

En plan för demokratiska beslutsprocesser

Kritisk utvärdering av åtgärdsvalsstudier inom
trafikplanering

Abstract

In 1973 Horst W.J. Rittel and Melvin M. Tabor called traffic planning a “wicked problem”, meaning that the area of expertise is highly technical but also touches upon socio-spatial questions. A wicked problem can never meet everyone's expectations and needs, due to a lot of different interests and values. In order to solve this problem the Swedish government suggested a new method called *method of strategic choice* (swe. Åtgärdsvalsstudier) in 2011. The *method of strategic choice* aims to encourage dialogue between different actors and interests in order to make effective and rational decisions based on consensus. There has not been a lot of research about its consequences yet, especially regarding how it affects democratic values. Hence, by creating an analytic framework of an ideal democratic decision process this essay aims to critically review how the *method of strategic choice* can change in order to fully meet the ideal. The following study shows that the focus on being effective and rational makes the method lack in democratic values. This does not mean that the method is undemocratic but, the method does not take normative advantages and inequality in dialogues into account.

Nyckelord: Åtgärdsvalsstudier, demokrati, beslutsprocesser, expertkunskap, trafikplanering

Antal ord: 9985

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	1
1.1 Syfte & relevans.....	2
1.1.1 Frågeställning.....	2
2. Trafikplanering & åtgärdsvalsstudier.....	3
2.1 Problematik inom trafikplanering.....	3
2.2 Beskrivning av åtgärdsvalsstudier.....	4
2.2.1 Befintlig kritik.....	5
3. Kritisk utvärdering som metod.....	7
3.1 Material & disposition.....	7
3.2 Metodologiska avgränsningar.....	8
4. Demokrati.....	10
4.1 Folkmakt.....	10
4.2 Demokrati inom beslutsprocesser.....	12
5. Expertkunskap inom beslutsprocesser.....	14
5.1 Expertens roll.....	14
5.2 Kunskapsövertag i beslut och dialog.....	15
6. Analytiskt ramverk.....	17
7. Åtgärdsvalsstudier i praktiken.....	20
7.1 Fallet Arlanda.....	20
8. Utvärdering av åtgärdsvalsstudier.....	23
8.1 Åtgärdsvalsstudier i relation till ideal.....	23
8.2 Resultat och förbättringsområden.....	25
<i>Referenser</i>.....	28

Förkortningar

NIMBY	“Not in my back yard” (svenska: inte på min bakgård, vilket innebär missnöje kring ett byggnadsprojekt som anses önskvärt, men inte i närhet till boendet)
ÅVS	Åtgärdsvalsstudier (metod inom beslutsprocesser för trafikplanering vars syfte är att främja dialog)

Figurer

Figur 1	Analytiskt ramverk för demokratiska beslutsprocesser	s. 19
---------	--	-------

1. Inledning

År 1989 skrev Robert Dahl att inget system någonsin kan nå en fullt demokratisk process. Dahl menade dock inte att ideal, eller önskan om att sträva mot demokratiska processer är fruktlöst, tvärtom — det är nödvändigt även för det mest legitima systemet (Dahl 1989: 131). I det moderna Sverige strävar därav staten efter en deltagardemokrati, där varje medborgare känner till sin rätt av inflytande i det politiska samhället (SOU 2000:1: 33). Med detta bör medborgarna ha tillgång till att yttra sin vilja genom hela den politiska processen, från att idé till beslut (prop 201/02:80). Vid mer tekniska områden och frågor kan dock inkluderingen av medborgare ses som mer komplex. Ett av dessa områden är trafikplanering där det länge funnits en tradition av att vända sig till experter istället för befolkningen (Dzur 2008:4; Rittler & Webber 1973: 155-158). Detta betyder dock inte att befolkningen har mindre att tycka och tänka kring planering än kring andra områden. Trafikplanering är högst relevant för befolkningen då det har en stor inverkan både på den fysiska miljön, men även för samhället i stort.

Av ovanstående skäl har trafikplanering kommit att bli kallat för ett “wicked problem”. Något som i sin korthet innebär att trafikplanering inte endast rör de tekniska aspekter såsom hur en väg byggs bäst, utan även berör andra intresseområden däribland ekonomi, klimat och miljö, estetik och inte minst sociospatiala frågor (Rittler & Webber 1973). För att inkludera flera aspekter och intresseområden i transportplaneringen har Sverige sedan 2011 använt sig av metoden *åtgärdsvalsstudier* enligt fyrstegsprincipen. En metod för att i beredningsstadiet av en beslutsprocess främja dialog mellan olika aktörer som kan tänkas bli berörda av problematiken, men även potentiella åtgärder. En ÅVS ämnar således att skapa rationella och effektiva åtgärder på trafikproblem som dessutom ska vara hållbara för flera parter (Trivector 2021:6-7; Odhage 2012: 31; Trafikverket 2018a). Idén om att främja dialog för att inkludera fler parter skulle därmed kunna tänkas minska problematik kring expertis, men också öka inflytandet för medborgarna.

1.1 Syfte & relevans

Syftet med kommande uppsats är att kritiskt granska metoden åtgärdsvalsstudier efter ett ideal om demokratiska beslutsprocesser. Uppsatsen ämnar att först och främst reda ut och definiera innebörden av en demokratisk beslutsprocess i syfte att skapa ett analytiskt ramverk. Andra delen av uppsatsen kommer således applicera ramverket på beskrivning och upplevelser av ÅVS. Uppsatsen kommer slutligen att framföra vilka delar av en ÅVS som bör förbättras utifrån idealet om en demokratisk beslutsprocess.

Att studera ÅVS utifrån ovanstående syfte är relevant ur flera aspekter. För det första är ÅVS en metod från 2011 vilket innebär att det i dagsläget finns relativt få studier kring metoden. De studier som finns har dessutom varit framförallt fokuserade kring kostnadsfördelar och effektivitet. Med andra ord har det funnits ett mer tekniskt eller nationalekonomiskt fokus. Denna studie ämnar istället att se till mer statsvetenskapliga värden såsom makt och framförallt demokrati. Analysen kommer även bidra med ett nytt demokratiskt ramverk för beslutsprocesser som baseras på tidigare ramverk och demokratiteorier. Uppsatsen är därmed både relevant för den som intresserar sig för trafikplanering och ÅVS samt för den som är intresserad av demokrati, medborgligt deltagande och beslutsprocesser. Till sist, i och med att uppsatsens syfte är att kritiskt utvärdera metoden ÅVS kommer även uppsatsen bidra med konstruktiva förbättringsområden.

1.1.1 Frågeställning

Med ovanstående avsnitt i åtanke ämnar uppsatsen att besvara frågeställningen:

“Hur bör åtgärdsvalsstudier förändras för att nå idealet om en demokratisk beslutsprocesses?”

2. Trafikplanering & åtgärdsvalsstudier

Nedanstående kapitel avser att beskriva och förklara problematik kring beslutsfattandet inom trafikplanering. Därefter kommer ÅVS som metod med avsikt att minimera problematiken att redogöras för, slutligen kommer även befintlig kritik mot ÅVS att presenteras.

2.1 Problematik inom trafikplanering

Liksom nämnt inledningsvis är trafikplanering ett problematiskt område utifrån flera aspekter. Inte minst då det präglas av det faktum att då något väl är byggt är det mer eller mindre irreversibelt. Med andra ord, “lagt kort, ligger”. Investering i infrastruktur såsom mobilitet, transport och trafik är dessutom mycket kostsamt samt har en stor påverkan på samhället och dess befolkning. Detta har genererat i ett fenomen kallat för “not in my back yard” eller förkortat NIMBY. Fenomenet handlar i stora drag om att befolkningen ofta är för infrastrukturprojekt, men ställer sig kritiskt till de som är i anslutning till dess eget hem (Brown & Glanz 2018: 1-2). Med andra ord kan exempelvis bygget av en ny väg vara önskvärt och det mest rationella beslutet enligt massan. Däremot finns det en stor risk att de som riskerar att drabbas av exempelvis buller eller andra obekvämligheter i och med bygget ställer sig emot. Planerare arbetar därmed under ständig konflikt mellan intressen, inte minst de privata (Forester 1999:61).

Problematiken kring planering sträcker sig även bortom den privata sfären. Trafikplanering är i många avseenden en fråga som är teknisk, men även ekonomisk, sociospatial, estetisk samt berör hållbarhet och klimat. Det är med andra ord flera både politiska och expertområden som berörs (Rittler & Webber 1973). Området planering har därmed kommit att kallats för ett “wicked problem”, där en lösning skapar nya problem och där ingen kan bli helt nöjd (ibid). I sin enkelhet är således “wicked problems” områden där det lätt uppstår värdekonflikter och osäkerheter kring beslutsfattande i och med att fler områden berörs (Lönngrén 2017: 4; Colding m.fl 2019; 513). Att arbeta för en lösning där flera intressen kan inkluderas samtidigt som processer ska behålla effektivitet har därmed varit en genomgående problematik för trafikplanering. Inom den svenska trafikplaneringen ansågs det länge att processen fram till beslut var ineffektiv och långdragen. Dessutom beslutades det ofta om “fel”

åtgärder eller inga åtgärder alls. Ett resultat av att man sällan väjde för och nackdelar kring olika möjliga lösningar innan beslut om åtgärd togs. I önskan om att lösa problematiken kring effektivitet och osäkerhet föreslog Trafikverket år 2010 om att införa en metod kallad åtgärdsvalsstudier (Odhage 2017: 135).

2.2 Beskrivning av åtgärdsvalsstudier

I slutrapporten *Förslag till nytt planeringssystem för transportsystemet* av Trafikverket föreslog de att *åtgärdsvalsstudier* enligt fyrstegsprincipen skulle införas (2010). Detta innebär en metod för att i tidigt planeringsskede främja dialog och samverka mellan olika aktörer som kan tänkas vara berörda av ett eller flera trafikproblem. Aktörerna i fråga kan således vara allt från myndigheter, till regionala, kommunala och privata intressen. Genom att skapa en dialog mellan dessa aktörer anses det generera goda möjligheter att finna gemensamma lösningar. Där deltagarnas olika kompetenser kan bidra till bästa möjliga utkomst redan i beredningsstadiet (Trafikverket 2018a; Odhage 2012: 31). Detta genom att relevanta aktörerna bjuds in till dialog för att tillsammans skapa “insikter om fördelning av kostnader och nyttor samtidigt som det blir möjligt att bedöma effekter av alternativa lösningar redan i ett initialt skede” (Trafikverket 2010: 6). En ÅVS bygger dessutom på arbetsstrategin fyrstegsprincipen (Trafikverket 2018b). Fyrstegsprincipen bygger liksom namnet antyder på fyra steg som bör följas för att målen om en ÅVS ska uppnås (Odhage 2017:11; Trivector). De fyra stegen är, 1) Initiera, 2) Förstå, 3) Alternativgenereringsfasen och 4) Val av åtgärdskoncept (Odhage 2012: 32-34; Trafikverket 2018a).

Initieringsfasen innebär att utvalda aktörer ser ett gemensamt problem som bör utredas. Problematiken ska avgränsas och definieras till ett isolerat fall, därefter sätts ett initierad problemlösning som ska gå i riktlinje med lokala, regionala och nationella målsättningar (Odhage 2017:127). I initieringsfasen ska endast de aktörer som anses “mest relevanta” bjudas in. Vilka aktörer som ses som relevanta att bjuda in för en initiering av en ÅVS bedöms av den aktör som är initiativtagande för utredningen. Således är det i initieringsfasen som sätter ramverk för resterande ÅVS (Odhage 2012: 32).

Den andra fasen, *förstå* går liksom tidigare fas ut på att definiera en problemlösning, skillnaden är att i andra fasen bjuder de mest relevanta aktörerna in andra möjliga intressenter för dialog. Tanken är att i detta stadie bredda synen för potentiella problemlösningar som kan främja framförallt de regionala och lokala målsättningarna. På så vis kan flera behov inom transportplaneringen inkluderas (Odhage 2012: 33). I processen att förstå försöker samtliga aktörer och intressenter skapa sig en bild av bakgrund för problematiken och hur liknande problematik har blivit löst. Vanliga intressenter

för dessa typer av dialoger är experter kring området såsom planerare. Genom dialog med fokus på bakgrund skapar fasen en bild kring vilka resurser som krävs för ytterligare arbete samt vilka åtgärder som är önskvärda (Odhage 2017: 128)

Alternativgenereringsfasen skall bidra med att testa de tänkbara lösningar som diskuterades i ovanstående fas. Under fasen ska planerare med kunskap om transport, färdmedel, samhällspåverkan, beteenden och styrmedel närvara. Studien som görs under alternativgenereringsfasen går ut på identifiera de lösningar som funnits som förslag i verkliga fall för att skapa en effektanalys (Odhage 2017: 128). De effekter som förväntas ske av en potentiell lösning ska gå i linje med målsättningar samt skapa mer nytta än kostnad för samhället (Ibid). Fasen innebär mycket dokumenthantering både i avseende av studier kring liknande fall, men även i att redovisa resultat kring de effektanalyser samt de dialoger som förs kring att jämföra resultaten (Odhage 2012: 33).

Sista fasen enligt fyrstegsprincipen är *val av åtgärdskoncept*, och liksom namnet antyder ska en rekommendation för åtgärd och riktning ges (Odhage 2012: 34). Den rekommenderade åtgärden kan vara mer eller mindre konkret, ibland kan det förslag som i slut ändan läggs fram behöva bearbetas ytterligare (Trafikverket 2018a). Den lösning som slutligen formuleras kan dessutom antingen vara en direkt åtgärd eller ett koncept / paket med flera åtgärder (Odhage 2017: 129). Den som beställt åtgärden får därefter tillbaka en slutrapport där bakgrund och förväntade effekter av åtgärden presenteras för att sedan låta beställaren ta ett ställningstagande kring åtgärden (Odhage 2012: 34).

När ÅVS enligt fyrstegsprincipen blev presenterad i slutrapporten *Förslag till nytt planeringssystem för transportsystemet* presenterades även önskvärda effekter. Trafikverket ansåg att metoden skulle bidra med ökade "möjligheter till inflytande", med detta menar Trafikverket att metoden främjar lokala och regionala intressenters möjligheter att delta i beredningsprocesser. Vidare menar Trafikverket att det skapar ett större förtroende för de beslut som fattas då beredningsprocessen varit utförlig vilket skapar högre kvalitet. I och med den tydliga samordningen mellan olika aktörer hade Trafikverket även en vision om att fler intressenter skulle vilja finansiera projekten (Trafikverket 2010: 6-7).

2.2.1 Befintlig kritik

ÅVS har varit en etablerad metod inom trafikplanering sedan de första testfallen genomfördes 2011, trots det har metoden mött en del kritik (bl a Odhage 2012; Odhage 2017, Naturvårdsverket 2015). Mycket av den kritiken som framförts baseras på att metoden i sig är rationell och därmed baseras på att problem har en universell "bästa" lösning. Odhage menar således att metoden i sig utgår från att processens gång ska skapa och besluta om en lösning, inte aktörerna. Ett

antagande som kan ses som en aning naivt då i slutändan ett beslut kommer behöva fattas av någon, frågan blir således vem denne någon ska vara (Odhage 2012: 87). Dessutom är det av vikt att inse det faktum att en ÅVS endast är en beredningsprocess och har därmed inte i syfte att fatta det faktiska beslutet. Detta skapar vidare en problematisk gräns där tanken är att generera åtgärder med tolkningsutrymme och valmöjligheter, men har snarare givit diffusa förslag som måste vidare bearbetas. Detta i sin tur skapar risken för att när väl en åtgärd implementeras har den tolkats fel och därmed inte bidrar med det resultat som utlovats (ibid). Problematiken som Odhage nämner återkommer även i en senare rapport av Trivector, *Fullt genomslag för fyrstegsprincipen i transportplaneringen – en forskningsöversikt* (2021:20-23).

Vidare kritik har handlat om det rationella fokus som ÅVS bygger på. Liksom nämnt i ovanstående avsnitt ska en ÅVS ta målsättningar (lokala som regionala och nationella) gällande bland annat hållbarhet och klimatet i åtanke. Detta har dock kritiserats som icke uppfyllt. I de fall då en färdig ÅVS varit mer konkret en diffus har kritik riktats mot att huvudfokus på effektivitet och kostnader tagit över mål såsom hållbarhet. I dessa fall ska åtgärderna formulerats i för hög detaljgrad i tidigt stadie och intressenter har inte känt att de kan påverka (Odhage 2012: 97; Naturvårdsverket 2012: 2-3). Naturvårdsverket har i linje med kritiken ovan menat att ÅVS kan tendera att gå för långt i sitt mandat som beredningsprocess, utan att ge utrymme för insyn och inflytande för intressenterna (Naturvårdsverket 2012: 2-3). Vidare har det kritiserats att de som är initierade aktörer får mer inflytande och makt gentemot de som ses som intressenter. Dessutom är det de relevanta aktörerna som tar beslut om vilka intressenter som anses vara berörda och kompetenta för att delta, detta bidrar således till en tydlig hierarki. Vidare har det även diskuterats huruvida kommunen som aktör kan representera sitt folk från samtliga perspektiv utan att blanda in egna intressen (Odhage 2017: 155-156).

Slutligen bygger ÅVS på antagandet om att resurser i form av kompetens kring området, tid och medel finns. Tanken om att stora och kostsamma infrastrukturprojekt såsom trafik tar tid att bereda är i sig inte problematiskt. Däremot har kritiken riktats kring att ÅVS är en utdragen beredningsprocess som i flera fall liksom nämnt ovan resulterar i diffusa åtgärder som kräver ytterligare arbete trots att syftet är effektivitet (Odhage 2012: 87).

3. Kritisk utvärdering som metod

Med ovanstående två kapitel i beaktning avser kommande studie att kritiskt utvärdera och granska ÅVS utifrån ett analytiskt ramverk för en demokratisk beslutsprocess. Kritisk utvärdering är en ansats som grundar sig i den normativa metoden, det vill säga att syftet är att resonera och ta ställning kring vad som är önskvärt (Beckman 2006: 317-318; Badersten 2006: 7). Skillnaden från den rent normativa metoden är att den kritiska utvärderingen har syftet komplettera de normativa antagandena med konstruktiva förbättringsområden. Något som gör att den i mångt och mycket liknar Statens offentliga utredningar med ett snarlikt upplägg i disposition och syfte (Beckman 2006: 317-318). Således har den kritiska utvärderingen som mål att bidra med utomstående relevans på så vis att den inte endast kritiserar något utan även ger förslag på förbättring (ibid).

Metoden kritisk utvärdering lägger således krav på att författaren skapar dels ett ramverk för hur det som granskas ser ut normativt, det vill säga ett ideal. Därefter kräver metoden att empiri knyts an, för att sedan utvärdera huruvida verkligheten stämmer överens med idealet. Att kombinera empiri med en normativ ansats är inte ovanligt inom den normativa metod grenen, utan snarare ett måste för att skapa verklighetsförankring i de ställningstaganden som tas (Teorell & Svensson 2013: 31-32). Utvärderingen ger slutligen utrymme för att diskutera förbättringsområden utifrån hur resultatet ser ut. Kommande uppsats kommer därav behöva dels redogöra för ÅVS, och dels skapa ett ramverk eller ett ideal för en demokratisk beslutsprocess. Uppsatsen kommer således bestå av både empiriska avsnitt såväl som teoretiska och normativa.

3.1 Material & disposition

Uppsatsen är upplagd enligt de krav som sätts på en kritisk utvärdering. Därav kommer de kommande två kapitlen skapa en demokratisk norm. Där *kapitel 4* definierar och konkretiserar begreppet demokrati samt hur detta kan appliceras inom beslutsprocesser. Vidare avser *kapitel 5* att fördjupa förståelsen för expertens roll inom beslutsprocesser och hur det kan problematisera demokrati aspekten inom en beslutsprocess. Dessa två kapitel baseras således på tidigare analyser och diskussioner kring demokratiteori, beslutsprocesser och relationen mellan expertkunskap och folkmakt. De teoretiska och analytiska resonemang som förs i *kapitel 4 och 5* baseras främst på dels *Democracy and its critics* av

statsvetaren och demokratiteoretikern Robert Dahl (1989) och dels Maria Hedlunds avhandling *Demokratiska genvägar: Expertinflytande i den svenska lagstiftningsprocessen om medicinsk genteknik* (2007).

Valet av att föra resonemang kring demokrati utifrån Dahl baseras på att det är ett vedertaget namn inom demokratiteori. Vidare har Hedlunds avhandling brukats främst som stöd i att skapa ett demokratiskt ramverk gällande beslutsprocesser. Detta då avhandlingens syfte och metod på många vis liknar kommande uppsats. De teoretiska delarna och de resonemang som förs via Dahl och Hedlund kommer även att stödjas samt problematiseras med hjälp av ytterligare litteraturkällor. Vidare avser *Kapitel 6* att definiera och operationalisera de teorier och begrepp som berörts i tidigare två kapitel för att landa i ett analytiskt ramverk av en demokratisk beslutsprocess.

Kapitel 7 redogör för hur ÅVS har upplevts i praktiken genom att se till en tidigare utförd ÅVS, fallet Arlanda från 2011. Detta kommer att baseras på primärmaterial i form av en publicerad rapport samt anteckningar från workshops som hölls under processen. Samt kommer detta kompletteras med subjektiva upplevelser av ÅVS:en i form av intervjuer. Dessa intervjuer är i form av sekundärmaterial och är utförda av John Odhage (2011). Valet av att använda tidigare utförda intervjuer kommer att motiveras och problematiseras i nedanstående avsnitt (3.2). Slutligen avser *kapitel 8* att applicera det analytiska ramverk som formulerats under *kapitel 6* för att landa i en konstruktiv slutsats kring förbättringsområden av ÅVS.

3.2 Metodologiska avgränsningar

För att hålla kommande analys och uppsats konkret kommer en del avgränsningar vara nödvändiga. Uppsatsen största avgränsning är gällande valet av material i relation till beskrivningen av ÅVS i praktiken. Först och främst begränsas uppsatsen till att endast se till en av många utförda ÅVS:er. Det utvalda fallet är dessutom ett fall som skedde redan 2011, då ÅVS som metod var nytt. Det hade rimligtvis varit till fördel att se till flera ÅVS:er, både nya och gamla, men mycket av de material som finns speciellt av nyare slag är i dagsläget mer svårtillgängligt. Valet av fallet *Arlanda* grundar sig därav att det fanns mest lättillgängligt material både i form av den faktiska slutrapporten det vill säga ÅVS:en, material från enstaka workshops som hölls samt utförliga intervjuer från personer som deltog under studien. Ett alternativ hade således varit att samla eget material i form av intervjuer eller dylikt. Beslutet att inte göra detta grundar sig framför allt i brist på att komma i kontakt med personer eller aktörer som deltagit i en ÅVS. Fördelen med att kommande studie baseras på sekundärkällor i form av tidigare intervjuer är att dessa hölls kort efter att den faktiska ÅVS:en var avslutad. Detta bidrar med att personerna som deltog under intervjun fortfarande hade processen nära i minnet.

Ovanstående resonemang kommer begränsa möjligheten att ta generella slutsatser kring metoden ÅVS. Med detta i beaktning kommer uppsatsens främsta fokus under analys av ÅVS som beslutsprocess att vara på metodens struktur och mål. Fallet *Arlanda* kommer däremot kunna bidra med en del subjektiva upplevelser från deltagande aktörer, men även fördjupa förståelsen för hur metoden kan se ut i praktiken. Ovanstående begränsning kommer därmed att beaktas framförallt i samband med analys och resultat.

Slutligen är det värt att nämna att ÅVS endast är en del av en beslutsprocess. Uppsatsen ämnar med andra ord inte att kommentera hela processen, då en ÅVS utgör beredningsfasen inom beslutsprocesser. Detta behöver dock inte diskuteras som en begränsning, då i termer av demokrati just beredningsfasen kan ses som den mest intressanta delen. Enkelt förklarar då just fasen beredning i mångt och mycket lägger grunden för hur det faktiska beslutet kommer att se ut. Det är dock värt att poängtera att en ÅVS inte är en hel beslutsprocess och att det därmed kan finnas kompletterande metoder för att främja det medborgerliga deltagandet exempelvis enkäter eller dylikt som inte kommer att diskuteras något närmre.

4. Demokrati

Demokrati är ett begrepp som influerat normen av ett legitimt styre sedan antikens grekland. Att innebörden av demokrati skiftat är därmed inte märkvärdigt, detta menar Robert Dahl i boken *Democracy and its critics* (1989:2). Hur demokrati kan tolkas ser därmed olika ut, det är därför av värde att konkretisera begreppet demokrati inför kommande delar av uppsatsen. En klassisk definition av begreppet är folkmakt, folkmakt bygger således på antagandet om att människan är jämställd och har kunskap nog att fatta egna beslut (Dahl 1989: 13; Hedlund 2007: 32).

4.1 Folkmakt

I avhandlingen *Demokratiska genvägar - Expertinflytande i den svenska lagstiftningsprocessen om medicinsk genteknik* sätter författaren Maria Hedlund två grundläggande värden inom begreppet demokrati som folkmakt, *jämlikhet* och *autonomi* (Hedlund 2007: 32). Något som stöds av författaren till boken *Democracy disfigured*, Nadia Urbinati som definierar demokrati som *jämlikhet* och *frihet* (2014:19). Nedanstående text kommer definiera demokrati likt Hedlund som folkmakt utifrån värdena *jämlikhet* och *autonomi*, det kan därmed vara av relevans att ytterligare förklara vad dessa värden kan innebära i relation till huvudbegreppet demokrati.

Liksom demokrati är *jämlikhet* ett begrepp med stort tolkningsutrymme. En vanlig tolkning av *jämlikhet* i relation till demokrati är vikten av att "ingen människa står över någon annan" (Hedlund 2007: 32; Dahl 1989: 31; Cerovic 2016: 75). Förlängningen av detta blir således att individens relation till kunskap, politik och ansvarsutkrävande bör vara samma som samtliga medborgare. Detta betyder att vid val ska samtliga medborgare kunna fatta beslut på lika grunder (Dahl 1989:13; Hedlund 2007: 32). Hedlund resonerar att grunden givetvis handlar om människors lika rösträtt, vilket i sin tur ställer krav på att samhället ger ut saklig information med värden att kunna resonera kring inför valdeltagande. (Hedlund 2007: 32). I linje med detta menar Dahl att det sätter krav på ett jämlikt samhälle i form av resurser för att kunna bidra med den utbildning som krävs (Dahl 1989:110). Detta betyder inte att alla medborgare nödvändigtvis måste ha samma summa pengar, eller liknande skolgång, men att alla bör ha så pass bra förutsättningar att de överhuvudtaget har energi och tid att engagera sig för politiska frågor (Hedlund 2007: 32). Därefter har människan

frihet att välja i vilken utsträckning de önskar engagera sig (Dahl 1989: 127). Urbinati menar dessutom att fria val och utbildning inte är nog. En fungerande demokrati med politisk frihet måste dessutom ge medborgarna möjlighet att organisera sig samt ha yttrandefrihet (2014: 18-19).

Om vi förutsätter att ovanstående värde om *jämlikhet* i form av resurser, kunskap och tillgång till att yttra sig politiskt är givet blir således värdet om *autonomi* grundpelaren för demokrati. Hedlund skriver "Autonomi är en förutsättning för själva idén om demokrati", med andra ord är folkets makt det som bär upp det demokratiska samhället (Hedlund 2007:32). Detta betyder att följande resonemang om demokrati som en folkmakt baserad på *jämlikhet* och *autonomi* kräver inställningen att människan är kapabel till att fatta beslut över sig själv. Dessutom att samhället ger verktyg, resurser och kunskap nog för att människan ska kunna, om den önskar, fatta dessa beslut på legitima grunder. Nästa ställningstagande blir därav hur detta ska utformas och i vilken mån folket bör ha makt över beslut.

I det moderna samtalet kring utformandet av folkmakt brukar det talas om direktdemokrati kontra representativ demokrati. Hedlund menar således att antagandet om folkmakt inte nödvändigtvis måste betyda att medborgarna bör ha ett direkt inflytande eller ett direkt bestämmande över det politiska beslutsfattanden, utan kan även ske i form av representation (Hedlund 2007: 33). Dahl talar dessutom om att den storskaliga staten inte hade något annat val än att delegera makten från folket till representanter. Att detta ska anses som demokratiskt bygger däremot på att värdet om *jämlikhet* liksom diskuterat ovan är ett faktum (Dahl 1989: 28-29 & 110). Enligt Hedlund ska Dahl vidare ha menat att den representativa demokratin på så vis inte är mycket olik den direkta, enda skillnaden är att beslutsmakten är delegerad. I form av val och tillgång till ansvarsutkrävande kommer således alltid den yttersta makten ligga hos folket även i en representativ demokrati (Hedlund 2007: 34).

Hedlund menar dock att just gällande ansvarsutkrävande har den representativa demokratin svårt att nå målet om *jämlikhet*. Detta då trots allmänna och lika val kommer de som är "resursstarka" ha ett övertag, detta menar även Christopher Wlezien i kapitlet "Public opinion and American Democracy" i antologin *The Oxford handbook of classics in public policy and administration* (Hedlund 2017: 34; Wlezien 2015). Problematiken tas även upp i en proposition från 2001 där det nämns att den dåvarande regeringen hade ett medvetande kring att det finns medborgargrupper med större inflytande än andra. Även här nämns det att vissa medborgare anses mer "resursstarka", men även att de med vana av föreningsliv samt de med ett intresse för politiken får en fördel (prop 201/02:80).

Alternativet skulle därmed kunna vara direktdemokrati, något både Dahl och Hedlund erkänner ha sina fördelar utifrån ett rent demokratiskt perspektiv, men skapar andra komplikationer i relation till storleken på den moderna staten (Dahl 1989: 28-29; Hedlund 2007: 34). Hedlund försvarar även den representativa demokratin som allmänt vedertaget i det moderna västerländska

samhället. Den representativa demokratin bör därmed inte tolkas som “olycklig kompromiss” utan ett system som möter det moderna samhällets komplexiteter (Hedlund 2007: s.34). I tidigare nämnda proposition tas det upp flera förslag för att bemöta problematiken kring den representativa demokratin. Bland annat önskar dåvarande regering att bredda det politiska deltagandet bland alla samhällsgrupper genom att aktivt arbeta mot diskriminering. Dessutom vill man se åtgärder för att inkludera medborgare i allt från initiering av frågor, beredning, genomförande av beslut och slutligen utvärdering (prop 201/02:80). På så vis har Sverige en speciell styrnings tradition i den mening att nationen har hög grad transparens gentemot medborgarna samt en hög värdesättning kring yttrandefrihet (Hall 2011: 66).

4.2 Demokrati inom beslutsprocesser

Om demokrati kan definieras som folkmakt baserat på värdena *jämlikhet* och *autonomi* bör detta även genomsyra en demokratisk beslutsprocess. Liksom nämnt i föregående avsnitt har regeringen under tidigt 2000 tal haft en önskan om att inkludera medborgare genom beslutsprocesser. Hur medborgare i praktiken skall inkluderas i beslutsprocesser kan däremot diskuteras.

Inkludering av folket i beslutsprocesser går att genomföra på flera vis där flera av dess metoder går i linje med idealet om vad som kallas för deliberativ demokrati. Idén om deliberativ demokrati kan naturligt inkluderas i en direktdemokrati, men skulle även kunna tolkas som ett komplement i den representativa demokratin (Hedlund 2007: 40). Enligt förespråkaren för deliberativ demokrati, Alber W. Dzur är detta just fördelen med idealet, det går att tillämpa på samtliga moderna demokratier, direkta som representativa (Dzur 2008: 23). Idealet handlar i sin korthet om att främja det medborgerliga deltagandet inom politik i sin helhet, men även beslutsprocesser genom att bjuda in till dialog och skapa konsensus (Dzur 2008: 15-25). Deliberativ demokrati har sedan 1990 talet varit en populär inställning om idealet för en demokratisk beslutsprocess. Således är viljan om medborgerligt deltagande och i största mån konsensus inte en speciellt kontroversiell åsikt, det handlar dock om hur det skall genomföras och organiseras i praktiken (Hedlund 2007: 40-41).

Enligt Dzur menar flera skolor inom demokratiteori att det medborgerliga beslutsfattandet flyttas längre och längre ifrån folket. Lösningen på detta är således att tillämpa idealet om deliberativ demokrati. I praktiken innebär detta att skapa ett intresse för politik och att utbilda folket kring hur de kan delta samt varför de bör delta i det politiska samhället. Dzur menar dock att det handlar inte endast om att fostra folket in i beslutsfattandet, men även att det sätts krav på att fostra experter och politiker att ta emot befolkningen (Dzur 2008: 2-10). Tanken är främjandet av att inkludera medborgare inom dialog

kring beslut skall stärka demokratin samt få minoritetens röst att höras och inte endast vad vi tidigare kallat för de "resursstarka" (Hedlund 2007: 41).

Återigen sätter det krav på staten om en *jämlig* fördelning av kunskap och inkludering, men även att folket är *autonoma* i debatten som förs. I en representativ demokrati skulle detta förslagsvis kunna innebära valdeltagande, press och yttrandefriheten samt kompletterande element som folkomröstningar och opinionsundersökningar, för att nämna några. En utökning av möjligheten för deltagande sätter återigen krav på att folket är utbildat, samt har tid och resurser för att kunna delta. Hedlund menar att fler möjligheter för deltagande således kan bli en nackdel då det sker på bekostnad av mindre aktiva grupper, med mindre resurser (Hedlund 2007: 43). Därmed har kritik förts mot den deliberativa modellen då fler möjligheter skapar större risk för ett ojämnt deltagande, där de som har tid och kunskap kan yttra sig även utanför val (Wohlgemuth 2003: 170). Ett resultat av detta blir att fler öppningar för deltagande, ställer större krav för att faktiskt delta (Hedlund 2007: 44).

I enlighet med ovanstående redovisar Cerovac i artikeln "The role of an experts in a democratic society" en passande linjär modell i för hur en demokratisk beslutsprocess kan se ut. Först och främst ska det hållas regelbundna och allmängiltiga val där folket har möjlighet att välja på olika partier med representanter, detta bygger således på att samhället följer kravet på *jämlikhet* i relation till kunskapsförmedlande och friheter som organisation-, yttrande- och pressfrihet. Under fas två ska de representanter som folket valt föra dialog kring vilka värden och mål som ska beslutas kring. Därefter i fas tre bör experter i form av statligt anställda samt utomstående konsulter inkluderas i dialogen. Slutgiltiga fasen leder till ett beslut och utvärdering (Cerovac 2016: 81). I Hedlunds avhandling inkluderas även att de delar av befolkningen som anser sig vara berörda bör ha rätt att yttra sig och inkluderas under hela processen. Alla åsikter och synpunkter bör däremot inte inkorporeras på så vis att konsensus är målet, men bör bemötas. Något som även följer de resonemang som förts i propositionen *Demokrati för det nya seklet!* (Prop. 2001/02:80).

5. Expertkunskap inom beslutsprocesser

För att vidare fördjupa förståelsen kring eventuell problematik gällande demokrati inom beslutsprocesser kommer nedanstående kapitel redogöra för expertens roll samt dess fördelar inom dialog.

5.1 Expertens roll

Den svenska regeringen har under hela 1900-talet försökt motverka att beslut tas på basis av informationsbrist och okunskap. Detta genom att bygga upp ett starkt utredningsväsende, samt skapa en norm av att vända sig till konsulter för att ta kunskapsbaserade beslut (Hall 2012:67-68). Att använda kunskap ses med andra ord som nödvändig resurs inom beslutsprocesser. Detta tar dock inte bort det facto att användandet av experter ur flera aspekter kan ses som problematiskt ur ett demokratiskt perspektiv.

Baserat på vilket område beslutsprocessen gäller kommer behovet av expertis och kunskap vara mer eller mindre. Liksom nämnt i tidigare kapitel är generellt sett mer tekniska områden såsom ingenjörskonst, medicin och stadsutveckling i större behov av expertis (Dzur 2008: 4; Rittler & Webber 1973: 155-158; Cerovac 2016: 76). Vem som är expert eller vem som besitter kunskap kan diskuteras och tolkas olika beroende på situation. Den klassiska experten är den som besitter någon form av formell och relevant titel i relation till område av expertis. Cerovac resonerar att samtliga skulle hellre låta en doktor genomföra en operation än en ingenjör, trots detta kan båda ses som experter men inom olika områden (2016: 77). Frågan om vem som är expert blir dock mer komplex när andra utmärkelser än utbildning eller arbetserfarenhet beaktas. Vissa skulle exempelvis vilja anta att en expert kan vara den med livserfarenhet, med andra ord, en diabetiker skulle likt en examinerad läkare kunna besitta kunskap inom ämnet. Det som däremot särskiljer är att en expert skapat sig legitimitet kring sin kompetens (Cerovac 2016: 77-79).

Expertens roll inom en beslutsprocess är vidare att tillgodose politiker och tjänstemän med kunskap för att fatta legitima och vetenskapligt belagda beslut (Collins & Evans 2017: 115; Hysing och Olsson 2012: 20). Detta dikotoma sätt att se på expertens roll gentemot politikern baseras på antagandet om att beslut kan fattas på värdefri grunder, något som Cerovac särskiljer som *tekniska* och *moraliska* frågor (Cerovac 2016: 77). Där de tekniska frågorna handlar om kunskap kring rent praktiska områden såsom exempelvis en doktors

kunskap i att operera. Den moraliska expertisen å andra sidan gäller precis som det låter etik och moral (ibid). Enligt Heather E. Douglas författaren till *Science, Policy, and the Value-Free Ideal* finns det däremot inget område som är rent tekniskt. Alla former av beslut kommer tillslut att innehålla värden, det finns alltid en moralisk aspekt. Gränsen mellan när kunskap går från teknisk till värderande är däremot diffus vilket leder till att experter medvetet eller omedvetet får en position utöver den klassiska förmedlaren av objektiv fakta (Douglas 2009: 87-89). Det dikotoma förhållningssättet till experten blir således mer komplext och skillnaden mellan kunskap och värden blir allt mer diffus. På så vis har användandet av expertkunskap blivit allt mer ifrågasatt (Collin & Evans 2017: 115).

Att använda experter som förmedlare av kunskap kan dock ses som en bärande, nödvändig och i de flesta fall en oproblematiserad funktion av ett demokratiskt samhälle (Collin & Evans 2017: 115). Det är istället en fråga om hur kunskap ska inkluderas för att minimera risk för expertis, eller inskränka på folkets makt. Cerovac menar att användandet av expertis endast kan behålla sin funktion då folket initierar vilken riktning ett beslut skall ta innan experter involveras. På så vis har folket makten över i vilken riktning samhället tar samt kan beslut därefter fattas efter vetenskapliga grunder. Återigen bygger detta på allmänna och lika val där folket har chansen att välja vem som skall representeras dess röst, liksom att de folkvalda bjuder in till dialog i tidigt stadiet (Cerovac 2016: 80).

5.2 Kunskapsövertag i beslut och dialog

Det går inte att undgå det faktum att experter besitter ett kunskapsövertag inom dess område av expertis vilket således leder till vad Hedlund kallar för normativa fördelar (Teorell & Svensson 2013: 45; Hedlund 2014: 289). Med detta menar Hedlund att experter ofta presenterar dess värden på så vis att det lätt tolkas som objektiv sanning, och på så vis medvetet, eller omedvetet har ett inflytande över vad befolkningen eller politiker sedan kommer att tycka. Samt att kunskapsövertaget bidrar till att folk generellt sett har ett högt förtroende för experternas uttalanden (Hedlund 2014: 289). Ett liknande resonemang förs av bland annat Urbinati som likt Hedlund menar att medborgare finner tillit och skapar värden baserat på expertutlåtanden (Urbinati 2014: 18). Således skapas även ett övertag i vem som styr dagordningen. Expertområden är ofta snara och därmed får den med kunskapsövertag en roll i att definiera vilka problem inom området som är befintliga, vilken problematik som är mer eller mindre relevant att lösa, men även hur en lösning kan gå till (Hedlund 2014: 288-289).

Problematiken kring vem som styr dagordningen skulle rimligtvis gå att minimera med hjälp utav dialog. Svaret skulle möjligtvis kunna vara att dialogen skall föras i syfte att skapa konsensus mellan experter och folket, eller

de folkvalda representanterna. Även detta går dock att problematisera, då både Hedlund och Odhage nämner att målet om konsensus ofta landar i utdragna diskussioner (Hedlund 2014: 291; Hedlund 2007: 50; Odhage 2012: 87). Detta då beslut som baseras på konsensus endast hade varit möjligt om det fanns en objektivt korrekt och värdefri lösning att nå. Något som enligt ovanstående avsnitt med stöd från Heather E. Douglas, men även Hedlund inte går att anta då även tekniska områden innehåller vissa delar av moraliska aspekter (Douglas 2009: 87-87; Hedlund 2014: 291-293). Problemet med konsensus är således att det flyttar makten till den part som nekar ett beslut, trots att resterande parter i dialogen håller med varandra kommer den part som säger nej att "vinna". Detta resulterar således i att det demokratiska värdet *jämlikhet* ej beaktas och att de som är i minoritet får mer makt än de i majoritet (Hedlund 2007: 49).

Hedlund skriver i tidigare nämnd avhandling; "Rationell konsensus om värdefrågor är varken möjligt eller önskvärt. Konsensus som mål är inte önskvärt därför att det kan kväva demokratisk debatt." (Hedlund 2007: 49). Med detta menas att främjandet av att nå konsensus tystar en annars fruktsam debatt då ett simpelt nekande har övertaget. Istället måste det finnas möjlighet att få ta olika ståndpunkter samt skapa en förståelse och klarhet i varandras meningsskiljaktigheter. Dialog inom beslutsfattande skall med andra ord inte främja konsensus utan undersöka olika ståndpunkter, ömsesidighet och förståelse för samtliga parter värden innan ett beslut fattas (Hedlund 2007: 49).

6. Analytiskt ramverk

Kommande kapitel avser att sammanställa de slutsatser och insikter som *kapitel 4* och *kapitel 5* givit. I *avsnitt 4.1* diskuterades innebörden av begreppet demokrati för kommande delar av uppsatsen. Utifrån resonemang baserat på främst Dahl och Hedlund, men även Urbinati med flera landade avsnittet i att demokrati kan direkt översättas till folkmakt. Vidare innebär detta att värdena *jämlikhet* samt *autonomi* bör beaktas för att ett samhälle ska anses som demokratiskt. Där *jämlikhet* handlar om dels allmänna och lika val. Dels att medborgare ska vara resursstarka nog att ha kunskap, utbildning, intresse och möjlighet att kunna organisera sig, yttra sig och delta aktivt i det politiska samhället. Detta ställer vidare krav på att samhället tar ansvar i att fostra och bjuda in dess medborgare i att delta. Relaterat till *autonomi* betyder detta även att vi bör se varje medborgare som kapabel till att fatta beslut och således att ingen människa står över någon annan.

Vidare landade *avsnitt 4.1* i antagandet om att ett *jämlikt* och *autonomt* folkstyre i dagens demokratier är allmänt vedertaget, däremot finns det meningsskiljaktigheter kring hur detta bör organiseras. Direkt demokrati diskuterades som den optimala formen av demokrati i relation till *autonomi*, då den representativa demokratin aktivt delegerar bort makt från folket till representanter. Men, i linje med Hedlund och Dahl landade diskussionen i att en representativ demokrati är god nog trots brister i både aspekter av *jämlikhet* och *autonomi*. Detta ställer givetvis krav på att mänskliga rättigheter såsom rätten till ansvarsutkrävande, organisations-, yttrande- och pressfrihet finns.

Efter att den representativa demokratin legitimerats som god nog ur ett demokratisk perspektiv diskuterades likt Dahl, Hedlund samt Dzur för och nackdelar med att inkludera deliberativa inslag (*se avsnitt 4.2*). Där argumenten för att inkludera deliberativa inslag var enligt Dzur att främjandet av dialog inom beslutsprocesser minskar risken för att endast resursstarka har tillgång till inflytande. Det deliberativa förhållningssättet har dock mött en del kritik, där Hedlund nämner att risk finns för motsatt effekt. Där fler möjligheter för deltagande ställer högre krav på att faktiskt delta och engagera sig i politik utanför det direkta valdeltagandet, något endast den resursstarka har tid och engagemang för. Idén om *jämlikhet* blir således drabbad, medan folkets *autonomi* stärks.

I *avsnitt 5.2* diskuterades främjandet av dialog och deliberation med mål om konsensus i relation till expertkunskap. Avsnittet redogjorde för att det höga förtroendet experter besitter bidrar till ett kunskapsövertag och därmed makt inom dialog och således inom beslutsprocesser. Dessutom att målet kring att

dialog ska nå konsensus snarare stjälp den demokratiska aspekten, då den som nekar ett förslag eller ett beslut får oproportionerligt mycket makt. Resultatet av de båda avsnitten landar således i att främjandet av dialog kan på många plan vara skadligt för *jämlikheten*, däremot skapar deliberativa idéer och dialog ett större forum för folket att delta och därmed ökar *autonomin* av folket. Med detta sagt är det av värde att problematisera och beakta problem med dialog. Istället för att ha mål om konsensus snarare se det som ett forum för de folkvalda att se åt vilken riktning befolkningen lutar inom beslut gällande sakfrågor. Det deliberativa idealet blir utifrån kontexten beslutsprocesser i en representativ demokrati således snarare ett ideal om tillgången till *uttrycksmöjligheter* under processens gång. Dessutom att de uttryck som folket för faktiskt beaktas, det bör med andra ord finnas en *responsivitet* i systemet.

Med ovanstående resonemang i beaktning är en demokratisk beslutsprocess den som sätter värdet av *jämlikhet* och *autonomi* som utgångspunkt. För att detta skall kunna uppnås måste samhället bidra med *uttrycksmöjligheter* samt *respons* inom beslutsprocesser. I och med att det svenska systemet är representativt kan befolkningen representeras, däremot bör det finnas vissa deliberativa inslag där beslutsfattarna beaktar befolkningens önskade riktning för beslutet. Expertkunskap ska inkluderas, däremot bör detta inte ske initialt, samt bör dess normativa fördelar tas i beaktning under hela processen.

Nedanstående figur avser att illustrera fyra värden som sammanfattar ovanstående diskussion där idealet av en demokratisk beslutsprocess innebär att alla fyra (A, B,C och D) fält uppfylls. Samtliga värden som presenteras i *figur 1* är dessutom möjliga att sätta in i skala, från högt till lågt. Därmed kommer de olika fälten kunna uppfyllas till viss del, eller i viss mån. Ramverket presenteras i en figur med syfte att illustrera hur de mer övergripande värdena av *autonomi* och *jämlikhet* relaterar till mer konkreta rättigheterna såsom *uttrycksmöjlighet* och *responsivitet*. För att vidare kunna avgöra huruvida ÅVS uppfyller de olika fälten i figuren kommer de behöva konkretiseras.

Fält A) innebär således att det bör finnas *uttrycksmöjligheter* i relation till *autonomi*. Mer konkret kommer analysen undersöka i vilken mån intressenter har rätt att få delta i en ÅVS. Med andra ord, har den som anser sig berörd rätten att delta. Detta baseras på de flera diskussioner kring att vardera aktör och person bör få delta under en hel beslutsprocess. Därav kommer *fält A)* se till vilka aktörer som bjuds in samt på vilka grunder.

Liksom ovanstående så handlar *fält B)* om förstärka *uttrycksmöjligheter*, men i detta fall för att främja *jämlikhet*. Mer konkret innebär detta att inom den dialog som förs bör alla intressenter och aktörer få *uttrycksmöjligheter* på lika grunder. *Fält B)* kommer därav se till subjektiva upplevelser kring makt inom dialogen under fallet Arlanda, samt om strukturen av ÅVS tar aktörernas olika normativa fördelar i beaktning.

Fält C) ser till *responsiviteten* i relation till *autonomi*. Med detta avser analysen att se till om det medborgligaperspektivet som yttras får något gehör

gentemot andra aktörer såsom experter. Det vill säga vilket perspektiv som prioriteras, eller tas i beaktning först. Även detta kommer se till ÅVS:ens struktur i form av hur åtgärder beslutas om, men även till subjektiva upplevelser från fallet Arlanda.

Fält D) innebär att se till *responsivitet* i relation till *jämlikhet*. Detta innebär att den respons som ges i slutändan, det vill säga resultatet inkluderar vad dialogen kommit fram till på lika grunder. Resultatet behöver således inte beslutats i konsensus, utan kan ha landat i en kompromiss. Med andra ord kommer *fält D* undersöka på vilka grunder besluten fattas och huruvida allas röster inom dialogen får utrymme i resultatet.

Figur 1: Analytiskt ramverk för demokratiska beslutsprocesser

	Autonomi	Jämlikhet
Uttrycksmöjligheter	A	B
Responsivitet	C	D

Autonomi: I vilken grad har befolkningen möjlighet att påverka och fatta beslut själva. *Jämlikhet:* I vilken grad är befolkningen röst jämlik gentemot experter, folkvalda och andra medborgare. *Uttrycksmöjlighet:* I vilken grad har folket haft möjlighet att delta och uttrycka sig. *Responsivitet:* I vilken grad inkluderas eller bemöts de uttryck som befolkningen för.

7. Åtgärdsvalsstudier i praktiken

Nedanstående kapitel avser att beskriva en ÅVS som genomförts. Dels kommer den faktiska processen att redogöras för och dels subjektiva upplevelser från aktörer som deltog under processen baserat på intervjuer av John Odhage (2012). Totalt ska sex personer ha deltagit från fem olika aktörer, intervjuerna hölls samma månad som ÅVS:en avslutades (Oktober 2011).

7.1 Fallet Arlanda

2008 konstaterades vikten av Arlanda för hela Sveriges inkomst och välstånd. Samtidigt uppmärksammades det att Arlanda hade en del utvecklingsproblem där åtgärder formulerades men aldrig sattes i bruk (Odhage 2012: 51). 2011, i samband med att lagen kring tillåtna utsläpp blev striktare återuppmärksammades problematiken och Trafikverket inom gruppen satsa¹ föreslog att initiera en ÅVS. Trafikverket tog därefter på sig att organisera studien, bjuda in aktörer, sammankalla till möten och bjuda in konsulter (ibid). Problematiken formulerades som så att satsa sett en ökad efterfrågan och marknad för flygresor samtidigt som utsläppen förväntades minska. Lagen kring hur mycket en flygplats får släppa ut sträcker sig bortom endast flygtrafik och gäller således även utsläpp som sker under resvägen från och till flygplatsen samt markanvändning på plats (Satsa 2011a: 3). Att minska på flygtrafiken trots att efterfrågan ökar ansåg satsa vara en för tuff uppgift, istället föreslog de att fokusera på att förbättra kollektivtrafiken och minska utsläppen på land. Satsa önskade därmed att tillgängligheten till Arlanda skulle stärkas. Genom detta menade man att flera kan välja kollektivtrafik samtidigt som en förstärkt förbindelse bibehåller Arlanda som stark inkomstkälla (Satsa 2011b: 7; Odhage 2012: 51).

ÅVS:en lades upp på så vis att fyra olika workshops hölls i ordning enligt fyrstegsprincipen. Initialt skulle det varit tre workshops, men under tidens gång lades en fjärde till på grund av att mer tid krävdes (Satsa 2011b: 6; Odhage 2012: 54). Trafikverket bjöd således in 26 olika aktörer och intressenter för dialog i workshop format, varav 15 stycken valde att delta. Den aktör som tagit

¹ Satsa; samverkan för effektivt transportsystem i Stockholmsregionen, är en grupp med representanter från Trafikverket, Stockholms lokaltrafik, Regionplanekontoret, Regionförbundet, Uppsala län, kommunerna Sigtuna och Upplands Väsby.

störst utrymme i gruppen skall således ha varit staten, men i skepnad av nio aktörer med olika intressen. Där tre av aktörerna skulle föra det regionala intresset, ytterligare tre förde intresset av persontrafik på regional nivå. Två aktörer kom från privat intresse kring fastighetsutveckling och trafik, samt två aktörer från kommunal intresseorgan (Odhage 2012: 54). För att trafikverket inte skulle ha en för stor roll i arbetet valde de att ta in en konsultfirma för att vidare hålla i samtliga workshops (Odhage 2012: 53). Mellan de fyra olika tillfällena för workshops arbetade samma konsultfirma med att sammanställa och utveckla det material som togs fram under tillfällena (Satsa 2011b: 6).

Första workshopen fokuserade således på problem och behov, detta för att tydliggöra vilka behov och intressen som fanns både rent fysiskt men också i relation till aktörerna. Workshopen började också spana på preliminära åtgärder. Under workshop två tydliggjordes problembilden för att skapa en gemensam uppfattning, därefter värderades olika åtgärdsförslag utifrån vilka intressenter som hade fått nytta av dem (Satsa 2011b: 6). Efter workshop två formulerades ett ändamål med ÅVS:en "Att med åtgärder enligt 4-stegsprincipen utveckla persontrafiken* till Arlanda med beaktande av gods och persontrafiken i Stockholm-Uppsalastråket." där persontrafiken definierades som miljövänliga resor för de som arbetar på Arlanda, samt resenärer (Satsa 2011b: 15). Under den tredje workshopen diskuterades potentiella effekter av åtgärderna och vidare en åtgärdsplan kring vilken aktör som hade drivit vilken åtgärd. Totalt sett diskuterades och testades 18 olika åtgärder, för att sedan prioritera dem (Satsa 2011b:6 - 25). Sista workshopen handlade vidare om diskutera hur fortsatt arbete skulle utformas, samt skissa på en överenskommelse mellan aktörerna angående slutgiltigt val av åtgärd (Satsa 2011b: 6). Enligt slutrapporten från ÅVS:en var samtliga aktörer överens om den åtgärd som skulle rekommenderas. Kortsiktigt innebar åtgärden att samtliga aktörer skulle arbeta aktivt för att förbättra kommunikationen till Arlanda, detta skulle på längre sikt innebära en större samverkan mellan aktörerna för mer samspelade infrastrukturprojekt (Satsa 2011b: 29).

Av intervjuer med deltagande under studien visade det sig tydligt att Trafikverkets beskrivning och uppfattning om studiens gång skiljer sig från övriga aktörer. Ett övergripande mönster var dock att samtliga som intervjuades var positiva till att föra en dialog då det uppfattades som nödvändigt för att motverka problemen. En representant från trafikverket menade att det genomförandeorienterade tillvägagångssättet satte förväntningen att studien skulle bidra med en långsiktig lösning utan eftergifter (Odhage 2012:52). Den förväntningen fanns det dock aktörer som inte höll med om, bland annat ska en aktör uttryckt att det som förväntades diskuteras var redan i linje med projekt som de enskilda aktörerna redan förde. Att genomdriva en studie likt denna var därför onödig i relation till resursen tid då i slutändan resultatet skulle leda till att alla var ense om att bygga ut infrastrukturen och inte mer än så (Odhage 2012: 52 -53).

Liksom nämnt ovan var det Trafikverket som initierade en ÅVS samt att en konsultfirma lett samtliga workshops (Satsa 2011a: 3), trots detta ska processledaren ha menat dialogen ska ha förts på sådant vis att samtliga aktörer och intressenter varit jämlikar. Detta intryck skall dock inte flera av aktörerna uppfattat då de enligt Odhage uttryckt att situationen bidragit till att Trafikverket haft ett större inflytande under processens gång. Detta då de dels styrte dagordningen i viss mån, samt varit processledare och initiativtagare. Dessutom började diskussionen kring åtgärder redan under första workshopen, något som inte följer strukturen av fyrstegsprincipen. Trafikverket ska dock ha menat att komplexiteten i problemet gjorde detta oundvikligt och att det låg i det mänskligaproblemlösandets natur. Aktörerna som uttryckt missnöje kring ovanstående ska dock i förlängningen menat ansvaret under processen varit fördelat (Odhage 2012: 54).

Gällande aktörer ska de som intervjuades ha uttryckt att valet av aktörer känts spritt och rimligt. Däremot uttryckte Trafikverkets representant under intervjuerna att antalet inbjudna att delta varit för många. Initialt deltog 15 aktörer med olika intressen något som ska ha gjort att diskussionerna tagit lång tid (Odhage 2012: 56). Under processens gång ska därmed Trafikverket sållat bort de aktörer som inte längre ansågs vara relevanta för att driva arbetet framåt. Dessutom ska en del aktörer valt att hoppa av studien självmant då de ansåg att de inte längre kunde bidra eller var delaktiga i den dialog som fördes (ibid). Således bidrog detta till att det i slutskedet endast var kärnaktörerna som var kvar, vilket minskade den annars geografiskt spridda gruppen av organisationer. Aktörer förutom Trafikverket uttryckte under intervjun att detta ska ha minskat känslan av att en ÅVS baseras på att alla intressenter bör delta (ibid). En av de aktörer som inte deltog under hela processen ska ha varit i syfte att bidra med ett miljöperspektiv. Flera av aktörerna ska dock ha uttryckt att de ansåg att miljöintresset som ensam aktör var överflödigt och bidrog med en "önskelista" snarare än faktiska åtgärder. Således ska detta bidragit till långa diskussioner som inte var fruktbar enligt aktörerna då flera av organisationerna redan har miljöintresset integrerat i sin verksamhet (ibid).

I slutskedet ska de aktörer som intervjuats ha uttryckt att arbetet konsulterna förde mellan workshop tillfällen inte alltid framgått tydligt. Ett exempel var då flera uttryckte förvåning över hur åtgärderna som föreslagits prioriterats. Flera ska också ha ansett att stora delar av de åtgärder som arbetet resulterat i samt själva processen hamnat i Trafikverkets arbetsprocess och inte fördelats jämnt över aktörerna (Odhage 2012: 59).

8. Utvärdering av åtgärdsvalsstudier

Nedanstående kapitel avser att applicera det analytiska ramverk som konstruerades under *kapitel 6* på den beskrivning samt de upplevelser av ÅVS som redogjorts för i *kapitel 2* samt *kapitel 7*. Detta för att besvara frågeställningen kring förbättringsområden av ÅVS utifrån idealet om en demokratisk beslutsprocess.

8.1 Åtgärdsvalsstudier i relation till ideal

I relation till *fält A*, *uttrycksmöjlighet* och *autonomi* framgick det i beskrivningen av ÅVS att de aktörer och intressenter som bjuds in kan vara allt från regionala, kommunala till privata aktörer såsom företag eller konsulter. I fallet Arlanda gick det dessutom att se att de som intervjuats ansåg att spridningen på aktörerna samt intressenterna till en början var god och lämplig. Dessutom inom fallet Arlanda var staten det vill säga folkliga representanter i majoritet. Däremot motiverades inte valet av aktörer vidare än att de som bjudits in var “berörda aktörer” enligt initierande aktör. Enligt resonemang kring NIMBY fenomenet samt “wicked problems” kan detta ses som problematiskt i och med att fler kan anse sig berörda. Enligt *fält A* bör dialogen vara öppen för samtliga som anser sig berörda, med motiveringen att folket ska kunna påverka och därmed vara *autonoma* inom hela beslutsprocesser. Således uppfyller ÅVS delvis *fält A* genom att ha folkliga representanter med olika intressen som aktörer i majoritet, däremot är det en demokratisk begränsning att den initierade aktören väljer de resterande. En enkel lösning skulle således vara att aktörer får bjuda in sig själva vid initiering. Risker med detta är att det dels endast hade skapat en fördel för resursstarka, och dels att det blir för många aktörer och intressenter på plats vilket således skulle minska effektiviteten. Detta framstod som ett problem i fallet Arlanda enligt Trafikverket. Metoden ÅVS är dessutom till för att främja effektivitet och rationalitet samtidigt som målet initialt var att skapa utökade “möjligheter till inflytande”. Kritik har dock lyfts fram kring att en ÅVS inte alls bidrar med effektivitet. Det kan därav vara av relevans att diskutera huruvida det är mer önskvärt att fokusera på rationalitet och effektivitet på bekostnad av demokratiska värden såsom inflytande och *uttrycksmöjligheter*, eller om det borde vara tvärtom. I och med att samverkan och dialogen i sig uppskattades av aktörerna, trots att många verkade se ÅVS

som mindre effektivt, kanske det är just främjandet av dialog som bör vara i fokus.

Gällande *fält B* bör de uttryck som förs behandlas och bemötas på *jämlika* grunder, detta gäller det vill säga bland de aktörer som är inbjudna för dialog. ÅVS bygger liksom nämnt i *avsnitt 2.2* på att det finns en rationellt åtgärd och genom dialog mellan olika perspektiv går den att finna. Det är dock ifrågasättbart huruvida problem kan ha en rationell lösning, speciellt i trafikplanering där flera intressen spelar roll. Detta skulle bygga på att problem och lösningar kan vara helt och hållet tekniska utan någon fråga om moral. Det går tydligt att se att idén om ÅVS bygger på detta antagande, vilket kan vara metodens främsta brist. Detta då det bidrar till att maktbalanser och normativa fördelar inte beaktas, eller ses som problematiskt. Enligt diskussion från *avsnitt 5.2* kommer dock alltid någon aktör att ha en normativ fördel. I ÅVS:ens fall den aktör som initierar då den styr över vilka aktörer som bjuds in, hur dialogen kommer att föras samt hur problematiken till en början fångas upp. I fallet Arlanda var den initierande aktören Trafikverket som enligt intervjuerna skall ha menat att de tog en mer passiv roll under dialogerna för att minimera risken av obalans. Detta tyder på att Trafikverket trots det rationella synsättet hade en medvetenhet kring sin position, men liksom nämnt höll flera aktörer inte med om detta. I förlängningen skulle detta kunna tyda på att trots spridda aktörer och en medvetenhet blir dialoger lätt ojämlika ändå. Dessutom valde flera aktörer att hoppa av innan beslutsfattandet vilket gjorde den jämlika spridningen av aktörer i slutskedet mindre.

Fält C innebär att folkets yttring även bör få respons, det vill säga *responsivitet* i relation till *autonomi*. För att fältet ska uppnås måste antagandet om att representation duger vara givet. Däremot betyder även detta att representanterna ska föregå flera intressen i proportion till folket, vilket vi i fallet Arlanda kunde konstatera till en början. I *avsnitt 2.2.1* presenterades dock kritik gällande huruvida en kommun eller region verkligen har möjlighet att representera hela folkets intresse, samt inte blanda in egna intressen. Detta kan antas vara extra relevant i de frågor där representanten även den faller under NIMBY fenomenet. Ett alternativ hade således kunnat vara i linje med den deliberativa demokratin, samt med Cerovacs modell av en demokratisk beslutsprocess, att redan innan aktörer deltar låta folket yttra sig om riktningen för potentiella lösningar. Detta för att därefter starta en dialog mellan olika aktörer. *Fält C* handlar vidare om att undersöka huruvida folkets yttring får någon *respons*. Detta är således svårare att ta ställning till utifrån det material uppsatsen besitter. Det intervjumaterial som uppsatsen tagit del av var dessutom anonymt, vilket gör det svårt att avgöra vilka delar som sagts av de aktörer som representerar kommun, region eller övrig aktör. Det som går att säga är att enligt den slutrapport som togs fram efter ÅVS:en om Arlanda var samtliga deltagare i konsensus i hur och vilka åtgärder som ansågs skulle prioriteras. Detta uttryckte dock flera aktörer i intervjuerna liksom nämnt en förvåning kring då de menade att prioriteringen skett av konsulter mellan workshoptillfällen. Detta skulle

vidare kunna visa på brist i *responsivitet* i detta fallet. I alla fall bygger det på någon form av brist på transparens mellan olika steg i processen. Enligt diskussion kring deliberativ demokrati menade Dzur samt Hedlund vikten av att vid de fall där beslut inte fattas i konsensus måste det finnas transparens. Detta eftersom det rimligtvis inte går att inkludera alla intressen vid varje beslut, men beslutet måste vara väl grundat och därmed motiveras inför minoriteten i fråga. I de fall där en ÅVS inte har samtliga aktörer med i varje steg bör således ändå det redovisas för hur resultat blev fastställt, något som inte verkar ha skett i fallet Arlanda.

Slutligen i *fält D* redogjordes det för *responsivitet* i relation till *jämlikhet*. Det vill säga att samtliga aktörer som deltar har fått jämlik respons i beslutet, något som i mångt och mycket relaterar till ovanstående stycke. Givetvis hade ett beslut fattat i konsensus varit att föredra, men liksom diskuterat i *avsnitt 5.2* är detta inte oproblemiskt. Bilden av att ett beslut kan fattas via konsensus bygger liksom nämnt på en idé om att den finns en given och rationell lösning på problem. Risken med att kräva konsensus är att det skapar ett ojämnt ideal där minoriteten får större makt än massan. Dessutom skapar det en bild av att det är möjligt att nå en bästa lösning. I förlängningen riskerar detta att olika förslag till lösningar och åtgärder inte beaktas i samma utsträckning, det genererar även långdragna diskussioner. Att målet om konsensus finns inom en ÅVS är å andra sidan inte orimligt, detta då större infrastrukturprojekt är kostsamma och irreversibla men ur ett demokratiskt perspektiv kan det således ses som problematiskt. Enligt den slutrapport som släpptes av ÅVS:en om Arlanda skall samtliga aktörer i slutändan varit i konsensus, detta visar dock inte intervjuerna. Dels då liksom nämnt flera blivit förvånade kring prioriteringar, och dels då flera uttryckt andra aktörers perspektiv varit onödigt i detta fall gällande klimatet. Det nämndes även i *avsnitt 2.2.1* att naturvårdsverket hade yttrat klagomål kring att deras perspektiv inte togs i beaktning. De ansåg med andra ord att deras åsikt inte fick samma respons som andra aktörer. Idén om att en ÅVS kan nå konsensus verkar därmed vara ett orimligt mål, som snarare genererar ineffektivitet samt begränsar *jämlikheten* och förmågan att ge en tydlig och jämn *responsivitet*. Det skulle således kunna vara en idé att se till kompromisser som en lösning istället för något icke önskvärt och därmed upphäva strävan om konsensus.

8.2 Resultat och förbättringsområden

Med ovanstående resonemang i beaktning går det att se förbättringsområden kring samtliga *fält* inom det analytiska ramverket för en demokratisk beslutsprocess. Gällande *fält A* går det att se en ojämlikhet kring *uttrycksmöjligheter* då endast initiativtagaren av en ÅVS har möjlighet att bjuda in aktörer. Detta är problematiskt då den initiala aktören kan välja perspektiv

och riktning på dialogen. En potentiell lösning hade således kunnat vara att låta de aktörer eller intressenter som vill delta få delta. För att minimera risken för ineffektivitet hade det förslagsvis likt Arlanda fallet varit möjligt att aktörer självmant kunnat hoppa av när de anser att dess röst fått höras. Vidare arbete hade sedan kunnat inkludera flera intressenters perspektiv, detta ställer dock krav på att vidare delar av ÅVS:en har tillräckligt med aktörer för att främja olika perspektiv och intressen. Vidare diskuterades problematik kring resursstarka aktörer, i relation till *fält C* diskuterades att låta folket yttra sig först. Förslagsvis genom enkäter, opinionsundersökningar eller dylikt, även detta skulle dock kunna ses som något riktat för resursstarka. Däremot är det ett medel för att låta folket yttra sig utan vidare ansträngning.

Vidare diskuterade *fält B* obalans i makt samt normativa fördelar, något som är svårt att undvika eller minimera inom dialog då någon alltid har mer eller mindre kunskap. Det är dessutom önskvärt ur flera aspekter att inkludera experter vid beslut framför allt vid tekniska områden, däremot bör obalansen i makt över dialogen att beaktas. *Fält B* landar snarare i ett resonemang kring att ojämlikheten bland aktörer bör uppmärksammas tydligare, det är problematiskt att inte se till de maktbalanser som finns inom dialog. Metoden ÅVS är liksom nämnt skapad för att främja inkluderingen av olika intressen, jag menar dock att det rationella synsättet begränsar denna önskan. En förbättring hade således varit att se bortom målet att finna en rationell åtgärd och istället se värdet i att föra en dialog kring transport som berör flera intressen och områden.

Gällande *fält C* går det endast att yttra sig om fallet Arlanda där flera aktörer hade blivit förvånade över hur åtgärderna i slutändan blev prioriterade. Även om det hade varit svårt att föra dialog kring alla steg av processen hade här en lösning varit att vara mer transparenta i hur prioriteringen skett. Liksom nämnt ovan måste alla inte vara delaktiga i alla beslut eller för den delen hålla med, men alla bör ha rätt att se hur besluten tagits och lika så varför deras åsikt inte blev den slutgiltiga. Det diskuterades även bristen i att den som initierar problematiken lätt blir den som formar riktningen för åtgärd, detta skulle liksom nämnt ovan kunna i enlighet med Cerovac kunna åtgärdas genom att låta folket yttra sig först. Gällande *fält D* diskuterades begränsningen av att se konsensus som det enda önskvärda resultatet. Liksom nämnt ovan hade en ÅVS snarare gynnats i att nöja sig med att finna åtgärder som samtliga aktörer kan tänkas vara nöjda med. Kompromisser behöver således inte ses som en förlust utan en balans av olika intressen.

Ovanstående resonemang kan se en aning dystert ut, men med detta sagt hade det varit felaktigt att kalla ÅVS för en icke-demokratisk metod. Det finns däremot flera aspekter som kan förbättras. Utöver de konkreta förslag nämnda ovan bör ÅVS:er fokusera mer på hur dialog kan tillgodose och skapa gehör för flera intressen snarare än att söka effektivitet och rationalitet. Att dialog förs inom trafikplanering framgick som något positivt av intervjuerna, med andra ord är dialogen som ÅVS bidrar med önskvärd, men det sker på orimliga premisser. För att fördjupa förståelsen och effekterna av ÅVS hade det varit

vidare intressant att undersöka fler fall i modern tid med tillhörande intervjuer. Detta då det är av värde att ständigt analysera och utvärdera de metoder och processer som används i det demokratiska samhället. Liksom Dahl skrev 1989 så kan även det mest legitima styret ständigt utvecklas och förbättras.

Referenser

Litteratur

- Badersten, Björn. 2006. *Normativ Metod: Att studera de önskvärda*. Uppl: 1.2
Lund: Studentlitteratur AB.
- Beckman, Ludvig. 2006. "Idékritik och statsvetenskapens nytta" i
Statsvetenskaplig tidskrift. 108(4): 331-342.
- Brown, Greg & Glunz, Hunter. 2018. "Identifying potential NIMBY and
YIMBY effects in general land use planning and zoning" i *Applied
Geography*. 99: 1-11
- Cerovac, Ivan. 2016. "The role of experts in a democratic society" i
Journal of Education Culture and Society. 2(2016):75-88.
- Colding, Johan; Barthel, Stephan & Sörqvist, Patrik. 2019. "Wicked Problems
of Smart Cities" i *Smart cities*. 2(31): 512-521
- Collins, Harry & Evans, Robert. 2017. *Why Democracies Need Science*.
Cambridge, UK, & Malden: Polity Press.
- Dahl, Robert. 1989. *Democracy and its critics*. New Haven & London: Yale
University Press.
- Douglas, Heather E. 2009. *Science, Policy and the Value-Free ideal*. Pittsburgh:
University of Pittsburgh Press.
- Dzur, Albert W. 2008. *Democratic Professionalism - Citizen participation and
the reconstruction of professional ethics, and practice*. University
Park, Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press.
- Hall, Patrik. 2011. *Managementbyråkrati: organisationspolitisk makt i svensk
offentlig förvaltning*. Malmö: Liber
- Hedlund, Maria. 2007. *Demokratiska genvägar: Expertinflytande i den svenska
lagstiftningsprocessen om medicinsk genteknik*. Lunds universitetet.
- Hedlund, Maria. 2014. "Ethics expertise in political regulation of biomedicine:
the need of democratic justification" i *Critical Policy Studies*.
8(3): 282-299.
- Held, David (2006). *Models of Democracy*. Uppl: 3. Palo Alto, CA:
Stanford University Press.
- Lundquist, Lennart (2001). *Medborgardemokratin och eliterna*. Lund:
Studentlitteratur.
- Lönngrén, Johanna. 2017. *Wicked Problems in Engineering Education:
Preparing Future Engineers to Work for Sustainability*. CTH:
Göteborg.

- Odhage, John. 2012. *Åtgärdsvalsstudie – en ny planeringsaktivitet för bättre lösningar på transportrelaterade problem. Erfarenheter från de första testfallen*. Stockholm: KTH.
- Odhage, John. 2017. *Otraditionella lösningar med traditionella medel: Åtgärdsvalsstudien som planeringsfenomen*. KTH:Stockholm.
- Rittler, Horst W. J & Webber, Melvin M. 1973. "Dilemmas in a general theory of planning" i *Policy Sciences*. 4(2):155-169.
- Teorell, Jan & Svensson, Torsten. 2013. *Att fråga och att svara: Samhällsvetenskaplig metod*. Uppl: 1.3. Malmö: Liber.
- Urbinati, Nadia. 2014. *Democracy Disfigured*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press
- Wlezien, Christopher. 2015. "Public Opinion and American Democracy". I Lodge, Martin; Edward C, Page; Steven J, Balla (red). *The Oxford Handbook of Classics in Public Policy and Administration*. Oxford: Oxford University Press: 138 - 154
- Wohlgemuth, Daniel. 2003. "Aktiva medborgare – hur går det med representativiteten?" I Mikael Gilljam & Jörgen Hermansson (red.) *Demokratins mekanismer*. Malmö: Liber: 165–184.

Offentligt material

- Naturvårdsverket Yttrande. 2015-04-21. *Yttrande över fördjupad Åtgärdsvalsstudie om utbyggnad av dubbelspår på Malmbanan mellan Kiruna och riksgränsen*.
- Prop. 2001/02:80. *Demokrati för det nya seklet!*
- Satsa. 2011a. *Resultatrapport - Åtgärdsval, Arlanda*.
- Satsa. 2011b. *Åtgärdsval - Arlanda*.
- SOU 2000:1. *En uthållig demokrati! Politik för folkstyrelse på 2000-talet*. Slutbetänkande från demokratiutredningen. Stockholm: Fritzes.
- Trafikverket. 2010. *Förslag till nytt planeringssystem för transportsystemet*. 2010:031
- Trivector Traffic. 2021. *Fullt genomslag för fyrstegsprincipen i transportplaneringen – en forskningsöversikt*. 2021:20

Internetsidor

Trafikverket. 2018a. *Åtgärdsvalsstudier*.

URL:<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Atgardsval/> (Hämtad: 2021-04-26)

Trafikverket. 2018b. *Fyrstegsprincipen*.

URL:<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/> (Hämtad-04-26)

Trivector traffic. *Åtgärdsvalsstudier - åtgärder för ett mer hållbart*

transportsystem. URL:<https://www.trivector.se/konsulttjanster/hallbara-transp-orter/samhallsplanering/atgardsvalsstudier-avs/> Trivector (hämtad: 05-05-2021)