativ. Alternativen innebär dels en upprustning av den befintliga banan genom den nordvästra delen av staden (alternativ 1A), dels en ny bansträckning från orten Vallkära norr om Lund som skulle förena

Västkustbanan med södra stambanan utanför tätbebyggt område (alternativ 2A). Enligt utredningar från Banverket och Lunds kommun är det första alternativet det bästa (Grimes, M. 2001). Under nästa kapitel tar vi upp varför alternativ 1A är bättre än alternativ 2A enligt dessa parter. Detta har medfört starka protester från boende i de berörda områdena. Som vi nämnde inledningsvis kommer ombyggnaden av det befintliga spåret enligt alternativ 1A innebära att fastigheter måste lösas in och ytterligare några kommer att ligga så nära som 30 meter från spåret.

Intresseorganisationen "Banbrytarna" har länge försökt att få bort järnvägen som redan idag är störande för bostadsområdena. Boende tycker att järnvägen borde flyttas och möta södra stambanan norr om Lund (alternativ 2A) men de har inte fått något stöd från vare sig Lunds kommun eller Banverket (Sydsvenskan 2002/08/07). Samtliga partier i Lunds kommun förutom centerpartiet ställde sig bakom dubbelspår i befintligt läge (alternativ 1A). Kommunfullmäktige fattade ett beslut år 1997 om en detaljplan för utbyggnad (enligt alternativ 1A) i befintligt läge. Efter 1997 har de boende överklagat beslutet eftersom de anser att alternativ 2A är det bästa alternativet för boendemiljön. Om Regeringen fattar ett beslut om att dubbelspåret får byggas kommer det behövas fler bullerskydd och ökat säkerhetsavstånd som kan betyda att fler hus blir omöjliga att bo kvar i. Beslutet har legat hos Regeringen i sex år och ett 40-tal familjer väntar oroligt på beslut om de kan bo kvar i sina hus och om de i såfall kommer att bo mindre än 30 meter från dubbelspåret. Nu ligger beslutet hos Regeringen och parterna väntar på att ett beslut ska tas (Sydsvenskan 2001/03/30).

Nedan ska vi presentera de olika alternativen och varför alternativ 2A inte prioriteras framför alternativ 1A. I flera utredningar har alternativen jämförts med varandra detta med hänsyn till den samhällsekonomiska bedömningen (Stadsarkitektkontoret 1995/04/27).

2.1.1 Alternativ 1A

Alternativ 1A (se bilaga 1) är det alternativ som Banverket och Lunds kommun vill bygga och kommer att innebära att järnvägen byggs ut i befintligt läge. Ett dubbelspår på en sträcka av närmare tre kilometer dras rakt igenom bostadsområden i de norra delarna av Lunds tätort. Alternativ 1A kommer att innebära inlösen av flera fastigheter och ytterligare fastigheter som kommer att ligga närmare än 30 meter från dubbelspåret. En annan fråga som kopplats till projektet Västkustbanan men som vi inte kommer att beröra är bygget av ett nytt godsspår genom Skåne. För att alternativ 1A ska bli av har det enligt Lunds kommun skrivits ett avtal med Banverket att ett yttre godsspår ska byggas. Detta avtal gick ut på att om kommunen godkände utbyggnaden av Västkustbanan i befintligt läge enligt

alt 1A så skulle Banverket bygga ett nytt godsspår utanför Lund. Därmed skulle den ökade tågtrafiken, inklusive godstrafiken, som Västkustbanans utbyggnad på befintligt läge kommer att medföra, kompenseras genom att en del av trafiken på södra stambanan inte längre skulle gå genom staden. Banverket menar dock att inget löfte har givits men man ska verka för ett yttre godsspår i järnvägsplanen men detta blir troligen inte aktuellt inom de närmaste tolv åren. De vill hellre bygga ut södra stambanan med ytterligare två spår. Det nya godsspåret är under utredning men ännu finns det inget beslut om att bygga det (Sydsvenskan 2002/10/24)

Utbyggnad till dubbelspår i befintligt läge skulle bland annat medföra att en planskild spårkorsning skulle anläggas vid Västkustbanans anslutning till södra stambanan vid Kung Oscars bro. Hållplatsen vid Gunnesbo bibehålles i nuvarande läge (se bilaga 1). Alternativ 1A medför störst miljöpåverkan för boendemiljön. Det som också påverkas är stadsbilden eftersom bullerskärmar kommer att byggas. (PM 1995/04/27). Genomförd bullerutredning av Boverket visar att bullerkrav kan klaras i alternativ 1A och jämfört med dagsläget förbättras bullerdämpningen. Alternativet är en bättre lösning för framtida tågföring och tidtabellsläggning och är enligt utredning bättre än alternativ 2A ur samhällsekonomisk synpunkt (Stadsarkitektkontoret 1995/05/12).

2.1.2 Alternativ 2A

Initiativet till alternativ 2A (se bilaga 2) kommer ifrån de boende i de berörda stadsdelarna. Alternativet innebär ett nytt dubbelspår via Fredentorp mellan Nöbbelöv och Vallkärra by med anslutning till befintligt dubbelspår för södra stambanan norr om Norra Ringen (se bilaga 2). Anslutningen till södra stambanan byggs planskild. Befintligt enkelspår via Gunnesbo rivs upp med undantag för avsnittet mellan Oscarshem och södra stambanan där spåret bibehålles för att möjliggöra framtida spåranslutning till Gunnesbo industriområde. Gunnesbo hållplats försvinner i detta alternativ.

Alternativ 2A ger stor påverkan på natur- och kulturmiljön, landskapsbilden samt rekreationsintressen. Utbyggnaden av detta alternativ medför påverkan på området kring Fredentorps begravningsplats samt kulturhistoriska intressen kring Fredentorp, landskapet vid Nöbbelövs mosse och Vallkärra kyrka (PM 1995/04/27). För alternativ 2A är det inte sannolikt att en ny hållplats kommer att anläggas vid Lund Norra på grund av sämre trafikeringsförutsättningar.

Fördelarna med alternativ 2A innebär mindre störningar och risker för boendemiljön (Floreby, S. 2002). Ur boendes synpunkt skulle detta alternativ innebära minskad tågtrafik på nuvarande bana genom bland annat

områdena Kobjer, Nöbbelöv, Oscarshem och Sliparelyckan. Även efter åtgärder enligt detaljplanförslaget är alternativet något bättre än alternativ 1A ur säkerhetssynpunkt (Stadsarkitektkontoret 1995/05/12).

2.2 Inblandade aktörer

När det gäller stora byggnadsprojekt som järnvägs- eller vägbygge är det många olika myndigheter inblandade. När det gäller Väst kustbanan har vi valt att koncentrera oss på de parter som är viktigast för genomförandet av sträckan Kävlinge – Lund, det vill säga Banverket, Lunds kommun och de boende i områdena representerade av intresseföreningen Banbrytarna. Nedan följer en kort presentation av de inblandade aktörerna i projektet med Väst kustbanans utbyggnad genom Lund.

2.2.1 Banverket

Det svenska järnvägsnätet omfattar totalt cirka 15 300 spårkilometer. Cirka 80 procent av dessa utgörs av statens järnvägsanläggningar. Banverket är den myndighet som ansvarar för järnvägarna i Sverige. Dess främsta uppgift är att ansvara för drift och underhåll av de statliga järnvägsspåren samt bistå riksdag och regering i järnvägsfrågor. Banverket ska också samordna den lokala, regionala och interregionala järnvägstrafiken samt ge stöd till forskning och utveckling inom järnvägssektorn. Myndigheten finansieras främst med statliga anslag och verksamheten styrs av riksdagens transportpolitik. Det övergripande målet i transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning och att skapa förutsättningar för snabba, punktliga, prisvärda och säkra järnvägstransporter.

Banverkets organisation är uppdelad på ett huvudkontor i Borlänge, fem regionkontor i de olika banregionerna (norra, mellersta, östra, västra och södra) samt ett antal producerande enheter (Banverket produktion, Banverket Projektering, Banverket Industridivisionen, Banverket Materialservice, Banverket Banskolan och Banverket Data). Till Banverket hör också två egna myndigheter, Tågtrafikledningen och Järnvägsinspektionen. Totalt har Banverket cirka 6 500 anställda (Broschyr, *Banverket, en kort presentation*).

Väst kustbanans utveckling i Lundaområdet hör till det södra regionkontorets ansvarsområde. På regionkontoret i Malmö finns en projektledare som tillsammans med huvudkontoret i Stockholm har hand om projektets utveckling. Det slutgiltiga beslutet ligger dock på Regeringens ansvar. Eftersom att projektet sedan sex år tillbaka har legat på Regeringens bord finns det för tillfället ingen informatör i den södra banregionen som direkt arbetar med projektet Väst kustbanan. Däremot ämnar man anställa en person

till detta så snart beslutet kommer ifrån Regeringen och bygget får klartecken. Banverket har i detta projekt ett tätt samarbete med Lunds kommun. Det är till exempel kommunen som ansvarar för detaljplanen och som ser till att bygget respekterar närmiljön. Lunds kommun har också tillsammans med Banverket ansvaret för att de boende får den information de behöver (Banverket, intervju 2002/11/19).

2.2.2 Lunds kommun

Lunds kommun har en framträdande roll i utvecklingen av projektet Väst kustbanan. Det är i hög grad kommunen som haft ansvaret för att värdera de olika alternativen och deras intrång i boende- och närmiljöområdena. Till sin hjälp i denna utvärdering har man haft Länsstyrelsen som 1995 gjort en opartisk utredning av de olika alternativen. För utredningens skull upprättades också efter beslut i kommunfullmäktige 1994 och 1995 en detaljplan över området från Norra Nöbbelöv in till Lund C. Både detaljplanen och Länsstyrelsens yttrande fastslår att alternativ 1A, det vill säga att dubbla järnvägsspåret i befintligt läge är det bästa ur samhällsekonomisk synpunkt.

För detaljplanen ansvarar Stadsbyggnadskontoret som är den enhet som svarar för kartframställning, mättningsverksamhet och fastighetsbildning i Lunds kommun. På stadsbyggnadskontoret arbetar förutom kartritare även en informatör som har hand om byggärenden (Lunds kommuns hemsida, *Välkommen till stadsbyggnadskontoret*, 2002/11/07).

I utarbetandet av detaljplanen samarbetar stadsbyggnadskontoret med andra kommunala förvaltningar till exempel tekniska förvaltningen och miljöförvaltningen (Lunds kommun, intervju 2002/12/03).

Beslut som berör Lunds kommun kan fattas av fullmäktige, kommunstyrelse, nämnd eller tjänsteman beroende på vad frågan gäller. Beslut i fullmäktige redovisas i protokoll som innehåller en redogörelse för ärendet, förslag, yrkanden, fattade beslut samt uppgifter om vilka ledamöter som varit närvarande. Kommunfullmäktiges protokoll är allmänna handlingar och tillgängliga för alla.

Överklagande av kommunala beslut kallas för besvär. Man skiljer på kommunalbesvär och förvaltningsbesvär. Kommunalbesvär handlar om huruvida beslutet tillkommit på rätt sätt och får bara göras av en kommunmedlem. Förvaltningsbesvär kan anföras av den som berörs av beslutet. Vid förvaltningsbesvär görs en fullständig prövning, det vill säga den är inte begränsad till enbart beslutets laglighet. Ett överklagande av

kommunens beslut ska lämnas inom tre veckor till beslutande organ i kommunen (Lunds kommuns hemsida, *Om beslut och besvär* 2002/11/07).

2.2.3 Regeringen, näringsdepartementet

I och med att ärendet överklagats ligger nu beslutet angående Väst kustbanans utbyggnad på Regeringens ansvar. Beslut rörande järnvägsfrågor fattas av näringsdepartementet. Dessa ansvarar för 43 myndigheter däribland Banverket. Myndigheterna står för den löpande verksamheten medan Regeringen bestämmer mål och riktlinjer. Det är även Regeringen som fördelar resurserna till verksamheten (Regeringens hemsida 2003/01/07).

2.2.4 Aktivistgruppen Banbrytarna

Aktivistgruppen bestående av boende i stadsdelarna Kobjer, Nöbbelöv Oscarshem och Sliparelyckan har utgjort ett starkt motstånd i processens framskridande. Banbrytarna har arbetat mycket aktivt med frågan och fått stort genomslag i media. Av medierna har intresseföreningen framhållits som exempel på hur medborgare kan göra sin röst hörd, bland annat med hjälp av Internet. En undersökning som gjorts av Centrum för forskning om offentlig sektor (CEFOS) vid Göteborgs Universitet har visat att tonen mellan Banbrytarna och kommunen stundtals varit hätsk. Aktivistgruppen har anklagats för att ha spridit lögnaktig propaganda samtidigt som Banbrytarna anklagat kommunledningen för att vara maktfullkomlig och inte lyssna på sina medborgare (Grimes, M. 2001).

Banbrytarna är framförallt föreningen för dem som berörs av Väst kustbanans utbyggnad i Lunds kommun. Dessa kämpar för en miljövänlig utbyggnad och en god boendemiljö i Lunds norra stadsdelar. På föreningens hemsida kan man ta del av dokument och utredningar rörande dubbelspåret vara eller ickevara. Här finns dessutom kartor och beskrivningar över de två olika alternativen 1A och 2A. Banbrytarna anser att Banverkets och Länsstyrelsens granskning av de två alternativen inte utförts på ett korrekt sätt utan att det "fuskats och fifflats" med de samhällsekonomiska kalkylerna. Man anklagar också Länsstyrelsen för att ha godkänt alternativ 1A utan att säkerhetsaspekterna utretts på ett tillfredsställande sätt. Dessutom sägs 130 samrådsyttranden som motsätter sig Banverkets alternativ ha "smusslats" bort då kommunen skulle välja alternativ. Syftet med Banbrytarnas Internetsidor är att informera allmänhet, medier, politiker och beslutsfattare om de olika turerna i ärendets utredning (Banbrytarnas hemsida 2002/11/07).

2.2.5 Lag om byggande av järnväg

Frågor som rör hur staten eller en kommun kan ta mark i anspråk genom tvångsförfarande regleras i expropriationslagen. Lagen om byggande av järnväg reglerar hur järnvägsbygget ska skötas. Om inlösen av mark i samband med järnvägsbygge säger lagen bl.a. att hänsyn ska tas både till enskilda och allmänna intressen och att järnvägen bör byggas på sådant sätt att ändamålet vinnas med minsta möjliga olägenhet och intrång. Fördelarna med järnvägen ska överväga de olägenheter som orsakas enskilda. Markägare ska alltid ges rätt att yttra sig (Lag 1998:804, lag 1998:850).

3. Teori

I detta kapitel presenteras de teorier som kommer att ligga till grund för analysen. Vi börjar med att resonera allmänt kring kommunikationen mellan myndigheter och medborgare. Därefter kommer vi in på de mer specifika begreppen omvärldsanalys, issues management, PR-etik, publik, dialog samt konflikt.

3.1 Myndigheter kontra medborgare

För många svenska myndigheter har den klassiska enkelriktade, sändarstyrda modellen för kommunikation varit dominerande. ”Sändaren har utgått från att den egna analysen av situationen är den korrekta och att den analys man gjort av mottagarens situation leder fram till ett visst behov av information hos mottagaren” (Flodin, B. 1999:14). En medborgare får inte ses som en hjälplös människa som inte kan hantera information. Om man utgår från den enskilda medborgarens situation kan man nå en djupare förståelse av de ställningstaganden som han/hon gör. Det är den enskilda medborgaren och gruppens krav, förväntningar, specifika situation, medievanor med mera som resulterar i vilken information medborgarna söker och ger, genom vilka kanaler och med vilken behållning. En av Brenda Dervins teorier bygger på tanken att människor försöker skapa en meningsfull och fungerande vardag. Om myndigheterna frågar medborgarna hur de upplever sin situation just nu, vilka enskilda problem de står inför och vilka beslut som ska fattas samt vilken information som behövs för dessa beslut, går det att återge medborgarnas syn på deras sökning, bearbetning och användning av information samt hur det hjälper dem att göra vardagen begriplig och hanterlig (Flodin, B. 1999).

En annan teori är James Grunigs teori som bygger på tre begrepp som tillsammans förklarar varför människor är beredda att kommunicera i en specifik fråga. Dessa tre begrepp är problemmedvetenhet, medvetenhet om begränsningar samt grad av involvering (Flodin, B. 1999).

Begreppet *problemmedvetenhet* innebär att människor upplever att något saknas i en särskild situation. När medborgarna står inför en problematisk situation reflekterar och söker de efter information. Det kan vara problematisk situation i en viss miljö eller vid en specifik händelse. Det andra begreppet *medvetenhet om begränsningar* innebär att människor inte engagerar sig i ett problem för att de tycker att de inte kan göra något åt problemet. Det sista begreppet är *grad av involvering*. Begreppet innebär i vilken utsträckning som en medborgare anser att en viss händelse är viktig eller angår honom/henne (Flodin, B. 1999).

3.2 Den liksidiga triangeln

En modell av Nordlund behandlar det kommunikativa förhållandet mellan myndigheter, medborgare och massmedier i ett demokratiskt samhälle (se figur 1).

Figur 1. Den liksidiga triangeln illustrerar den idealiska relationen mellan myndigheter, medborgare och massmedier (efter Nordlund, 1994, citerad i Sandberg, H., Thelander, Å.1998).

Om ett samhälle är demokratiskt ska modellen vara liksidig det vill säga kommunikationen ska flyta i alla riktningar i form av tvåvägskommunikation. Rollfördelningen mellan avsändare och förmedlare av information skall tydligt ses av mottagaren. Om tvåvägskommunikation ska flöda i alla riktningar krävs det att alla parter är aktiva och tar initiativ till kommunikation. För att detta ska fungera krävs det att de tre parterna öppet och förtroendefullt ska kunna kommunicera med varandra. När något inträffar i samhället utsätts relationerna mellan parterna för påfrestningar (Sandberg, H., Thelander, Å. 2002).

3.3 Omvärldsanalys och Issues Management

Alla organisationer har intresse av omvärldsanalys. Att bevaka sin omvärld är nödvändigt inte minst för informations- och kommunikationsarbetet. Organisationer måste bevaka sin omgivning för att kunna lokalisera sådant

som kan ha betydelse för arbetet. Detta gäller även myndigheter som ofta arbetar med kontroversiella frågor. En issue förklaras oftast som en omstridd fråga som antingen finns eller som kan dyka upp och som kan förväntas ha konsekvenser för organisationens verksamhet. Därför är det viktigt att ha en ständig bevakning av omvärlden, den omgivning som en organisation på nära och långt håll är beroende av.

Ett av de största problemen som alla organisationer idag är utsatta för är omvärldens föränderlighet. Omgivningen förändras ständigt, ibland långsamt, ibland lite fortare. Förutsättningarna kan förändras när som helst och det går inte att slå sig till ro. Samtidigt är framtiden svår att förutsäga och osäkerheten tvingar organisationen att hela tiden vara beredd på det oväntade (Larsson, L-Å. 2001)

Omvärldsanalys handlar om att minska osäkerheten genom att försöka skapa sig en bild av hur omvärlden ser ut och hur den kan komma att förändras samt vilka konsekvenser dessa förändringar kan få för organisationen (Larsson, L-Å. 2001).

Inom PR använder man ofta det angloamerikanska begreppet issues management för omvärldsanalys. Det som skiljer de två begreppen är att medan omvärldsanalys bara omfattar den första fasen, analysfasen så omfattar issues management hela processen från analys till hantering av analysresultaten (Larsson, L-Å. 2001). En av de främsta företrädarna för forskning på området, Robert Heath (2001), menar att issues management gör det möjligt att identifiera och koppla ihop opinioner så att de blir hanterbara. Detta hjälper organisationen att vara proaktiv istället för reaktiv, dvs. de kan agera på egna villkor istället för att tvingas mot väggen när problemen redan uppstått.

Heath (2001) sammanfattar issues managementprocessen i fem steg fram till genomförandet av åtgärder:

- Identifiering
- Avsökning
- Bevakning
- Analys
- Prioritering av åtgärder

Det första steget identifiering innebär att man söker efter opinioner och trender för att se vad som skulle kunna hända och hur detta skulle kunna påverka organisationen. Avsökning innebär att man söker av verkligheten för att se var man kan få veta mer om frågan. Bevakning innebär att hålla uppsikt på en opinion. Enligt Heath genomgår opinioner ofta en likartad

utveckling från uppkomst till genombrott. En viktig fas i denna utveckling är när trenden definieras, får ett namn och grupper börjar bildas runt den. Analysen kan användas dels för att identifiera eventuella hot mot organisationen och dels genom att man bevakar förändringar i omgivningen för att kunna agera när opinionen är gynnsam. På så sätt kan organisationer använda sig av omvärldsanalys för att etablera frågor den gynnas av på agendan. Via medierna skapas händelser och nyheter så att publiken uppmärksammas på ett visst problem så att organisationen sedan kan framstå som den har lösningen på problemet (Larsson, L-Å. 2001).

3.3.1 Strategisk PR = Issues management

Grunig (1992) menar att en organisation som har en effektiv PR-strategi kan lösa de flesta problem redan innan de uppstår, innan problemet har blivit en "issue". Han menar att en issue uppstår i och med att publiken upptäcker att någonting inte är som det ska. En issue är således ett problem som inte blivit löst. När en issue uppstår bildas vanligen också aktivistgrupper. Enligt Grunig är strategisk PR bästa sättet att komma till rätta med dessa.

Marie Uhrwing (2001), forskare i statsvetenskap vid Göteborgs Universitet definierar intressegrupper som "en grupp människor med en fast sammanhållning som utifrån sina gemensamma attityder och/eller intressen ställer krav på andra människor eller institutioner i samhället". Utmärkande för en intresseorganisation är att den fungerar som en sorts informationskanal både för de människor i befolkningen som berörs av till exempel ett politiskt beslut och för beslutsfattare som behöver skaffa sig sakuppgifter inom områden där det är svårt för dem att hämta information själva (Ibid.).

Aktivister definierar själva sina mål med sin verksamhet. Att dessa grupper uppstår beror oftast på att en händelse eller en utveckling väcker uppmärksamhet hos ett antal människor i samhället vilka ställer krav på åtgärder. Aktivistgrupper består oftast av flera personer som slagit sig samman för att gemensamt försöka påverka ett visst ärende i en bestämd riktning. Om till exempel en myndighet ger ut alltför lite information eller om de handlar i ett ärende utan att ha kontaktat/diskuterat med de berörda är en sammanslagning av aktivistgrupp ett bra alternativ för att få de berördas röst hörda. Om till exempel myndigheter är öppna för att en dialog kommer tillstånd skapas bättre förutsättningar att undanröja missförstånd. Det är viktigt att dessa tar till sig aktivisternas definition av händelsen/situationen (Flodin, B. 1999).

Aktivister ses av många organisationer som problem och de behandlas ofta som hot mot organisationer (Heath, 2001). Grunig (1992) menar att när

aktiva medlemmar ur publiken går med i aktivistgrupper bidrar de till inskränkningar i organisationens självständighet och tvingar fram ett behov av strategisk PR.

3.4 Publiken och opinionen

Aktivistgrupperns arbete går ofta ut på att påverka den allmänna opinionen för att på så sätt få inflytande över myndigheters beslut. Aktivisterna är således viktiga aktörer för allt PR-arbete.

James Grunig, en av frontfigurerna inom den moderna PR-forskningen skriver: *"In essence, then, public opinion is both cause and effect of public relations activities"* (Larsson, L-Å. 2002:10, cit. efter Grunig, J. E. 1997). Opinionsbildning var länge ett av huvudområdena för forskare i Public Relations. Edward Bernays, en av de första utövarna inom PR-branschen menade till och med att en PR-konsults främsta uppgift var att verkställa opinionsbildning i samhället (Larsson, L-Å. 2002). I det medierade samhälle vi lever i idag är det naturligt att medier som press, radio och tv har en stor betydelse för den allmänna opinionen.

Enligt en av PR-historiens frontfigurer, Lippman (1947) handlar opinionsbildning om att skapa bilder i folks medvetande ("pictures in the minds of millions"). En av PR-konsulternas främsta uppgifter var enligt Lippman att verkställa opinionsbildningen i samhället genom att agera utifrån dessa bilder. Han menar att vi uppfattar omvärlden utifrån de bilder vår kultur har placerat i vårt medvetande. Vi har direkta upplevelser från en mycket liten del av världen men våra åsikter täcker en långt vidare sfär. Det vi inte har upplevt själva känner vi till genom de stereotyper som vi skapar genom sådant som andra berättat för oss och som vi kan föreställa oss.

3.4.1 Publikbegreppet

För att förstå hur den allmänna opinionen ter sig och vad som skapar och påverkar den måste man börja med att reda ut begreppen "opinion" och "publik". Det är alltid svårt när man ska hitta svenska motsvarigheter till engelska begrepp och termer. "Public relations" liksom "public opinion" är två sådana begrepp som förlorar en stor del av sin tydlighet när de översätts till svenska. Som termerna låter förstå handlar det i båda fallen om publiken. Relationer med publiken och publikens opinion eller som det oftare heter på svenska den allmänna opinionen. Både PR och opinionsbildning fokuserar alltså på folket eller publiken om man ska direktöversätta från engelskans "the public". Numera talar man oftare om segment av befolkningen än en enda publik. Grunig (1992) hävdar att det inte finns någon allmän publik, enligt honom är folket uppdelat i olika grupper som alla har specifika intressen.

I ”*The crowd, the public and the mass*” delar Herbert Blumer (1946) in befolkningen i olika kategorier som i sin tur delas in i flera underkategorier. Blumer skiljer på begreppen folksamling, massa och publik. En folkmassa utmärks av dess tillfälliga existens och lösa organisation. Medlemmarna kommer och går och deras intresse riktas mot ett objekt som är orsaken till själva folksamlingen (Ibid.).

Skillnaden mellan en folkhop och en massa är ganska vag. Det som utmärker massan är att det finns ett gemensamt intresse. Liksom folkhopens kan massans medlemmar komma från olika samhällsskikt och kulturer. Anledningen till massans bildande är att ett objekt har fångat deras intresse. Massan är också en anonym grupp som bygger på anonyma individer och det förekommer mycket lite utbyte individerna emellan. De är ofta geografiskt skilda från varandra och har ingen fysisk kontakt som i exemplet med folkhopen. Massan kan i stället bestå av ett stort antal individer som var och en för sig följer en viktig händelse till exempel genom medierna. Det är viktigt att påpeka att individerna i massan inte kommunicerar med varandra eller har någon fysisk kontakt. Detta innebär i de flesta fall att de tvingas agera som individer och inte kan ryckas med av den allmänna rörelsen. Många forskare menar att massans passivitet är ett hot mot demokratin då det inte finns någon kollektiv diskussion som för frågan framåt mot en handling (Sandberg, H. 2002).

Den tredje gruppen som Blumer tar upp är publiken. Han beskriver den genom följande tre punkter:

- Publik är en grupp människor som konfronteras med ett gemensamt problem eller en fråga.
- Publiken är ofta delad i sina åsikter om hur problemet/frågan ska åtgärdas.
- Publiken engagerar sig i en diskussion kring frågan.

Publiken enligt dessa tre kriterier skiljer sig lite från publikbegreppet som behandlats tidigare i denna uppsats. Förekomsten av en fråga, diskussion eller kollektiv åsikt är kännetecknande. En publik bildas enligt Blumer som respons till en viss situation. Det är ingen etablerad grupp som agerar utifrån kulturella mönster. Publikerna varierar med frågorna och det finns alltså lika många publikers som det finns frågor. Enligt Blumer är själva frågans existens ett tecken på att situationen inte kan hanteras utifrån etablerade mönster utan kräver en kollektiv debatt. Publiken bygger på grupper av individer med olika åsikter och dess agerande måste grunda sig på en allmän diskussion. Till skillnad från en folksamling karakteriseras publiken av konfliktrelationer. Publikens dilemma är att uppnå konsensus när den i verkligheten är delad och att agera enhetligt när det råder delade meningar

om vilken aktionen ska bli. Aktionen måste vara resultatet av ett kollektivt beslut baserat på den allmänna opinionen (Blumer, H. 1946).

PR är egentligen ett tvetydigt fenomen (Sandberg, H. 2002). Å ena sidan handlar det om att stå samhället till tjänst, å andra sidan går mycket av PR-arbetet ut på att styra människors tankar och handlingar i en viss riktning. Detta kan nog vara en av orsakerna till varför PR-konsulter idag inte anses som särskilt trovärdiga. PR-branschen har fått rykte om sig att vara manipulativ och lite oseriös. Men opinionsbildning handlar inte så mycket om övertalning som att uppmuntra till engagemang. En kollektiv diskussion och opinion är en förutsättning för det demokratiska samhället. Det gäller att till varje pris förhindra att publikerna blir till en enda passiv massa. Även opinionsmätningarna har kritiserats för att de används som manipuleringsverktyg och felaktigt försöker visa en allmän opinion som skulle stå för hela folket. Kritiken mot opinionsundersökningarna har gjort att man allt oftare föredrar att tala om flera publikers istället för en enda (Ibid.). För den allmänna opinionen kan aldrig vara summan av de enskilda individernas åsikter utan ska ses som en kollektiv produkt. Den växer fram ur en kollektiv diskussion och kan snarare beskrivas som en tendens bland de enskilda åsikterna och som skapats av oppositionens styrka och motargument. Som en kollektiv produkt representerar den allmänna åsikten inte hela publiken. Den allmänna opinionen rör sig alltid mot ett beslut men som aldrig kan bli helt enhetligt.

3.5 PR-etik

Det diskuteras ofta i medierna om huruvida Public Relations är en seriös verksamhet. Branschen har länge dragits med ett ganska dåligt rykte och många tycks tro att PR främst handlar om att lura folk på bästa möjliga sätt utan att de märker det. Därför kan det vara ganska passande att diskutera ämnet etik i samband med PR-verksamhet. Eftersom PR och strategisk kommunikation i allmänhet ofta handlar om att påverka folks beteende eller handlande på ett eller annat sätt är det viktigt att det finns klara regler för hur detta ska gå till. En felaktig kommunikationsstrategi kan få helt motsatt effekt och ge en mycket negativ bild av den sändande organisationen. Ett etiskt handlande innebär ofta i PR-verksamheten att vara en trovärdig avsändare. Alla som sysslar med PR ställs nästan dagligen inför etiska avgöranden. Våra vardagliga val och handlingar styrs i grunden av våra värderingar och attityder. PR-etik berör samtliga delar av PR-processen men tyngdpunkten ligger vid det övergripande perspektivet. Etiken kan inte heller studeras frikopplat från samhället i övrigt då den alltid är närvarande i det ramverk som omger livet (Jarud, A. 2002).

Etiken behandlar frågor som rättigheter och skyldigheter, plikt, dygd och rättvisa (Jarud, A. 2002). Ofta används ordet som en synonym för moral som har en liknande betydelse. Ett etiskt handlande betyder då ett handlande som uppfyller högt ställda moraliska krav. När det gäller yrkesetik försöker man dock att särskilja begreppen. Med moral menar man något som alla har, god eller dålig, medveten eller omedveten. Etiken är däremot alltid medveten och kan sägas vara en slags moralens teori. Den ska ligga till underlag för ett övervägt och medvetet handlande i situationer där man kan tvingas välja mellan olika lojaliteter (*Den professionella informatören*, DIK 2001).

Etiken hänger samman med en av PR-verksamhetens viktigaste beståndsdelar nämligen legitimitet och förtroende. Det är därför etik är så viktigt för verksamheter som bygger på relationer mellan människor, det etiska handlandet växer fram i relation med andra. Om det råder oenighet om vilket handlande som är rätt eller fel uppstår etiska dilemman som kan vara svåra att lösa. En grundläggande tanke är att etik i PR-verksamhet uppnås genom kommunikationsformen dialog.

PR-forskaren James Grunig (1992) hävdar att den enda etiska kommunikationsmodellen är den symmetriska modellen. Andra modeller kan användas för att förespråka praktiskt taget vilket syfte som helst. Den symmetriska tvåvägsmodellen definierar etiken som en process inom public relations snarare än som ett resultat. Han menar att de symmetriska modellerna skapar ett forum för dialog mellan människor med olika värderingar. Så länge dialogen är strukturerad enligt etiska regler kan resultatet inte bli oetiskt (Ibid.)

3.6 Dialog, diskussion och debatt

Dialogen bör vara ett möte av öppenhet där deltagarna kan presentera sina positioner i olika frågor och vara villiga att diskutera. I denna dialog bör varje aktör utgå från de strukturella förutsättningar som finns till exempel mellan myndighet och medborgare. När det gäller infrastrukturutbyggnader bör de inblandade ha en strävan efter att nå gemensamma lösningar på problemet (Flodin, B. 1999). Människor kan samtala med varandra på olika sätt nämligen genom att föra en dialog, föra en diskussion eller föra en debatt men vilken är skillnaden mellan de olika formerna?

Tufvesson (2002) menar att dialog som samtalsform innebär att man utforskar något tillsammans. Man ska lyssna och söka en grund för att nå det "högsta gemensamma". Genom att lyssna, respektera, avvakta och tala uppriktigt når vi en utvecklande dialog (Ibid.). Här kan man tala om begreppet konsensus det vill säga "*samstämmighet i åsikter och tankesätt inom en större grupp*" (cit. efter Bonniers svenska ordbok, 2000).

Till skillnad från dialog är diskussion en samtalsform där argumentet står i centrum för att driva våra åsikter och som ofta slutar i en kompromiss mellan parterna ”*det minsta gemensamma som båda parter kan acceptera*” (Tufvesson, A. 2002:206). Vi diskuterar med varandra, för fram våra åsikter och till slut kompromissar vi fram ett beslut som båda parter kan gå med på men som oftast ingen är riktigt nöjd med.

Debatt är den tredje och sista samtalsformen som tas upp. Denna form kommer från en ordstam som bland annat betyder slå, strida (Amnå, E. och Ilshammar, L. 2002). Skillnaden mellan den här formen och de andra två kan man säga att debatt är när två parter debatterar och slutligen vinner den ena parten över den andra (Ibid.).

3.6.1 Den dominerande transmissionssynen

Enligt Deetz, S. (2001) måste organisationer om de blivit ledande samhällsinstitutioner bli demokratiska och ta ansvar. Organisationens nutida syn på kommunikation är ett hinder för delaktighet (Ibid.). Myndigheter är ett exempel på samhällsinstitutioner där kommunikationen ska vara ett viktigt verktyg inför nya projekt. För att informationen och kommunikationen ska föras fram på bästa sätt är det viktigt för en institution att fråga sig vilken syn de har på kommunikation och därefter lära sig hur man kan använda sig av samtalsformen dialog. Nedan kommer två grundläggande synsätt på kommunikation att tas upp: transmissionssynen och den meningsskapande kommunikationen.

Många ledande samhällsinstitutioner lever fortfarande kvar i transmissionssynen. I den här synen försöker institutionen lösa ett kommunikationsproblem genom att formulera sig på rätt sätt eller använda sig av effektivare teknik för att nå ut med informationen. Fokuseringen ligger på teknik och mediet i sig. Problemet med transmissionssynen är att man fyller kanalerna med innehåll men vad händer egentligen med kommunikationen? Hur tolkas och hur upplevs informationen av befolkningen i samhället? Här uppstår inget meningsutbyte eller dialog. Vill en organisation utvecklas bör denne komplettera transmissionssynen med ett annat synsätt där dialogen får ett större utrymme och ett sådant synsätt är den meningsskapande. Här ses kommunikationen som ett medel för sammanhållning av en grupp människor. Synen på kommunikation handlar inte om att överföra information utan att skapa en gemensam mening och förståelse av verkligheten (Heide, M. och Simonsson, C. 2002).

3.6.2 Den meningsskapande kommunikationen

En samhällsteoretiker som har intresserat sig för kommunikation är Habermas som talar om den meningsskapande kommunikationen. ”*Idén om den ostörda kommunikationen – ett fritt samtal baserat på den goda viljan, argumentation och dialog*” är ett centralt tema i Habermas teori (Sandberg, H. 2002:120). Många organisationer har använt sig av Habermas teori om kommunikativt handlande. Vad är då kommunikativt handlande? Enligt Habermas är kommunikativt handlande att man inte själv ska tänka ut hur man bör handla utan man ska diskutera sig fram till det, tillsammans med andra i en dialog (Geist, U. 1996).

En annan forskare som också tycker att dialog är en viktig samtalsform i kommunikationsprocessen är Varey (2000). Enligt honom går kommunikation hand i hand med dialog och delaktighet. Han anser att det är svårt att förstå varandra om man enbart arbetar efter transmissionssynen. Men han säger också att folk har blivit förledda till att tro på det här synsättet. Att kommunikation endast är att sända meddelande och överföring av information (Ibid.). Men vad är egentligen ett modernt synsätt? Grunig (2001) tar upp symmetriskt samtal som kommunikationsform och detta är en modell som alla organisationer såväl statliga som privata bör sträva efter. Modellen är likställd med dialog och kallas den symmetriska tvåvägsmodellen. Enligt denna modell är kommunikationen balanserad. Begrepp som sändare och mottagare används inte och kommunikationen sker mellan likvärdiga grupper eller individer. Syftet med den symmetriska kommunikationen är att nå ömsesidig förståelse och skapa förtroende mellan parterna (Ibid.).

Om man jämför den symmetriska modellen med den asymmetriska så innebär den sistnämnda att sändaren försöker nå mottagaren med information och att sändaren försöker uppmärksamma och mäta om mottagaren har nåtts av informationen. Inte minst om mottagaren har reagerat på det sätt som sändaren önskat. Den asymmetriska modellen är att föredra för en medborgare när informationen handlar om till exempel öppettider eller vilken tidsplan kommunen har för utbyggnaden av ett nytt bostadsområde. Den symmetriska modellen är mer krävande i tid, pengar samt övriga resurser. Enligt Grunig är modellen nödvändig att använda när det handlar om frågor där organisationens trovärdighet och långsiktiga relationer är ifrågasatta eller i fara (Flodin, B. 1999).

3.7 Konflikt

Larsson, (2001) tar i ”*Tillämpad kommunikationsvetenskap*” upp en konfliktteori som bygger på tanken att alla människor alltid står i någon typ av konflikt. Att sociala kontakter innehåller skilda meningar och

motsättningar. I teorin finns också en föreställning om att konflikter kan vara bra, och att de kan driva utvecklingen framåt. Meningsbyten och motsättningar är inte alltid av ondo. De måste ofta till som Larsson påpekade för att få igång en ny utveckling och genomföra nödvändiga förändringar. När man anser att ens egna idéer är överlägsna och att de måste genomdrivas, det är då risken finns för en konflikt. Det sociala livet har blivit mer utmanande för enskilda individer men även för grupper, institutioner, kommuner och hela nationen (Ibid.).

I "Integrerad organisationslära" delar man in konflikter på ett vanligt sätt

Sakkonflikt, här grundar sig konflikten på olika syn på fakta.

Rollkonflikt, konflikten består av att individens eller gruppens beteende inte stämmer överens med andra gruppmedlemmars eller omgivningens förväntningar.

Pseudokonflikt, här är parterna överens men kan inte kommunicera med varandra.

Intressekonflikt, denna konflikt innebär att parterna inte kan acceptera den andra partens värderingar.

Personlig konflikt, personkemin stämmer inte. Alla personer trivs inte med varandra (Bruzelius, L. H., Skärvad, P-H. 1995).

Då man upplever en konflikt reagerar man oftast ur sina egna upplevelser. Man fäster sig vid enstaka detaljer som relateras till ens egna erfarenheter. Ens egna slutsatser blir ensidiga. Det är viktigt att man observerar vad som egentligen händer så objektivt som möjligt. Att man låter bli att dra slutsatser och ta ställning. För att lösa konflikter är målet att de berörda parterna själva ska finna en utvecklingsväg, så att de kan förbättra den dåliga situation som de själva varit med om att åstadkomma (Brodal, H. 1996). Viktigt att tänka på när man löser en konflikt är att konflikten löses på ett konstruktivt sätt. Att förstå konfliktens orsak (Bruzelius, L. H. Skärvad, P-H. 1995).

4. Metod

Nedan kommer vi att diskutera vårt metodval och sådant som är viktigt att tänka på i samband med detta. Vi kommer också att presentera urval, tillvägagångssätt för insamling och analys av material.

4.1 Val av metod

Innan man bestämmer sig för en viss metod bör man ha klart för sig vad det är man vill uppnå med sin undersökning (Kvale, S. 1997). Det är lätt att börja i fel ände och sedan anpassa undersökning och frågeställning efter metodval. För att veta vilken metod vi skulle använda började vi med att samla information och läsa in oss på ämnet. Vi sökte i olika mediearkiv efter

artiklar som skrivits om Västkustbanans utbyggnad genom Lund och vi sökte efter litteratur som behandlade kommunikation i liknande situationer. Under läsandets gång uppstod en mängd olika frågor och med hjälp av dessa kunde vi fastställa syfte och frågeställningar. Då vår uppsats i stor grad handlar om hur olika personer har upplevt kommunikationen i samband med projektet Västkustbanan verkade det lämpligt att välja en metod där vi kunde komma dessa människor nära och förstå deras upplevelser. Därför valde vi att använda oss av kvalitativ metod och basera en stor del av uppsatsen på intervjuer med människor som på olika sätt är eller har varit inblandade i projektet.

4.2 Kvalitativ metod

Kvalitativa undersökningar har som ambition att förstå och analysera helheter. Syftet är att skaffa mer djupgående kunskap än den som erhålls vid kvantitativ metod som ofta består av kortfattade data redovisade i någon form av tabell (Ely, M. 1993). Då kvantitativ metod är inriktad på att samla in fakta, sammanställa dem och skapa statistiskt generaliserbara resultat är den kvalitativa forskningen mer intresserad av insikt och förståelse, man frågar inte ”vad”? utan ”varför”? (Bell, J. 2000). Inom kvalitativ forskning finns det tre övergripande insamlingsmetoder, intervju, observation och dokumentanalys (Bengtsson, C., Hjort, M., Sandberg, H., Thelander, Å. 1998). Vi använder oss av den förstnämnda. I nästa kapitel ”olika typer av intervjuundersökningar” tar vi upp vilken form av intervju vi har använt oss av i undersökningen.

4.3 Olika typer av intervjuundersökningar

Våra intervjuer var av formen låg standardisering och strukturerade. Frågorna ställdes i den ordning de passade och intervjupersonen fick styra ordningsföljden. Vi hade fastställt i förväg ett antal frågeområden som varierade efter de olika intervjupersonerna (Trost, J. 1997). Utifrån frågeområdena och intervjupersonernas svar styrde vi sedan intervjun vidare mot de ämnen vi ville ta upp. Den här intervjuformen valde vi för att få i gång ett samtal och vi ansåg att denna form var den som var bäst lämpad för att besvara vårt syfte.

4.4 Urval

Det viktigaste är inte att få så många intervjuer som möjligt utan det är viktigare att man väljer ”rätt” personer. De personer som är värdefulla är intervjupersoner som kan besvara undersökningens frågeställning/frågeställningar. Om inte intervjupersonen kan svara på frågorna är undersökningen värdelös. Hur gör man då för att få värdefulla intervjupersoner? Ett sätt är att intervjuaren väljer ut personer som är rika på

information och som kan dela med sig av sina åsikter och tankar (Bengtsson, C., Hjort, M., Sandberg, H., Thelander, Å. 1998).

För att komma i kontakt med de intervjupersoner vi ansåg var lämpliga att intervjua för vår undersökning använde vi oss bland annat av snöbollsmetoden. Metoden innebär att man utgår från en person som sedan refererar vidare till andra lämpliga intervjupersoner. Vi började med att skicka e-post till ett antal personer på Banverket och Lunds Kommun. Informationschefen på Banverket var villig att ställa upp och svara på frågor angående kommunikationen men eftersom hon endast har jobbat på Banverket som Informationschef sedan augusti så förmodade hon att det skulle bli svårt att svara på specifika frågor angående projektet Väst kustbanan. Hon hänvisade oss istället till två andra personer på Banverket som vi genomförde intervjuer med. Vi fick också kontakt med en informationssekreterare på Lunds Kommun som hänvisade oss till relevanta intervjupersoner på kommunen.

För att få kontakt med de boende tryckte vi upp flygblad där vi presenterade uppsatsens ämne och skrev att vi skulle ta kontakt med dem inom den närmsta tiden. Därefter tog vi kontakt med alla på telefon och bokade in intervjuer. Totalt genomförde vi 12 intervjuer. Fem intervjuer med direkt berörda och fyra med indirekt berörda. Av de boende var ungefär hälften av de intervjuade engagerade i Banbrytarna. Vi gjorde också två intervjuer med personer på Banverket samt en intervju på Lunds kommun.

4.5 Tidpunkt

Det som är viktigt att ha i åtanke när det gäller projektet Väst kustbanan är att händelsen drogs igång i början av 1990-talet. Många av våra intervjupersoner var med från början av projektet men eftersom det nu har legat hos Regeringen i sex år är det många som inte längre har fakta i färskt minne när det gäller projektet. Vissa intervjupersoner tycker det är känsligt att dra upp allt som har hänt igen efter så många år medan andra har lagt projektet på hyllan tills ett beslut kommer att tas. Som vi tog upp tidigare i uppsatsen var det svårt att finna intervjupersoner från Banverket och Lunds kommun eftersom viktiga personer som tidigare varit inblandade i projektet har bytt arbete, arbetsplats och till och med arbetsort.

4.6 Vår intervjuundersökning

Då syftet med vår uppsats var att komma nära de berörda personerna och förstå hur de upplevt kommunikationsinsatserna från Banverket och Lunds kommun var det naturligt för oss att uppsatsen skulle bygga på intervjuer. Närheten till det undersökta området var en fördel då vi relativt lätt och snabbt kunde komma i kontakt med våra intervjupersoner.

Våra första intervjuer gjorde vi på Banverket och Lunds kommun dessa tillfällen var bra möjligheter för oss att få diskutera det vi läst om järnvägsspårens dragning genom Lund och de olika alternativen. Intervjupersonerna kunde också fylla i de luckor i informationen som vi upplevde att vi hade på det här stadiet. Vidare var intervjuerna en möjlighet att se frågan ur deras perspektiv och även sätta oss in i de mer tekniska förklaringarna till de olika alternativen.

Vi var väl förberedda och hade bland annat med oss tidningsartiklar som vi bad intervjupersonerna kommentera. Intervjun bandades och vi hjälptes åt med att ställa frågor då en av oss ställde huvudfrågorna och den andra utvecklade med följdfrågor. Tiden var beräknad till ca 30 minuter men även om vi efter den tiden hade klarat av våra frågor så hade våra intervjupersoner en hel del som de själva ville tillägga. Då och då uppstod det korta pauser. Dessa kändes inte alls besvärande, tvärtom utvecklades svaren ytterligare när de intervjuade fick en möjlighet att fundera några sekunder och vi fick uttömmande svar på alla våra frågor. Intervjuerna kändes lediga och avslappnade och flöt på som ett samtal.

4.7 Miljö och omständigheter

Platsen är viktig att fundera över därför att en olämplig plats kan bidra till sämre analysresultat av intervjun. Den miljö man väljer ut ska vara så ostörd som möjligt och intervjupersonen ska känna sig trygg. Enligt Trost (1997) är hemmiljön utesluten även om detta är en trygg miljö. Hemmiljön är inte alltid en ostörd plats då övriga familjemedlemmar kan vara hemma under intervjutillfället eller intervjun kan bli störd av att telefonen ringer och så vidare. Fördelen med att göra en intervju hemma hos intervjupersonerna är att om man får se individerna i deras hemmiljö kan man få fram mer information än det som sägs vid intervjuerna (Bengtsson, C., Hjort, M., Sandberg, H., Thelander, Å. 1998). Även i kontorsmiljö kan det uppstå liknande problem som i hemmiljö.

Våra intervjuer med personer från Banverket och Lunds kommun genomfördes i konferensrum. Eftersom intervjuerna genomfördes i ett konferensrum och inte på intervjupersons kontor blev vi inte störda av någon telefon. Eftersom merparten av våra intervjupersoner var privatpersoner gjorde vi intervjuerna i hemmiljö. Den här miljön tyckte vi var relativt bra. Visserligen hände det att vi under intervjutillfället blev störda av till exempel husdjur som ville komma och hälsa. Då var det lätt att komma av sig i intervjun och börja prata om djur istället. Men i stort sett gick intervjuerna i hemmiljö smidigt. Intervjupersonen kände sig avslappnad och det var lättare för oss att se vilka åtgärder som behövde göras på huset när vi befann oss hemma hos intervjupersonen.

Under våra intervjuer använde vi oss av bandspelare. Detta upplevde vi som positivt då vi kunde ägna full uppmärksamhet åt intervjupersonen istället för att föra anteckningar under hela intervjutillfället. De anteckningar vi gjorde var sådant som inte kommer med på band som till exempel ansiktsuttryck, kroppsspråk och liknande. Andra saker som vi upplevde som positiva med att använda bandspelare var när vi kom till utskriftsmomentet. Dels var det lättare att behålla talspråket, dels var det lättare att analysera materialet när vi hade skrivit ut intervjuerna. Det som kan tänkas vara negativt med bandspelare i vårt fall då vi intervjuade privatpersoner som kanske inte är vana vid att bli inspelade är att intervjupersonen kan bli besvärad och hämmad. Detta kan i sin tur medföra att svaren på frågorna inte blir så utförliga som man har tänkt sig (Trost, J. 1997).

4.8 Respondenternas trovärdighet

Det är viktigt att påpeka att omständigheterna kring diskussionen om Västkustbanans utbyggnad har varit mycket känsloladdade för de boende i berörda områden. Det finns ingen anledning att misstro respondenterna i deras yttranden men man måste komma ihåg att det varierar från person till person hur man har upplevt händelserna. Det har också stor betydelse i vilket område man bor och på vilket sätt man berörs av utbyggnaden.

4.9 Analysmetod

När alla intervjuerna var genomförda lyssnade vi igenom banden en första gång innan vi skrev ut intervjuerna ordagrant. Därefter gick vi igenom svaren fråga för fråga och område för område. Vi började med att dela upp intervjuerna i två högar: direkt berörda och indirekt berörda. Svaren på frågorna kategoriserades sedan och delades in under olika rubriker. Vid det här laget hade vi redan vissa uppfattningar om återkommande svar och mönster i intervjupersonernas yttranden. När vi hade gått igenom alla intervjuerna diskuterade vi eventuella orsaker till varför resultatet såg ut som det gjorde. Vi ställde också informantintervjuernas svar mot respondenternas för att se vilka meningsskiljaktigheter som fanns mellan parterna i de olika frågorna. Slutligen delades respondenterna in i fyra kategorier efter hur berörda de var och efter sitt engagemang i beslutsprocessen. Vi har använt oss av citat från intervjuerna för att illustrera vår analys och måla upp en tydligare bild av problemet. Intervjuerna är minimalt redigerade, mindre ändringar har dock gjorts för att göra citaten mer läsvänliga.

5. Analys och resultat

Nedan analyserar vi intervjuerna med hjälp av de teorier som tagits upp tidigare. Vi redovisar intervjuernas resultat med hjälp av exemplifierade citat.

5.1 Fyra medborgartyper

Med hjälp av intervjuerna har vi kunnat dela in de boende i fyra kategorier (se figur 2) beroende på vilket sätt man berörs och hur mycket man engagerar sig i frågan.

Medborgartyp 1.

I den första kategorin hittar vi boende som är direkt berörda och som på något sätt engagerar sig i frågan. Det kan till exempel vara boende som ska exproprieras och som har överklagat eller har haft annan kontakt med myndigheterna. Typ 1 är den som är mest negativ mot utbyggnaden av Väst kustbanan på befintligt läge.

”[...] Det är rätt så många som har överklagat och vi gjorde så som vi trodde att det skulle fungera, vi påpekade felet. Det trodde vi ju att myndigheterna skulle rätta sig efter, men icke, det här var ju officiellt det var ju ett statligt verk och det fanns banverkssymbolerna och generaldirektörens namnteckning, det var ju sant, det är vi som påstår [...] Så gick det till Regeringen så småningom och Regeringen måste ta det lite granna på allvar för de kan ju faktiskt bli anmälda till regeringsrätten [...]” (Medborgartyp 1, Kobjer).

Medborgartyp 2.

I denna kategori hittar vi dem som är direkt berörda men som inte är engagerade. Denna typ berörs till exempel av mindre ombyggnader men är inte i dagsläget engagerad i frågan. Dem följer händelsen genom medierna eller via andra engagerade till exempel grannar. Somliga tycker inte det är lönt att engagera sig i frågan och andra anser sig inte ha tid. Denna medborgartyp tycker att det är bra att Banbrytarna tar hand om frågan.

”Hade det inte varit för att Banbrytarna varit så insatta så hade detta varit överkört för länge sedan. Siffror har ändrats för att stämma. Det har varit många sådana här turer och det kan jag känna att det hade aldrig jag kunnat sätta mig in i” (Medborgare 2, Kobjer).

”Vi är egentligen inte så bekymrade om Banverket gör det här på rätt sätt. Bygger man skyddsvallar, byter fönster och kompenserar för värdeminskningen det blir på huset, då är det inte mycket att tjafsa om. Då har man gjort rätt för sig” (Medborgartyp 2, Kobjer).

Medborgartyp 3.

Medborgartyp tre berörs inte av några ingrepp på sin fastighet han/hon bor 100 meter eller mer från järnvägen och det förekommer inga större bullerstörningar. I denna kategori finner vi dem som främst är oroliga för säkerhetsfrågorna och som engagerat sig i frågan av den orsaken. Den här

typen är inte negativ mot järnvägsbygget på befintligt läge om säkerhetsfrågorna utreds ordentligt.

”Jag är mest bekymrad över miljöfrågorna. Väst kustbanan kommer att användas för att transportera farliga ämnen ner till kontinenten och då går spåret rakt genom stan där det redan har förekommit urspårningar” (Medborgartyp 3, Nöbbelöv).

”Det går aldrig att utesluta farorna i alternativ 1A. Kommunpolitikerna har tagit en viss ståndpunkt beroende på om de är höger eller vänster men man lyssnar inte på fakta. Det politiska spelet är farligt. Folk vill bo kvar här men man kan inte sitta tyst då blir man överkörd” (Medborgartyp 3, Nöbbelöv).

Medborgartyp 4.

Boende i kategori fyra kommer inte att störas av järnvägen men de sympatiserar med de berörda.

”Jag var mer engagerad innan nu var det rätt länge sedan [...] samtidigt så insåg vi att vi påverkas inte så mycket i vårt hus. Det är mycket värre för grannarna som bor alldeles intill spåret” (Medborgartyp 4, Sliparelyckan).

”Jag är inte speciellt orolig, det kommer papper i brevlådan med jämna mellanrum om att man ska överklaga och dona. Detta kommer från Banbrytarna och där är jag inte med” (Medborgartyp 4, Nöbbelöv).

Figur 2. Medborgarnas engagemang (modifierad modell efter Sandberg, H., Thelander, Å. 1998).

5.1.1 Innan beslutet

Den första informationen som gavs om Väst kustbanans utbyggnad var vid ett möte i Kävlinge 1991. Kort därefter skickade Banverket ut en broschyr som presenterade huvudalternativet. Vid denna tidpunkt var de olika

medborgartyperna inte negativa till planerna för spårutbyggnaden. Merparten av de som bor nära järnvägen var överens om att en upprustning av banan var nödvändig. Inte minst ur säkerhetssynpunkt behövdes en upprustning då det ligger både skolor och daghem i närheten av spåret och det är lätt för barnen att ta sig in på banområdet. Vid denna tidpunkt förlitade man sig på att de olika utbyggnadsalternativen skulle granskas så utförligt som lagen kräver och att Banverket skulle ställa upp med skälig ersättning till de utsatta fastighetsägarna. Dessutom räknade man med att medborgarna skulle få framföra sin åsikt och bli hörda vid informationsmötena som arrangerades alldeles i början av beslutsprocessen. Detta var innan kommunen bestämt sig för att säga ja till Banverkets alternativ 1A.

”Vi tyckte inte det var så farligt eftersom huset är orienterat bort från spåret och man får inte köra godstrafik här. Så hade man gjort detta på rätt sätt hade det till och med kunnat bli bättre” (Medborgartyp 2, Kobjer).

”Från början fick vi bilden att det här behövde göras, utveckling av kollektivtrafiken. Då fanns det en viss öppenhet och alla ville ha säkerhetsmässigt vettiga lösningar. Det talades om att lägga spåret i ett tråg och kanske vända förhållandena mellan väg och järnväg på vissa ställen, det lät inte som det skulle vara någon omöjlighet. Det var de första signalerna” (Medborgartyp 3, Kobjer).

”Jag har åkt tåg varenda dag i tio år så jag är inte negativ på det viset utan det är bara sättet, Banverket kunde ju om de hade velat göra det lite bättre” (Medborgartyp 4, Nöbbelöv).

Innan det första informationsmötet var projektet relativt okänt för de boende och därför blev det lite av en chock när man insåg att det här var något som Banverket hade planerat länge. Dessutom gav de vid Kävlingemötet 1991 intryck av att redan ha bestämt sig för alternativ 1A.

”De visade kartor över de olika alternativen och sedan sade dem, och vi har bestämt oss för alternativ 1A” (Medborgartyp 3, Nöbbelöv).

5.1.2 Efter beslutet

Trots protester från både de boende och intresseorganisationen Banbrytarna fattade Banverket och Lunds kommun beslut om utbyggnad till dubbelspår enligt alternativ 1A. Många av de boende menar dock att man borde ha utrett det andra alternativet (2A) betydligt grundligare än vad man gjorde. De boende uppfattade det som att Banverket och Lunds kommun redan hade tagit sitt beslut innan de blev informerade om alternativen och att loppet var kört

redan i förväg. Så gott som alla intervjupersonerna har förslag på hur myndigheterna hade kunnat sköta ärendet bättre.

”Dem skulle ha tillsatt en övergripande grupp som tog tag i det här ordentligt alltså, en tillfällig nämnd. Kommunalt anställda som tog tag i informationsbiten och sedan ett kontor där det var ett par personer som hade skött det här ärendet” (Medborgartyp 1, Oscarshem).

”De hade ju kunnat börja med en riktig utredning och rätt information, man hade kunnat diskutera detta med kommuninvånarna långt innan beslutet” (Medborgartyp 2, Nöbbelöv).

”Från början lät allting så positivt men sedan började vi räkna på det. Alternativa spårdragningar hade sorterats bort väldigt snabbt [...] Dessutom var jag i kontakt med stadsarkitekten innan vi köpte det här huset och hon sa inte ett ljud om någon spårutbyggnad trots att jag frågade om planerna för järnvägen. Hon visste mycket väl att den var på gång. Det var svagt tyckte jag, hon kunde ha nämnt det tidigare” (Medborgartyp 4, Kobjer).

5.2 Medborgarnas inflytande, en delad publik

Den allmänna opinionens inflytande i sådana här frågor beror mycket på hur pass enad publiken är. I det här fallet är publiken de boende som tillsammans försöker lösa ett gemensamt problem.

Enligt Blumer (1946) bildas en publik som respons på en viss situation och själva frågans existens är ett tecken på att problemet inte kan lösas utifrån etablerade mönster utan kräver en kollektiv debatt. Ett av de kriterier som han menar utmärker en publik är att den ofta är delad i sina åsikter om hur frågan ska lösas och engagerar sig i en diskussion kring detta. I det här fallet är det Banbrytarna som lagt grunden för diskussionen och som uppmuntrar de boende att engagera sig i frågan. Därmed inte sagt att alla är lika engagerade eller tycker likadant. Som vi tidigare har nämnt handlar opinionsbildning om att uppmuntra till engagemang. Den kollektiva diskussionen och opinionen är förutsättningar för att det demokratiska samhället ska fungera. Den allmänna opinionen är således den ledande tendensen bland de enskilda åsikterna och vilket beslutet än blir kan det aldrig bli 100 % enhetligt.

En av grunderna i omvärldsanalys är att hela tiden bevaka opinionen för att se vilka frågor som kan ställa till problem för organisationen. I fallet Väst kustbanan visste man på Banverket att det var en kontroversiell fråga som troligen skulle leda till oenighet med en del av de boende. En av

intervjupersonerna påpekar att Banverket som myndighet är mindre känsligt för opinionen än till exempel ett privat företag:

”Hade detta varit en normal industrietablering och man hade bedömt att det var viktigt så hade man löst detta långt innan det blev problem. Det är inget svårt bara man kommer överens om vad som ska göras och där i ligger problemet. Det har inte gjorts något. Banverket har bara ritat in spår, och så kör man” (Medborgartyp 2, Kobjer).

Trots detta så anser man både på Lunds kommun och på Banverket att de boende har haft ganska stora möjligheter att påverka beslutet:

”De boende har ganska mycket inflytande. Lagen ger rätt att vara med hela tiden och överklaga. För en enskild individ är det mer svårt att stoppa ett projekt som anses bra för samhället. Banverket måste alltid behandla skriftliga protester och pröva fallet sedan är det inte alltid som dessa instanser går i den linjen. Målet behöver inte vara att få något stoppat utan att det ska bli bra gjort och på ett sätt som de godkänner” (Banverket, intervju 2002/11/26).

”Påverkansmöjligheten är via politikerna eller ibland via oss, vi kan vidarebefordra men vi beslutar inte och vi jobbar på uppdrag av politikerna som är valda ombud för folket” (Lunds kommun, intervju 2002/12/03).

5.3 Enkelriktad kommunikation

Enligt Flodin (1999) har den sändarstyrda enkelriktade modellen länge dominerat hos svenska myndigheter. Detta tycks stämma in även på Banverket. Vår intervjuperson på Banverket erkänner också att Banverket inte har varit särskilt bra på information. Det är inte förrän ganska nyligen som man börjat förstå hur viktig informationen är för relationen med allmänheten. Habermas talar om den meningsskapande kommunikationen. Organisationen bör inte själv tänka ut hur den ska agera utan diskutera sig fram tillsammans med andra berörda (Geist, U. 1996). I stora organisationer som Banverket kan förändringar vara ganska svåra att få igenom. Ofta är det något som sker progressivt i takt med att samhället runt omkring förändras. Troligen fungerar det så även vad det gäller information och kommunikation. Allt fler organisationer idag inser vikten av en välvald kommunikationsstrategi. På kommunen anser man dock inte att kommunikationen har varit ett problem, för dem handlar det om att man helt enkelt inte kan tillfredställa alla.

”Hur man än gör är det alltid några som inte blir nöjda. Jag tycker det är ett stort dilemma, därför att vår uppgift är att försöka väga enskilda

intressen mot allmänna intressen så att det blir en bra avvägning” (Lunds kommun, intervju 2002/12/03).

5.3.1 För lite information

Den första informationen som de boende fick presenterades vid ett informationsmöte i Kävlinge 1991. Där presenterade Banverket hela projektet och visade ritningar över de olika alternativen. Mötet följdes av en öppen diskussion med möjlighet att ställa frågor. Det som många av de boende reagerade på vid det här tillfället var att Banverkets kartor var ofullständiga. På de ritningar som Banverket visades fanns inte Gunnesboskolan med. De boende fick själva påpeka att det fanns en nybyggd skola bara några meter ifrån där dubbelspåret skulle gå enligt alternativ 1A.

”Vi fick upplysa dem (Banverket) om att det fanns en skola uppe på Gunnesbo, det visste de inte om och det tycker jag är dåligt, att komma med information när man inte vet att det finns en skola. Och sedan så talade de om för oss att olyckor på järnvägen det händer inte” (Medborgartyp 3, Nöbbelev).

Redan vid det här tillfället blev många upprörda. Några av intervjupersonerna påpekar att det har hänt järnvägsolyckor i Lund, många minns också Kävlingeolyckan för några år sedan. Andra var oroliga för att skolbarn skulle frestas att gena över spåren på väg till och från skolan så säkerhetsfrågan väckte en hel del känslor. Man fick intrycket att Banverket tog ganska lätt på de här problemen vilket gav en dålig start till relationen.

”Jag tycker att Banverket har hanterat problemet dåligt, mycket dåligt. Det finns förklaringar till varför de har hanterat det dåligt, det berodde väl på att de inte tog tag i det ordentligt från början, det blev liksom ett krig med en gång” (Medborgartyp 1, Oscarshem).

Med tiden har det blivit mindre och mindre information och under den tiden som ärendet legat hos Regeringen har det inte hänt någonting alls på informationssidan.

”I princip har det inte hänt något på tre år. Ingen information från Banverket eller kommunen inte mer än det man läser i tidningen alltså” (Medborgartyp 2, Kobjer).

När vi frågar våra intervjupersoner på Banverket om det förekommit någon kontakt med de boende under den tiden som ärendet legat hos Regeringen

säger en av de att ett litet informationsbrev kanske hade varit bra att skicka ut även om man inte har så mycket att säga. Han medger också att Banverket inte varit särskilt bra på information:

”Banverket har inte alltid skött sig exemplariskt när det gäller information. Man har satsat på att vara bra på att bygga järnväg. Nu ska man även berätta varför. Det har hänt något nytt de senaste fem åren. Banverket står för den tråkiga biten av järnvägen, folk kommer alltid att störas. Då är det viktigt att man berättar varför man gör det. Hos vissa som har personlig kontakt med Banverket är förtroendet bra. Det ska vara lagom. Det är det lilla som gör det. Man förbereder sig väldigt mycket för att ha svar på alla frågor när det gäller känsliga projekt men ibland går det inte på grund av resurser” (Banverket, intervju 2002/11/26).

5.3.2 Ingen personlig information

De boende vars hus ska exproprieras har inte fått någon personlig information och detta är en brist från Banverkets sida. Man borde först och främst ha försökt att få till en personlig kontakt med de berörda fastighetsägarna. Detta för att från början upprätta ett förtroende mellan aktörerna. Att Banverket menade allvar med projektet förstod man en tid senare då handlingarna för expropriationsansökan kom.

”Jag fick ingen information omedelbart utan det gick till så att man blev kallad till ett stort möte i Kävlinge, informationsmöte. Där skulle man ha diskussion. Banverket informerade om hur det skulle se ut och man hade planlösningar på projektet. Innan dess hade jag ingen som helst information om själva projektet[...]. Dagen efter kom det hit en del personer från Banverket och de hoppades att jag inte skrev en artikel om det som sagts vid mötet i Kävlinge. Jag blev väldigt paff, jag är ingen journalist. Det trodde vi du var sade de. jag förstod inte vad de pratade om. De gick runt och tittade i huset och sa att det var det enda huset som behövde rivas om spåret skulle ligga på östra sidan, jag förstod inte vad de pratade om överhuvudtaget, då fick jag veta att de lämnat in en expropriationsansökan (Medborgartyp 1, Oscarshem).

”Den första informationen kom i och med en kallelse till ett möte i Kävlinge 1991. Sedan att det var allvar det var när det plötsligt kom en liten broschyr från Banverket där de talade om hur de tänkte göra det här. Sedan efter någon tid droppade det ner ett stort kuvert i brevlådan med expropriationsansökan. Man hade alltså inte kontaktat oss, man skickade ut skriftligt informationsmaterial men inte ett personligt riktat brev. Man hade alltså inte gjort någonting av det man ska enligt expropriationslagen” (Medborgartyp 1, Kobjer).

Några av de boende vars hus skulle lösas in kontaktade senare Banverket för att få del av den information som legat till grund för Banverkets beslut. De fick erfara att informationen var ganska svårtillgänglig. Man hänvisades till en utställning på stadsbyggnadskontoret som dock hade begränsade öppettider.

”Jag ringde till Banverket och jag hade ett ganska upprörande samtal med någon informationsansvarig, de ville först inte skicka ut det här, men om de ska återopa detta för att komma åt min fastighet och expropriera den då måste jag ju få titta på detta och efter en ganska lång diskussion så gick de med på det. det fanns ett exemplar på kommunhuset, det har varit lite olika rundor. det var meningen att folk skulle gå dit och det var ju bara öppet på kontorstid så det var ju inte så lätt” (Medborgartyp 1, Kobjer).

5.4 Informationen kom för sent

Det som många kritiserar Banverket för är att den skriftliga informationen som skickades ut kom alldeles för sent. Vid det första mötet 1991 fick många intrycket att Banverket redan hade bestämt sig. I det läget hade man väntat sig att Lunds kommun skulle gå in på de boendes sida och ställa krav på Banverkets agerande mer än vad de gjorde. Av intervjuerna framgår det att kommunen är de som de boende är mest besvikna på. De boende väntade sig inte att en myndighet som Banverket skulle vara särskilt medgörlig men de hade förtroende för kommunen, att de skulle ta sitt ansvar och inte låta projektet gå för långt. Anledningen till att kommunen agerade som den gjorde tror många är att Banverket erbjöd kommunen ett paket med cykelbanor, gångtunnlar och dylikt som helt enkelt var för bra för att motstå. Detta upprör de boende då man anser att säkerhet och miljö måste komma före komfort.

5.5 Från diskussion till konflikt

Efter det att det första informationsmötet hade ägt rum dröjde det inte länge förrän konflikten var i full gång. Varken Banverket eller kommunen har i den här frågan varit särskilt bra på att bygga upp förtroende och personliga kontakter. Den tilltro som de boende hade för kommunen och de lokala politikerna vid projektets början var snabbt förbrukad.

Ur en etisk synvinkel har Banverket inte handlat efter det resultat de ville uppnå, vilket har fått förödande konsekvenser för deras trovärdighet som sändare, åtminstone ur de boendes perspektiv. (Jarud, A. 2002). Enligt Grunig (1992) bör etiskt handlande bygga på den symmetriska tvåvägsmodellen där målet är en dialog mellan parterna. Många boende har påpekat att de inte var negativt inställda till Väst kustbanans utbyggnad från början utan att det handlar om sättet det hela har skötts på. Öppenhet är en

förutsättning för att det ska gå att bygga upp förtroende mellan de inblandade (Flodin, B. 1999). Det hemlighetsmakeri som har präglat frågan om spårutbyggnaden har haft en starkt negativ inverkan för relationen med boende. Till exempel hade man kunnat upprätta en enhet på Banverket dit de boende kunde vända sig med sina frågor under hela projektets gång. Vid projektets början fanns det kontaktpersoner som de boende kunde vända sig till både på Banverket och på Lunds Kommun. Dessa försvann dock i och med att hela frågan överlämnades till Regeringen.

5.5.1 En sakkonflikt

En stor orsak till konflikten som många nämner är att de boende och myndigheterna inte har samma syn på hur de fakta som lagts fram i olika utredningar ska tolkas. De fakta som ligger till grund för beslut om alternativ 1A menar många av de boende är felaktiga. Intresseföreningen Banbrytarna har granskat beslutsunderlaget och kommit fram till helt andra slutsatser än myndigheterna. Bland annat nämner man ett "avrundningstrick" som Banverket ska ha använt sig av i jämförelsen mellan alternativ 1A och alternativ 2A. Genom att avrunda den ena sträckan nedåt och den andra uppåt har man förvandlat en skillnad på 300 meter till en hel kilometer.

"[...] Om och om igen sådana här små trick och det var ju inte meningen att någon skulle upptäcka detta, men när man väl hade hittat det första då började man ju leta och sedan så trillade de ut [...]" (Medborgartyp 1, Kobjer).

5.6 Boende efterlyser dialog

Dialog är den samtalsform som de boende har eftersträvat under projektets gång. Hade en dialog mellan myndigheterna och de boende upprättats från början hade konflikten förmodligen inte fått de propositioner som den fick. Enkelriktad information har visserligen skickats ut med jämna mellanrum. Banverket skickade till en början ut ett nyhetsbrev där de berättade hur projektet framskred. När det gäller Lunds kommun så har de skickat ut information om vilka beslut som tagits och hur man går tillväga för att överklaga. De boende hade gärna sett att både Banverket och kommunen engagerat sig mer när det gäller både kommunikationen och informationen.

För att kommunikationsformen dialog ska uppnås måste till exempel Lunds kommun och Banverket vara uppmärksammade på i det här fallet villaägarnas krav på kommunikation samt underlätta för dessa att ta kontakt. Det kan gälla enkla saker som att villaägarna ska kunna nå myndigheterna dygnet runt. Så har inte varit fallet enligt många av de intervjuade.

Flodin (1999) skriver om dialog att när det gäller infrastrukturutbyggnader bör de inblandade sträva efter att nå gemensamma lösningar på problemet. Men de boende upplevde det som att myndigheterna aldrig var intresserade av att föra en dialog.

”Hade det funnits en dialog så hade man ju kunnat bolla in sina frågor. För det är många frågor, kan man till exempel sälja en sådan här fastighet? Grannen har inte kunnat använda sitt hus och han har inte kunnat låna pengar för renovering eftersom det är stämplat för expropriation” (Medborgartyp 2, Kobjer).

”Jag tycker egentligen inte att varken kommunen eller Banverket har lyssnat och det är ju ganska inhumant att dra ut på sådant här ärende så länge som de har gjort. Banverket hade kunnat lösa in berörda fastigheter till rejäla priser så hade de sluppit allt det här bråket” (Medborgartyp 4, Sliparelyckan).

”Det här handlar om var vi finns i den här processen, var finns våran röst? Är den intressant? Så småningom har vi fått en rätt omöjlig situation där tonläget blivit uppskruvat från båda hållen. Där det inte finns utrymme för något samtal blir det bara pajkastning från bägge håll” (Medborgartyp 4, Kobjer).

5.7 Aktivistgruppen som sändare

Heath (2001) säger att aktivistgrupper ofta ses som ett hot mot organisationer. I själva verket är dessa snarare en tillgång för den organisation som står inför ett kontroversiellt projekt. Flodin (1999) menar att det är viktigt att förstå aktivisternas syn på saken.

När det gäller Väst kustbanans utbyggnad genom Lund fanns det tidigt en välorganiserad aktivistgrupp som var väl insatt i frågan. Denna hade med fördel kunnat utnyttjas av både kommunen och Banverket i kommunikationen med de boende. Istället för att samarbeta har de olika parterna agerat var och en för sig. Detta speglas också i medierna även om det mest är Skånska Dagbladet som vinklat frågan till de boendes fördel. Banbrytarna har med fördel kunnat använda sig av medierna för att uppmärksamma allmänheten på problemet. Det som många efterfrågar är dock en mer kritisk diskussion kring säkerhetsfrågorna som de anser har blivit förbisedda ibland även i medierna. Banbrytarna har enligt de intervjuade ersatt mycket av den information och kommunikation som egentligen borde komma från Banverket och Lunds kommun.

På grund av bristerna i informationen från myndigheterna tog Banbrytarna på sig rollen som informationsförmedlare. Banbrytarna är först och främst föreningen för dem som berörs av Väst kustbanans utbyggnad men de arbetar också för att informationen om problemen ska nå dels de boende, dels medierna och de lokala politikerna.

”Det är Banbrytarna som har hållit i informationen, i ett sådant här ärende är det ju alltid väldigt svårt att veta vart man ska vända sig och då har Banbrytarna gått ut med den informationen mycket mer konkret än vad kommunen har gjort” (Medborgartyp 4, Sliparelyckan).

”Det enda stället som vi tycker att vi har fått vettig information från är intresseföreningen Banbrytarna. Banverket har skickat en del broschyrer men där får man bara svar på vissa frågor. Det har funnits utsedda personer på kommunen och Banverket men vi har inte jagat dem utan vi har gått via föreningen” (Medborgartyp 2, Kobjer).

Vår intervju person på Banverket menar att i vissa situationer spelar det ingen roll vad man gör för det finns inget förtroende när alla är arga och upprörda. Han tar ett exempel från Hallandsåsen där Banverket gått in väldigt mycket för att bygga upp förtroendet hos lokalbefolkningen igen efter krisen. Detta gjorde man genom att hålla kontakten med de boende. I det sammanhanget berättar han också om relationen till aktivisterna på åsen och påpekar att aktivistgrupper oftast är positivt för Banverket:

”De bor på platsen och de är pålästa. På det viset är det en tillgång. De kämpar för sina rättigheter. Banverket kämpar för sitt och det blir en kompromiss. Intressegrupper är inga bråkstakar. Ibland är det mer en kamp mot Banverket än mot projektet. De känner sig illa behandlade då är det svårt att göra någonting bra för det blir aldrig rätt när alla redan är arga och upprörda. Ibland kan man komma dem till mötes ibland måste man säga stopp” (Banverket, intervju 2002/11/26).

Även på Lunds kommun är man positiv till aktivistgruppers engagemang:

”Banbrytarna är ju de facto berörda, de har sina hus väldigt nära järnvägen och berörs av expropriation. Jag uppfattade att dels deras intresse och klagomål på intet sätt var ett okynnesklagande, tvärtom hade jag bott där uppe så hade jag säkert velat engagera mig på samma sätt, det är klart att det måste vara jättehemskt för de som bor där uppe när något sådant här händer och jag uppfattar de också som seriösa, de har varit väldigt vänliga när de har varit här och kommunikationen har funkade bra mellan oss och dem” (Lunds kommun, intervju 2002/12/03).

5.8 Medierna, en hjälp på traven

För aktivistgrupper i frågor som denna utgör medierna ett viktigt verktyg för att föra ut information och kunna påverka omgivningen. Problemet när en konflikt pågår så länge som den kring Väst kustbanan har gjort är att behålla frågan på medieagendan. Några av de boende påpekar att vissa tidningar bara intresserar sig för frågan när en konflikt blommar upp istället för att skriva om förhållandena bakom konflikten. Av de tidningar som man känner till har skrivit om frågan är Sydsvenskan och Skånska Dagbladet de två mest förekommande bland svaren. De flesta är överens om att vinklingen är olika i de två tidningarna och många kritiserar Sydsvenskan för att inte vilja ta ställning och gå till botten med frågan:

"[...] Man har någon sorts vision på Sydsvenskan om infrastrukturens samhället Skånes plats i världen och här får ingenting stjälpa dem. Och det är ju inte frågan om att stjälpa utan bara att bygga ut på ett vettigt sätt, men man uppfattar det som att vi sätter käppar i hjulen och är besvärliga rent allmänt [...]" (Medborgartyp 1, Kobjer).

Överlag är de flesta dock nöjda med mediebevakningen av frågan men Skånskan nämns oftare som ett exempel på bra lokaljournalistik än Sydsvenskan. Detta förmodligen för att Skånskan tydligare tagit ställning och vinklat frågan till de boendes fördel:

"Skånska Dagbladet har behandlat det utomordentligt bra tycker jag, de har ju verkligen följt upp det effektivt men det har väl berott på att det stöd som vi har haft är ju centerpartiet och Skånska Dagbladet. [...] Sydsvenskan har varit mer neutral medan Skånskan har skrivit mer ironiskt" (Medborgartyp 1, Oscarshem).

Att tidningarnas politiska färg har betydelse påpekar många. Det enda politiska parti i Lund som stödjer de boendes önskemål om alternativ 2A är centerpartiet som i och med detta har vunnit många röster i de berörda områdena något som säkert Skånskan som centerpartistisk tidning har bidragit till.

"Jag tycker tidningarna har varit duktiga, ifrån vår synvinkel. Jag känner att de har bevakat det rätt så bra. Vad jag förstår så har Sydsvenskan varit lite sådär, de har inte tagit in alla insändare och de som nu har drivit det här har fått jobba betydligt hårdare. Däremot har Skånska Dagbladet ju varit på hugget som tusan. Sedan vet jag inte om det har varit politiskt, centern var emot det här (alternativ 1A)" (Medborgartyp 2, Kobjer).

5.9 Aktörernas trovärdighet

Det verkar som om de boende ganska tidigt i beslutsprocessen kopplade samman Banverket och Lunds kommun med varandra trots att det rör sig om två självständiga aktörer.

”Vi har ganska olika roller och jag tror att det är viktigt att man inte blandar ihop dem för mycket. Det är viktigt att inte de boende där upp i områdena tror att Banverket och Lunds kommun är ett för så är det inte, men vi måste ju samarbeta” (Lunds kommun, intervju 2002/12/03).

De boende fick uppfattningen att Lunds kommun hade gett efter alldeles för lätt för Banverkets önskemål och att kommunen egentligen accepterat utbyggnaden enligt alternativ 1A utan att ifrågasätta. Det var i detta skede som man tappade förtroendet för kommunen och de lokala politikerna. Av intervjuerna framgår tydligt att man är besviken på kommunens agerande och att man hade förväntat sig att dessa skulle stödja sina medborgare och ställa hårdare krav på Banverkets utbyggnad istället för att som en intervjuperson uttrycker det: *”sätta sig i knät på Banverket”*.

”Det är som någon sorts allians mellan kommunen och Banverket, ingen tar ansvar för någonting. Kommunen som egentligen ska bevaka våra intressen de bryr sig inte skit. Bara de får sin tunnel och cykelbana, de säger att det ju Banverket som bygger och Banverket säger samma sak, de bygger bara spåret inte resten. På hela tiden är det inte någon som har talat om för oss vad det är som ska göras” (Medborgartyp 2, Kobjer).

”Kommunen och Banverket har gått hand i hand, hon som var chef för Stadsbyggnadskontoret hon gick över till Banverket sedan, det säger en hel del om situationen” (Medborgartyp 3, Nöbbelöv).

”Kommunen kunde ha ställt högre krav på Banverket men det verkar inte som om de gör det. De här politikerna har ju varit med på en del av de här mötena och de är så rädda för Banverket. Och det är just det som Banverket vill, då drar vi in Gunnesbo station säger de, det är det de hotar med hela tiden” (Medborgartyp 3, Nöbbelöv).

Det framgår också att Banverkets sätt att använda sig av envägskommunikation istället för att främja en dialog har väckt mycket missnöje bland de boende. Denna enkelriktade, sändarstyrda kommunikationsmodell har länge varit dominerande bland svenska myndigheter (Flodin, B. 1999). Istället för att undersöka mottagarens behov utgår man helt enkelt från att den egna analysen av situationen är korrekt.

Konflikten mellan de boende och de beslutande myndigheterna kan betraktas som ett etiskt dilemma. Som vi tagit upp tidigare uppstår etiska dilemman när det råder oenighet om vilket handlande som är det rätta. Oenigheten mellan de boende och myndigheterna gäller vilket alternativ som är bäst inte bara ur samhällsekonomisk synvinkel utan också med tanke på säkerhet och miljö. Det kan därför sägas vara en moralfråga då det kommersiella syftet i projektet står mot människors trygghet och säkerhet. De boende och myndigheterna är i dagsläget inte överens om vilket handlande som i det här fallet är det rätta. Enligt Grunigs (1992) teori borde man i det här fallet ha använt sig av den etiska kommunikationsmodellen, den symmetriska tvåvägsmodellen som skapar ett forum för dialog mellan människor med olika värderingar. Det bör således ligga i alla de inblandades intresse att sträva efter en dialog.

Många av de boende menar att Banverket och kommunen i den här frågan har handlat oetiskt. En av intervjupersonerna nämner som exempel på detta att Banverket genom att erbjuda vissa boende på en gata förmåner som till exempel treglasfönster köper dessas tystnad. Även vad det gäller inlösen av fastigheter är många chockade över hur det har gått till:

”De sade att jag kunde få tre miljoner för det här huset, jag blev alldeles paff, jag hade inte tänkt i de banorna, men då måste du hålla käften sade de. Du får inte skriva någon artikel om att det ska exproprieras och du får inte säga någonting” (Medborgartyp 1, Oscarshem).

6. Slutsats

I detta kapitel diskuteras resultaten av analysen.

Det är viktigt att påpeka att de intervjuade bara talar för sig själva och att de nio intervjuerna inte på något sätt representerar alla de boende. När vi gjorde våra intervjuer hade ärendet redan legat hos Regeringen i flera år och av naturliga skäl var det svårt att komma ihåg alla detaljer. Det faktum att ärendet har legat nere så länge och att ingenting har hänt kan också ha bidragit till att de boende i sina svar var mycket kritiska till myndigheternas agerande. Förmodligen hade resultatet inte blivit det samma om undersökningen hade genomförts på ett tidigare stadium.

6.1 En oliksidig triangel

I teoriavsnittet presenterade vi den likbenta triangeln av Nordlund. Triangeln illustrerar hur den idealiska relationen mellan stat, medier och medborgare bör se ut. Modellen nedan illustrerar hur de boende ser på relationen i den här situationen.

Figur 3. Triangeln illustrerar hur de boende ser på relationen med myndigheter och massmedier (efter Nordlund, 1994, citerad i Sandberg, H., Thelander, Å. 1998).

Förtroendet för myndigheterna är lågt och man upplever ett stort avstånd till dessa. Dessutom går tvåvägskommunikationen trögt mellan parterna. Däremot har man förtroende för medierna, särskilt för Skånska Dagbladet som de flesta upplever har vinklat frågan till boendes fördel.

Varför ser då triangeln ut såhär? Av intervjuerna framgår det trots allt att det från början fanns en vilja hos alla parter men någonstans gick detta fel. På Lunds kommun tycker man att kommunikationen har fungerat bra. Man har alltså inte tagit reda på hur de boende har uppfattat situationen. På Banverket trodde man från början att den här frågan skulle bli svår. Som vår intervjuerson på Banverket säger kan man inte tillfredställa alla. Men har inte heller satt in några särskilda kommunikationsinsatser mot de medborgare som borde vara huvudmålgrupp det vill säga medborgartyp ett och två. Med korrekt information i god tid samt en öppen dialog i frågan hade man kunnat lugna de som är oroliga för dubbelspåret konsekvenser. Personligt riktad information till dem som ska exproprieras hade kunnat bli början till en dialog även med denna grupp. Åtminstone hade det givit känslan av att deras situation och åsikter respekteras.

Som vi tidigare nämnt fanns det i startskedet av projektet en vilja att kommunicera. Problemet var att myndigheterna har använt sig av envägskommunikation och har inte tagit reda på hur mottagarna uppfattade deras kommunikationsinsatser. De boende uppfattade det som att myndigheterna inte var intresserade av deras åsikt och de kände det som att deras situation inte respekterades. Intervjuerna visar att de boende är klart missnöjda med kommunikationen medan myndigheterna tycker att det fungerat relativt bra.

Det som de boende hela tiden har efterfrågat är en öppen dialog. Ett forum där olika åsikter kan mötas och respekteras. Vi tog i teoriavsnittet upp skillnaden mellan begreppen dialog och diskussion. En diskussion slutar oftast med en kompromiss. Man kommer överens om ett avtal som båda parter kan acceptera även om ingen egentligen är riktigt nöjd. I detta fall har man inte lyckats uppnå någon kompromiss utan diskussionen övergick nästan genast i konflikt. Detta ledde till att myndigheterna förlorade sin trovärdighet i de boendes ögon.

Det är tydligt att aktivistgruppen Banbrytarna har spelat en stor roll för de boende när det gäller information och kommunikation mellan de inblandade parterna. Gruppen har blivit en samarbetspartner som de boende kunnat vända sig till för att få hjälp och stöd. Det är från Banbrytarna som den mesta informationen har kommit och det är även denna information som de boende betraktar som mest trovärdig.

Idag väntar alla parter på att Regeringen ska ta sitt beslut och vad som händer efter det är omöjligt att förutsäga. Majoriteten av de boende tror att dubbelspåret kommer att byggas. Om så är fallet står alla parter inför ett nytt kommunikations- och informationsproblem när själva byggprocessen startar.

7. Förslag till vidare forskning

Konflikten kring Västkustbanan har pågått i många år och det är ett stort ämne. Nedan följer några förslag som vi tycker skulle vara intressanta för vidare forskning i ämnet:

- Uppföljning av frågan när regeringen har gett sitt beslut. Hur utvecklas projektet, vad händer med relationen mellan aktörerna?
- Frågan ifrån myndigheternas perspektiv. Vilka har varit deras strategier? Hur tycker man själv att kommunikationen har fungerat?
- Västkustbanan ur säkerhets- och miljöperspektiv. Intervjuer med anställda och elever på till exempel Gunnesboskolan? Vad medför järnvägsutbyggnaden för dem?
- Alternativ 2A, vilken information har de fått som bor längs sträckningen 2A, en jämförelse mellan alternativen. Vad har man för olika syn på myndigheternas agerande?

8. Källförteckning

Litteratur:

- Amná, E. och Ilshammar, L. (2002). *Den gränslösa medborgaren – en antologi om en möjlig dialog*. Stockholm: Agora.
- Bell, J. (2000). *Introduktion till forskningsmetodik*. Lund: Studentlitteratur.
- Bengtsson, C., Hjort, M., Sandberg, H. och Thelander, Å. (1998). *Möten på fältet, kvalitativ metod i teori och praktik*, working paper 1998:1. MKV Lunds Universitet.
- Blumer, H. (1946). *The crowd, the public and the mass, New Outlines of the Principles of Sociology*. New York: Barnes and Noble.
- Brodal, H. (1996). *Konflikt: vad vill de lära oss?* Järna: Balder.
- Bruzelius, L. H. och Skärvad, P-H. (1995). *Integrerad organisationslära*. Lund: Studentlitteratur.
- Deetz, S. (2001). Conceptual Foundations. I Jablin, M. & Putnam, L (red.) *The New Handbook of Organizational Communication. Advances in Theory, Research and Methods*. Thousand Oaks: Sage Publications Inc.
- Ely, M. (1993). *Kvalitativ forskningsmetodik i praktiken*. Lund: Studentlitteratur.
- Flodin, B. (1999). *Professionell kommunikation*. Stockholm: Utgiven av Styrelsen för psykologiskt försvar.
- Geist, U. (1996). Etik og kommunikation. I U. Geist & R. Pearson (red.) *Etik – Fire artikler om etik i Public Relations*. Skrifter fra dansk og public Opinion. Roskilde universitetscenter. New York: The Macmillian Company.
- Grunig, J. E. (1992). *Excellence in public relations and communication management*, Hillsdale, N.J.
- Grunig, J. E. (2001). Two-Way Symmetrical Public Relations: Past, Present and Future. I R. Heath. (red.) *Handbook of Public relations*. Thousand Oaks: Sage Publications Inc.

- Heide, M., Simonsson, C. (2002). Informatörer som kommunikationsexperter? Larsson, L-Å. (red.). *PR på svenska – Teori, strategi och kritisk analys*. Lund: Studentlitteratur.
- Jarud, A. (2002). Etik i publika relationer. Larsson, L-Å. (red.). *PR på svenska – Teori, strategi och kritisk analys*. Lund: Studentlitteratur.
- Kvale, S. (1997). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Larsson, L-Å. (2001). *Tillämpad kommunikationsvetenskap*, Lund: Studentlitteratur.
- Larsson, L-Å. (2002). En publik relation – vad innebär det? Larsson, L-Å. (red.) *PR på svenska - Teori, strategi och kritisk analys*. Lund: Studentlitteratur.
- Lippman, W. (1947). *Public Opinion*. New York: The Macmillian Company.
- Sandberg, H., Thelander, Å. (1998). *Miljöhot och medborgaroro, en rapport från Hallandsås hösten 1997*, rapport 175:1, Stockholm: Styrelsen för psykologiskt försvar.
- Sandberg, H. (2002). Publiken – formbar målgrupp eller kritisk dialogpartner? Larsson, L-Å. (red.) *PR på svenska - Teori, strategi och kritisk analys*. Lund: Studentlitteratur.
- Trost, J. (1997). *Kvalitativa intervjuer*. Lund: Studentlitteratur.
- Tufvesson, A. (2002). Dialog som utvecklingsverktyg i det interna arbetet. Larsson, L-Å. (red.) *PR på svenska - Teori, strategi och kritisk analys*. Lund: Studentlitteratur.
- Uhrwing, M. (2001). *Tillträde till maktens rum, om intresseorganisationer och miljöpolitiskt beslutsfattande*. Avhandling, Göteborgs Universitet, statsvetenskapliga institutionen.
- Varey, R.J. (2000). A critical review of conceptions of communication evident in contemporary business and management literature. *Journal of Communication Management*, vol 4:4.

Broschyror:

Banverket – en kort presentation.

Den professionella informatören, DIK 2001.

Banverket. Informationsblad. Väst kustbanan - dubbelspår från Norra Nöbbelöv till Lund C.

Elektroniska källor:

Banbrytarnas hemsida: <http://home.swipnet.se/~w-56019/ntitel.html> (2002/11/07).

Lunds kommuns hemsida: <http://www.lund.se> *Välkommen till stadsbyggnadskontoret.* (2002/11/07).

Lunds kommuns hemsida (2002/11/07) *Välkommen till miljöförvaltningen.*

Lunds kommuns hemsida (2002/11/07) *Om beslut och besvär.*

Regeringens hemsida: <http://www.regeringen.se> (2003/01/07)
Näringsdepartementet.

Lagtexter:

Lagen om byggande av järnväg, expropriation 1998:804 och 1998:850.

Muntliga källor:

Intervju på Banverket i Malmö (2002/11/19).

Intervju på Banverket i Malmö (2002/11/26).

Intervju på Lunds kommun (2002/12/03).

Intervjuer med boende i områdena Kobjer, Nöbbelöv, Oscarshem och Sliparelyckan (V. 50-51 2002).

PM:

Fördjupad jämförelse mellan alternativ 1A och 2A. Stadsarkitektkontoret (1995/04/27).

Bakgrund och val av alternativ. Stadsarkitektkontoret (1995/12/05).

Rapporter och undersökningar:

Grimes, M. (2001). *Allmänhetens inställning till den nya Västkustbanan, resultat från enkätstudie 2000*. Arbetsrapport 28, Centrum för forskning om offentlig sektor (CEFOS), Göteborgs universitet.

Floreby, S. (2002). *Politisk förankring i infrastrukturprojektet Västkustbanan*. Uppsats, statsvetenskapliga institutionen, Lunds universitet.

Tidningsartiklar:

Nathéll, I. *Sydsvenskan* (2002/03/30). Inga spår efter beslut om Västkustbanan.

Ekström, A. och Strömkvist, S. *Sydsvenskan* (2002/08/07). Beslut om Västkustbanan innan valet.

Nathéll, I. *Sydsvenskan* (2002/10/24). Lund vill fortfarande ha ett yttre godsspår.

Övriga källor:

Bonniers svenska ordbok (2001). Albert Bonniers förlag AB, Stockholm.

Vi har även använt oss av en Amatörvideo - Västkustbanan genom Lund av Mats Lind, arkitekt. Denna video finns tillgänglig på Sociologiska institutionen (Birgitta Henecke) vid Lunds universitet för dem som vill ta del av den.

9. Bilagor

Bilaga 1.

Bilaga 2.

Bilaga 3.

Intervjufrågor till boende v. 50-51 2002

- Hur länge har du/ni bott här?
- På vilket sätt berörs du/ni av spårutbyggnaden? (buller, inlösen, annat)
- När fick du/ni veta att spåret skulle byggas ut?
- Om inlösen eller andra åtgärder på huset, när fick du/ni besked om detta?
- Hur störs du/ni av järnvägsspåret idag?
- Hur tycker du att Lunds kommun och Banverket har agerat i frågan?
- Vilket var ditt informationsbehov när du fick veta samt längre fram och tills idag?
- Har detta behov blivit tillfredställt? På vilket sätt eller varför inte?
- Tycker du att du har fått saklig och trovärdig info av Lunds kommun och Banverket?
- Tror du att Lunds kommun och Banverket har förståelse för de boendes reaktioner?
- Tycker du att man har försökt att lösa frågan på "bästa sätt" med information etc?
- Vilka kontakter har du haft med Banverket och Lunds kommun?
- Vem har tagit initiativet till dessa kontakter?
- Har du fått respons för egna initiativ som brev, frågor el. mötesdeltagande?
- Har konflikten kring Västkustbanan påverkat ditt förtroende för Banverket och Lunds kommun? I så fall hur?
- Hur tycker du att frågan har behandlats i medierna? (vinkling etc)

- Har det förekommit någon ryktesspridning och har information kommit fram den vägen?
- Har detta varit ett problem? På vilket sätt och tror du att det hade kunnat undvikas?
- Hur har andra (tex. grannar) reagerat på Banverket och Lunds kommun beslut och agerande?
- Hur känner du just nu i väntan på ett beslut från Regeringen nästan tio år efter det att frågan fördes på tal?
- Tror du att dubbelspåret kommer att byggas?

Bilaga 4.

Intervjufrågor till Banverket i Malmö 2002/11/19

- När kommer det att fattats ett beslut av Regeringen angående Västkustbanans dragning genom Lund?
- När kontaktades de boende i de berörda områdena för första gången? Vilka kontaktades vid detta tillfälle? (alla i området eller bara de vars hus som skulle lösas in)
- Vilka kontakter har ni haft med de boende i områdena? Har de kontakterna varit främst skriftliga eller muntliga?
- Hur tycker du att kommunikationen har fungerat med de berörda parterna? (Lunds kommun och de boende) Har ni upplevt att ni fått gehör för era synpunkter? Har det funnits en öppen dialog?
- Lunds Kommun kräver ett yttre godsspår förbi Lund. Detta blir inte av inom den 12-åriga planperioden. (Banverket vill bygga ut södra stambanan med två spår.) Detta var Lunds Kommuns villkor för att gå med på ett dubbelspår i befintligt läge. Hur bemöter ni detta? (I Sydsvenskan 24/10-02)
- En grupp villaägare har överklagat detaljplanen, de säger att järnvägen borde flyttats från bostadsområdet och möta södra stambanan norr om Lund. Varför fungerar inte deras alternativ (alt. 2A)?
- Vilka fastigheter har erbjudits inlösen?
- Känner du till aktivistgruppen "Banbrytarna"? Vilken betydelse har deras arbete haft för beslutsprocessen?
- Har det skett någon kommunikation med resp. information till berörda villaägare som oroligt väntar på ett beslut?
- Villaägarna tycker att det har fifflats och myglats med utredningen, vad säger du om detta?
- Hur mycket har medborgarna att säga till om när det rör sig om järnvägsombyggnader?

- Enligt en enkätundersökning genomförd av centrum för forskning om offentlig sektor (CEFOS) vid Göteborgs Universitet framgick det att förtroendet för Banverket är lågt bland befolkningen. Varför tror du att det är så?

Bilaga 5.

Intervjufrågor till Banverket i Malmö 2002/11/26

- Kan du berätta om dina arbetsuppgifter på Banverket?
- Kan du ta upp ett exempel på ett projekt där man kommunicerat med allmänheten? Exempel Hallandsåsen.
- Känner du till hur kommunikationen har fungerat i projektet Väst kustbanan? Har det funnits någon öppen dialog?
- När kontaktades villaägarna och hur? Skriftligt, muntligt...
- Om skriftlig information följs denna upp med muntlig kommunikation?
- Känner du till intresseorganisationen Banbrytarna?
- Har gruppen haft någon betydelse för hur kommunikationen har fungerat mellan Banverket och de boende?
- Villaägarna tycker att det har fifflats och myglats med utredningen, har du något att säga om detta?
- Har det skett någon kommunikation med respektive information till berörda villaägare under tiden som beslutet ligger hos Regeringen?
- Hur mycket har medborgarna att säga till om när det rör sig om järnvägsombyggnader?
- Enligt en enkätundersökning genomförd av centrum för forskning om offentlig sektor (CEFOS) vid Göteborgs Universitet framgick det att förtroendet för Banverket är lågt bland befolkningen. Varför tror du att det är så?

Bilaga 6.

Intervjufrågor till Lunds kommun 2002/12/03

- Kan du berätta om dina arbetsuppgifter?
- Vilka enheter i kommunen är inblandade i projektet Väst kustbanan? Vilka uppgifter har dem olika enheterna?
- Finns det någon kontakt med de boende just nu, iså fall på vilket sätt?
- Vad kommer att hända när Regeringen har tagit ett beslut, finns det någon beredskap för information?
- Känner du till intresseorganisationer Banbrytarna? Hur har deras arbete påverkat kommunikationen med de boende?
- Hur tycker du att kommunikationen har fungerat rent allmänt mellan de inblandade (Banverket, Lunds kommun, de boende)?
- Enligt en enkätundersökning som har gjorts vid Göteborgs universitet så har kommunen och intresseorganisationen Banbrytarna haft svårt att komma överens, vad tror du detta beror på? Hade det kunnat undvikas på något sätt?
- Villaägarna tycker det har fifflats och myglats med utredningen, har du något att säga om detta?
- Har du varit med på ett möte med dem boende, hur gick det till?
- Det har skrivits mycket om det yttre godsspåret, detta har varit ett krav från kommunens sida för att bygga dubbelspåret i befintligt läge? Enligt Banverket blir inte detta av inom den 12-åriga planperioden? Vad säger du om detta?
- Hur mycket har medborgarna i kommunen att säga till om när det rör sig om järnvägsombyggnader?

