



# Planeringsprocesserna bakom megaprojekt

---

- En undersökning av planeringen och genomförandet  
av Västlänken

---

Jaqueline Dahllöf

Masterarbete 30 hp  
Masterprogram i strategisk fysisk planering  
Blekinge Tekniska Högskola  
2022-05-23



-----

**Författare:** Jaqueline Dahllöf  
**Titel:** Planeringsprocesserna bakom megaprojekt

.....

**Handledare:** Sabrina Fredin  
**Examinator:** Jimmie Andersén

**Blekinge Tekniska Högskola:** Institutionen för fysisk planering

**Program:** Masterprogram i strategisk fysisk planering  
**Kurs:** FM2612 Masterarbete i fysisk planering

**Nivå:** Avancerad  
**Omfattning:** 30 hp

**Utgivningsort:** Karlskrona  
**Datum:** 2022-05-23

## Sammanfattning

På grund av den pågående globaliseringen och dess konsekvenser tenderar projekt samt investeringar att bli alltmer omfattande, både i tidsperspektiv, storlek och kostnader. Detta kan framförallt identifieras gällande megaprojekt, som framförallt karaktäriseras av höga kostnader och stora till storlek. Det är heller inget ovanligt att ett megaprojekt avser satsningar på infrastrukturen i form av järnvägar som möjliggör för ett alltmer effektivt och hållbart resande. Megaprojekt kan ofta anses vara politiska då politiker tillsammans med andra aktörer i den offentliga sektorn har en viktig roll, samtidigt går det även att identifiera att projekten ofta drivs av ekonomiskt starka aktörer. På grund av den ökade populariteten och efterfrågan på megaprojekt ansåg jag att en undersökning fokuserad på dessa aktörer, deras beslutsfattande, maktförhållanden och inflytande gentemot andra aktörer ansågs lämplig och intressant. Denna uppsats syftar därmed till att skapa bättre förståelse för genomförande av megaprojekt utifrån en svensk kontext med ett huvudsakligt fokus på processerna bakom projekten och tillhörande beslut. Undersökningen avser därmed att undersöka frågor gällande hur synpunkter och deltagande från berörda aktörer har hanterats under processens gång.

En fallstudie har använts som forskningsdesign för genomförandet av denna undersökning. Fallet utgörs av det svenska megaprojektet Västlänken, och valdes ut för undersökningen då det är det enda megaprojektet i Sverige som i detta nu håller på att realiseras och därmed är förbi planeringsstadiet där besluten i stor utsträckning har fattats. Empirin har samlats in genom att semistrukturerade intervjuer där de intervjuade personerna hade någon form av koppling till megaprojektet. Utöver intervjuerna har det även genomförts en kvalitativ innehållsanalys som använts för att studera dokument i form av kommunala handlingar samt andra styrdokument med anknytning till projektet i fråga. Empirin har samlats in, genom metoderna ovan, inom ramen för de teoretiska utgångspunkterna, närmare bestämt transparens, deltagande planering samt befogenhet. De teoretiska utgångspunkterna har bidragit till att den empiri som samlats in varit av relevans för att uppnå syftet med uppsatsen. Genomförandet av megaprojektet analyseras därmed utifrån dess transparens, vilken möjlighet det har funnits för aktörer att delta i projektet samt i vilken utsträckning planeringsprocesserna kan ses som befogade.

Undersökningen visar på att processerna och de beslut som fattats grundar sig i ett rättfärdigt och korrekt genomförande. Däremot har det trots detta gått att identifiera ett företeelser och händelser som sticker ut, vilket således leder till att det går att ifrågasätta processernas och beslutens transparens, befogenhet och vilken möjlighet det har funnits för aktörer att påverka dessa. Det går således att påtala att det finns en svårighet att kunna legitimera genomförandet av fallet som studerats utifrån de tre legitimitetsskapande aspekterna transparens, befogenhet och deltagande i planeringen.

# Innehållsförteckning

<b>1.0</b>	<b>Introduktion.....</b>	<b>5</b>
1.1	Problemformulering .....	6
1.2	Syfte .....	7
1.3	Forskningsfråga.....	7
<b>2.0</b>	<b>Forskningsöversikt .....</b>	<b>8</b>
2.1	Megaprojekt .....	8
2.1.1	Megaprojekts karaktärsdrag.....	9
2.2	Existerande maktförhållanden .....	10
2.3	Multi-level governance .....	13
2.4	Beslutsfattande före storskaliga projekt .....	15
2.5	Legitimitet.....	19
<b>3.0</b>	<b>Teoretisk utgångspunkt.....</b>	<b>21</b>
3.1	Transparens .....	21
3.2	Deltagande planering .....	22
3.3	Befogenhet .....	24
<b>4.0</b>	<b>Forskningsdesign och metod .....</b>	<b>26</b>
4.1	Fallstudie.....	26
4.1.1	Avgränsning.....	27
4.2	Semistrukturerade intervjuer .....	29
4.3	Kvalitativ innehållsanalys.....	31
4.4	Metodkritik .....	35
4.4.1	Semistrukturerade intervjuer .....	35
4.4.2	Kvalitativ innehållsanalys.....	36
<b>5.0</b>	<b>Resultat och analys .....</b>	<b>38</b>
5.1	Transparens .....	38
5.1.1	Insyn i planeringsprocesser .....	38
5.1.2	Ansvarsutkrävande .....	41
5.2	Deltagande planering .....	43
5.2.1	Inflytande i planeringsprocesser .....	43
5.2.2	Bristande möjlighet att påverka .....	47
5.3	Befogenhet .....	49
5.3.1	Motiv för beslutsfattande.....	49
5.3.2	Befogat eller icke-befogat beslutsfattande .....	55

5.4 Diskussion .....	58
<b>6.0 Slutsatser .....</b>	<b>60</b>
6.1 Hur har synpunkter och deltagande från berörda aktörer hanterats när beslut fattas? ....	60
6.2 Avslutande reflektioner .....	61
<b>7.0 Källförteckning.....</b>	<b>63</b>

## 1.0 Introduktion

*I detta kapitel kommer ämnet att inledningsvis introduceras för att därefter problematiseras. Det redogörs även för syftet med denna uppsats och därefter presenteras undersökningens forskningsfråga.*

Med tanke på den ständigt pågående globalisering som sker ställs det hela tiden högre krav på vad samhällen har att erbjuda och det handlar om att hela tiden försöka styra nutiden mot en önskvärd framtid (Smas 2021: 189; Brusman 2008: 125). Vad som kan ses som en önskvärd framtid råder det däremot inga entydiga uppfattningar kring, åtminstone inte i fråga om megaprojekt. Behov av närhet och tillgänglighet är en aspekt som efterfrågas i den globalisering som just nu sker. Kontaktnät utvecklas och blir alltmer komplexa, regioner växer vilket skapar större arbetsmarknader, något som vidare ställer krav på tillgänglighet och funktionalitet (Edling 2013:13–14). Här får megaprojekt en viktig roll. Megaprojekt har de senaste 100 åren varit välkända fenomen som avser storskaliga projekt som kännetecknas av stora kostnader, ett genomförande som tar flera år, stort engagemang av ett flertal aktörer samt en stor påverkan på en mängd människor (Flyvbjerg 2014: 3, 12; Körling & Baez Ullberg 2021: 7–8). Det går att ställa sig frågande till hur önskvärda och omtyckta dessa projekt är när det uppenbarats att det finns megaprojekt som genomförs och har baserats på beslut som inte har någon politisk förankring.

Oavsett de för- och nackdelar som finns i förhållande till dessa projekt tenderar de ändå att projekteras och genomföras trots att det gått att identifiera ett stort motstånd hos berörda. Forskning som tagits fram visar på att någon demokratisk representation i relation till beslutsfattande inte riktigt går att identifiera i planeringen av megaprojekt, då med betoning på en bristande demokratisk process (Flyvbjerg 2014: 17; Brusman 2008: 135). Det visar sig snarare vara resursstarka aktörer, i fråga om samhällsposition, pengar och expertis som inkluderas i processerna även om det finns en strävan som tyder på annat och däribland en demokratisk planering (Henecke 2006: 183–184). Bristen på ett demokratiskt genomförande synliggör istället maktförhållanden som existerar i fråga om megaprojekt. Megaprojekt blir trots det alltmer vanliga och betydande i den pågående globaliseringen då stor vikt ligger vid snabbt, smidigt och på det mest miljövänliga sättet kunna ta sig till och från platser. Även om megaprojekt ofta förknippas med infrastruktur är det inte alltid fallet. Det har däremot identifierats att megaprojekt, och då framförallt järnvägssatsningar och andra infrastrukturprojekt har en väsentlig roll, globalt men även i Sverige. Däremot förknippas megaprojekt inte enbart med infrastrukturprojekt (Brusman 2008: 125). Megaprojekt symboliserar väldigt komplexa processer. Delvis på grund av att de medför en stor påverkan på miljö och befolkning men också för att vägen från idé till färdigställt projekt är väldigt lång och tenderar att frångå de demokratiska och inkluderande aspekterna som annars anses tillhöra de planeringsideal som existerar i Sverige (Brusman 2008: 135; Albrechts 2006: 1489). Detta kan således ge upphov till kritik gentemot projekten.

Ett megaprojekt har vanligen en nationell, regional samt lokal inverkan vilket därmed kräver processer som involverar en mängd aktörer med olikartade intressen (Biesenthal 2016: 2). Sett till megaprojekt i form av järnvägssatsningar kan de städer som förses med stationer längs järnvägen gynnas då det exempelvis kan främja för in- och utpendling, vilket vidare kan leda

till en ökad inflyttning i staden. Underliggande finns en vision om att megaprojekt bidrar till ekonomisk tillväxt. Det är däremot inte alla som gynnas av dessa projekt vilket kan bidra till att dessa ställer sig mer kritiskt till projekten. För megaprojekt är det dessutom förekommande att dessa synpunkter inte alltid får gehör i planeringen av projekten vilket kan leda till att kritiken och motståndet intensifieras (Henecke 2006: 191–192; Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 5–6). Hur hela denna planeringsprocess går till finns det ett flertal frågor kring och framförallt i fråga om inflytande, maktförhållanden och genomförande. Det finns sedan tidigare i forskning en märkbar brist och ovisshet i hur berördas åsikter och synpunkter har hanterats i fråga om megaprojekt (Henecke 2006: 187; Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 3–5). Det är denna kunskapslucka som den här undersökningen är avsedd att bidra till.

### 1.1 Problemformulering

Som nämnt ovan berörs en mängd aktörer samt individer på ett flertal nivåer, och med olika möjlighet till inflytande och makt när det gäller megaprojekt, från själva idéstadiet till förverkligandet av projektet. Hur möjligheten till inflytande och påverkan på dessa processer hanteras finns det mycket frågetecken kring (Strömngren 2007: 20; Hermelin, Wallin & Gustafsson 2015: 24–25). En identifierad problematik i planeringsprocesserna är att risker och motstridiga intressen tenderar att negligeras eller förbises (Flyvbjerg 2014: 8). Då megaprojekt per automatik påverkar en större mängd kommuner, aktörer och medborgare uppmärksammas behovet att studera deras möjlighet att påverka projekten. Att initiativ formuleras och beslut tas högt upp i hierarkin symboliserar en styrning uppifrån. Vidare leder detta till att aktörer och berörda längre ner i hierarkin får en mer undergiven roll i fråga om makt och inflytande gentemot den aktör som äger projektet. Därmed uppmärksammas behovet av att granska planeringsprocesserna utifrån det lokala perspektivet och därmed ett nedifrån-upp perspektiv, vilket även symboliserar multi-level governance med involverade aktörer från flera nivåer och sektorer (Piattoni 2010: 83). Vidare behöver det redogöras för hur berörda aktörer och medborgare på kommunal nivå har kunnat påverka megaprojektet eller behövt förhålla sig till det.

Aktörer med makt, tillsammans med andra involverade aktörer, behöver studeras för att kunna redogöra för de faktorer som motiverar ett genomförande av megaprojekt. Att motsättningar finns är förekommande för majoriteten av allt som planeras (Körling & Baez Ullberg 2021: 11–12). Gällande megaprojekt kan dessa motsättningar ofta härledas till processer där avsaknaden av transparens och grunderna för beslutsfattande blir påtagliga (Körling & Baez Ullberg 2021: 9; Persson 1999: 6; Strömngren 2007: 20). Det som är av intresse för de drivande aktörerna är att de får ut något av megaprojekten, något som är till deras fördel men som inte nödvändigtvis är för allmänhetens bästa (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 142; Bäck, Erlingsson & Larsson 2015: 57). Problematiken identifieras i maktförhållanden där högt uppsatta politiker och tjänstemän fattar beslut kring megaprojekt och där ansvar sedan delegeras nedåt i hierarkin för genomförande. Här synliggörs även en tydlig styrning uppifrån och ner. Maktförhållanden och politik är aspekter som identifierats som centrala för megaprojekt och präglar dess utveckling samt vilka som tillåts vara delaktiga i planeringsprocesserna (Körling & Baez Ullberg 2021: 13).

## 1.2 Syfte

Syftet med denna uppsats är att studera hur planeringen och projekteringen av megaprojekt går till med utgångspunkt i hur samverkan och maktförhållanden ser ut mellan berörda aktörer och däribland kommunen, medborgarna samt andra aktörer. Detta är något som är av stor vikt att studera just för att förstå motiven och de bakomliggande faktorerna för beslut som fattas kring megaprojekt. Utöver detta innebär även syftet att belysa möjligheten att påverka projekten och vilka delar av projekten som faktiskt går att påverka i planeringen inför ett megaprojekt samt vilken påverkan själva projektet medför på sin omgivning.

## 1.3 Forskningsfråga

- Hur har synpunkter och deltagande från berörda aktörer hanterats när beslut fattas?



## 2.0 Forskningsöversikt

*Kapitlet kommer att redogöra för tidigare forskning som finns inom de ämnen som är relevanta i förhållande till megaprojekt som senare kan användas för att förankra den empiri som senare kommer analyseras i kapitel 5.0 Resultat och analys.*

### 2.1 Megaprojekt

Planering av den fysiska miljön behövs för att driva en utveckling av samhällen framåt. Planering och planerarens roll blir bland annat att forma hur den byggda miljön kan komma att utvecklas. Planeringen ska huvudsakligen se till stadens och medborgarnas intressen och främja för dessa. Planerare kan till exempel ägna sig åt planering som handlar om att koordinera och planera infrastruktur, såsom vägar och järnvägar, samt ta fram strategier för en region som avses växa (Allmendinger 2017: 2). Vad som faktiskt ska och bör planeras har varit ett område där många oklarheter och skilda åsikter florerat (Allmendinger 2017: 8–9; Albrechts & Mandelbaum 2005: 2–3). Dock råder det inget tvivel om att utvecklingen av infrastruktur är en angelägenhet för planeringssektorn.

Min undersökning kommer ta avstamp i tidigare forskning som vidare kommer diskuteras i detta kapitel. En kortfattat summering av relevant forskning inom de problematiserade området gällande *megaprojekts karaktärsdrag, maktförhållanden, multi-level governance, beslutsfattandeprocessen* och *legitimitet* kommer här att presenteras. Tidigare forskning har belyst säregna drag som *karaktäriserar ett megaprojekt* och redogör för dess historiska utveckling, vad som motiverar dess uppkomst samt vilka samhällsliga effekter de kan medföra. Uppkomsten av megaprojekt grundar sig delvis i mycket kritik, något som tidigare forskning indikerar på (Tonell 2021: 63; Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 5). Detta är något som mer utförligt kommer diskuteras nedan samt vilka motiv som kritiken grundar sig i och vilka svårigheter detta medför.

Ytterligare en aspekt som i hög grad förknippas med megaprojekt är diversifierade *maktförhållanden* mellan de parter som involveras i megaprojekten. Tidigare forskning kommer även att synliggöra hur makt kan uppstå och accepteras i samhället. Detta kommer även vidare att kritiserar med tanke på att maktförhållanden också ger upphov till missnöje. Ett *multi-level governance-perspektiv* är ytterligare en av huvudkomponenterna som den tidigare forskningen grundar sig i. Detta då engagemang från olika nivåer och aktörer är högst relevant för megaprojekt som fenomen. Det diversifierade engagemanget styr i stor utsträckning hur processerna går till och påverkar hur beslut fattas. Även *beslutsfattande* är en avsevärt viktig komponent när megaprojekt diskuteras. Framförallt då den kritik som uppstår, samt vilka som involveras går att härleda till just beslutsfattande. Beslutsfattande kan ses som den kritiska punkt som skapar mycket uppståndelse, varför även detta begrepp betraktats som en av uppsatsens huvudkomponenter. Därefter är *legitimitet* den sista huvudkomponenten som den tidigare forskningen grundat sig i. Legitimitetsaspekten är av stor betydelse för planering då legitimitet är en symbol för trovärdighet, ärlighet och befogenhet. I relation till planeringsprocesser och uppsatsens syfte är detta en avsevärt viktig utgångspunkt när processer ska undersökas. Begreppen ovan är fundamentala aspekter gällande megaprojekt, och blir således grundläggande för min undersökning.

### 2.1.1 Megaprojekts karaktärsdrag

Megaprojekt förekommer alltmer runt om i världen och i större utsträckning, något som tidigare forskning framhåller (Flyvbjerg 2014: 4; Biesenthal 2016: 1; Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 1). Megaprojekt har dessutom under de senaste decennierna tenderat att bli fler, samt utvidgas i omfattning. Det har gått att identifiera en ökad efterfrågan på megaprojekt, både från privata och offentliga aktörer under de senaste decennierna (Flyvbjerg 2014: 12). Drivande faktorer för megaprojekt är att de skapar och tillhandahåller arbetstillfällen. Det ses även som positivt för medborgare och konsumenter som erbjuds mer kvalitativ service. Det anses även gynna miljön när en mer hållbar infrastruktur i stor utsträckning kan komplettera eller rentav ersätta annan, mindre hållbar, infrastruktur (Flyvbjerg 2014: 7). Megaprojekt har varit, och är fortfarande, ett tillvägagångssätt för att sammanlänka olika stater, regioner och städer i större utsträckning samt för att möjliggöra för en ekonomisk tillväxt (Healey 2010: 124, 126).

Mycket av den fysiska planeringen överlag, åtminstone sett till tidigare planering, tenderar att i större utsträckning följa mer rigida ramar och tillvägagångssätt snarare än att följa en handlingsplan specifik för planen eller projektet i fråga (Albrechts 2006: 1488). I detta avseende avviker megaprojekt då det är mer förekommande att de följer en mer anpassad handlingsplan. Anledningen är att megaprojekt i praktiken skiljer sig åt och skulle därmed ha svårt att passa in i strikta och fastställda ramar (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 9). Med tanke på att megaprojekt har en automatiskt samhällsförändrande potential kommer de därför att behöva utmana de existerande samhällsstrukturerna genom att hitta nya sätt att planera och genomföra projekt, snarare än att förhålla sig till de tillvägagångssätt som tidigare existerat (Smas 2021: 181). Det går därmed att påtala att det nuvarande, mer rationella sättet att planera som görs i Sverige, har kommit att utmanas av andra planeringsideal som utmanar de tidigare planeringsstrukturerna (Hultén 2012: 242).

I och med megaprojekts unika och särskilda handlingsplaner kan det uppstå en problematik att följa de standardiserade och inkluderande delarna som är nödvändiga för andra former av planer, såsom detaljplaner. När det inte finns tydligt formulerat hur planeringsprocesser ska gå till och vad som ska vara med i dem, utformas de i större utsträckning efter aktörernas intresse och behov. Det kan därmed ses som nödvändigt att anpassa planeringsprocesserna och tillvägagångssätten kring dessa projekt utifrån dess specifika förutsättningar och kontexter. Detta då ett likartat tillvägagångssätt inte skulle passa diversifierade megaprojekt samt då det finns en mängd osäkerheter av olika karaktär som behöver tas i beaktning (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 9; Albrechts 2006: 1491; Malekpour & Newig 2020:2). Albrechts (2006: 1488–1489) menar även att det är viktigt för unika megaprojekt att reda ut projektens *'whys and wherefores'*, något som är varierande för de olika megaprojekten i fråga.

Många av de megaprojekt som finns idag karaktäriseras av satsningar på infrastruktur, även om megaprojekt givetvis förekommer i andra former också. Däremot har just infrastrukturensatsningarna ökat markant under de senaste 100 åren (Flyvbjerg 2014: 4). Stora nya satsningar på infrastruktur möjliggör för ett ökat resande eftersom det förenklar rörelse och

förflyttning mellan olika platser. Flyvbjerg, Bruzelius och Rothengatter (2003: 2) diskuterar om *“the death of distance”* och *“the end of geography”* som då kan tänkas vara en effekt av enklare resande. En förändrad infrastruktur bidrar även till att människor blir mer mobila och benägna att förflytta sig längre sträckor dagligen för exempelvis arbete. En ny järnvägssatsning kan exempelvis ses som en betydelsefull investering för statens förutsättningar och ekonomi (Körling 2021: 97). Däremot händer det i allmänhet på bekostnad av vissa berördas intressen och synpunkter.

En ytterligare aspekt som karaktäriserar megaprojekt är den ekonomiska aspekten och stora kostnader. Det är förekommande att cirka 90 procent av de projekt som genomförs går över budget. Att utfallet av megaprojektet i slutändan blir dubbelt så dyrt är vanligt men att det blir ännu dyrare är inte alls något som är ovanligt (Flyvbjerg 2014: 9). För storskaliga projekt råder det vanligen en överoptimism gällande deras kostnader. Det är något som antingen kan bero på grovt missvisande och felaktiga kalkyler eller på grund av ett egenintresse i att genomföra projektet. Hade de verkliga kostnaderna framgått hade involverade aktörer och berörda med stor sannolikhet inte engagerat sig eller investerat i projekten. Det finns därmed en antydning att om de verkliga kostnaderna hade framgått hade det mer sällan genomförts megaprojekt (Flyvbjerg 2014: 9, 10, 13; Nyström & Tonell 2012: 95).

Megaprojekt är ett unik planeringsfenomen och med sin omfattning och komplexitet går det inte heller att identifiera en liknande planeringsprocess i mindre projekt. På grund av en avsaknad av kunskap gällande megaprojekt och hur de ska genomföras är det inte heller ovanligt att det uppstår frågetecken och kritik hos allmänheten med tanke på de negativa resultat som ofta presenteras. Anledningen till att det finns många kritiska faktorer att granska hos megaprojekt beror på att det finns en stor andel *‘misslyckade’* projekt och väldigt få megaprojekt som anses vara lyckade (Flyvbjerg 2014: 11). Tidsramen för megaprojekt är därutöver väldigt lång från idéstadiet till byggnadsskede och ännu längre till färdigställt projekt. Det finns därför många faktorer som kan förändras och bli inaktuella under tidens gång, där är den ekonomiska aspekten framförallt utsatt. Detta på grund av, till exempel, inflation, prisökningar och förseningar (Nyström & Tonell 2012: 95–96). Vidare kritik kan påträffas i relation till megaprojekts storlek och engagemang. När ett megaprojekt är påbörjat och förstudier är gjorda blir det därefter svårt att stoppa projekten. Flyvbjerg (2014: 12) betonar följande: *“Projekten kan vara lätta att starta men svåra och dyra att stoppa”*. Att de blir svåra och dyra att stoppa kan grundas i att fördelarna med projektet är överskattade och att mycket tid och pengar redan har spenderats (Nyström & Tonell 2012: 96).

## 2.2 Existerande maktförhållanden

Makt kan enligt Börjesson och Rehn (2009: 11–12) definieras som något som styr en process, ett system och även styr över dem som kommer in i diverse processer. För att kunna identifiera maktförhållanden behöver det finnas ett system där dessa förhållanden kan existera. Utifrån dessa förhållanden skapas någon form av makt. Persson (1999: 119) menar att makt är något som existerar i alla samhällsstrukturer. Makt behöver däremot inte grunda sig i att någon *har* makt, de associeras snarare till handlingar när någon *gör* någonting, vilket ett flertal forskare är eniga om (Mukhtar-Landgren 2012: 24; Börjesson & Rehn 2009: 11, 18; Persson 1999: 119).

Makttekniker och hur makt kan identifieras kan dock visa sig i olika former, det kan även skilja sig i hur uppenbart och synligt dessa tekniker framträder (Börjesson & Rehn 2009: 14).

För att möjliggöra för någon form av planering behövs makt och beslutsfattare (Allmendinger 2017: 2, 8, 9). När beslut fattas innebär det per automatik att något utesluts för att kunna ge plats för annat. Det är även något som Mukhtar-Landgren (2012: 26) lyfter då hon hävdar att:

*“Makt kan ses som en rad olika processer vilka strukturerar det möjliga utfallsrummet och därmed möjliggör planering”*

(Mukhtar-Landgren 2011: 26)

När makt studeras i förhållande till planering grundar sig dessa maktförhållanden i en samverkan mellan den politiska sfären, ekonomiska aktörer och planerare (Persson 1999: 7), vilket kan kännas igen i frågan om megaprojekt.

Makt handlar även om att avgränsa vilka frågor som ska tas upp, således kan politiker välja att ta upp mer säkra frågor som anses vara lättare att få igenom. De frågor som anses vara mer osäkra av olika skäl tenderar att läggas åt sidan eller försvinna från dagordningen (Persson 1999: 121). Här kan det identifieras en märkbar motsättning när megaprojekt diskuteras. Av flera anledningar är megaprojekt i hög grad förknippade med osäkerheter (Flyvbjerg 2014: 8), såväl i förhållande till ekonomiska som ekologiska faktorer. Motsättningar framkommer när politikerna går emot trenden och beslutar om att genomföra megaprojekt, trots de förknippade osäkerheterna. Politikerna i sig har makt men hur legitima dessa beslut är kan däremot ifrågasättas med tanke på de osäkerheter som förekommer i förhållande till beslutsunderlaget. Även om megaprojekt genomförs trots osäkerheter ligger det något i Körling och Baez (2021: 13) argument om att politiker genomför megaprojekt för att visa sin makt och handlingskraft för att sedan få stå i rampljuset vid invigningar. Vidare visar detta på att politikerna sitter på en maktposition där de dock har rätt att fatta beslut av denna karaktär. Det är istället grunderna för besluten och dess legitimitet som kan ifrågasättas, framförallt när bristande underlag och osäkerheter karaktäriserar dessa beslut. Börjesson och Rehn (2009: 18) bekräftar dock att makt inte är något som någon nödvändigtvis har, utan att den snarare får genomslag via handlingar.

För megaprojekt är maktförhållanden och hur dess beslutsfattande och planeringsprocesserna går till något som utmärker sig. Detta då megaprojekt i sig kräver mycket makt för att kunna genomföras med tanke på att det är många aspekter som behöver kontrolleras för att kunna fatta beslut. Även maktdimensionen blir påtagligt då många av dessa beslut inte tas i fullständig konsensus. Det är även förekommande att allas röster inte blir hörda i samma utsträckning vilket synliggör svårigheten att påverka (Flyvbjerg 2014: 13). Att dessa beslut kan fattas grundar sig i att det finns maktförhållanden och någon eller några bestämmer sig för att fatta ett beslut trots att det kan ses som *orättvist*. Maktförhållanden blir i första hand framträdande när megaprojekt, trots detta, genomförs på bekostnad av någons synpunkter och intressen. Att politiker och beslutsfattare väljer att genomföra megaprojekt trots ett stort motstånd grundar sig dock i en tro

på att dessa projekt faktiskt kan bidra till samhället (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 47), och att det finns potential och en vinning i dem.

Trots att megaprojekt gång på gång underpresterar finns det megaprojekt som motbevisar detta påstående (Körling & Baez Ullberg 2021: 9). I dessa fall har det istället visat sig att projekten nyttjas och gynnat samhället i större utsträckning än vad prognoser tidigare har indikerat på. Vid invigningar av dessa megaprojekt såg prognoserna inte särskilt lovande ut, däremot visade det sig efter några år att megaprojekten levde upp till ett bättre resultat än vad som förutsågs (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 23, 26). Detta är således något som motsätter sig mycket av den kritik som uppstått. Det är något som sällan lyfts men visar på att megaprojekt även kan prestera bättre än vad som förväntats. Aktörer som tillsammans ser ett problem finner nya sätt att lösa storskaliga och komplexa utmaningar samt tror på projektet och tillsammans finner lösningar (Allmendinger et al. 2015: 8; Cremer-Schulte 2014: 298) Således kan det gynna politikerna och de aktörer som verkligen trott på att dessa projekt är för allmänheten bästa och kommer bidra med någon nytta till samhället. Detta kan även motivera dess beslut att genomföra liknande projekt framöver.

Megaprojekt kan räknas som väldigt komplexa projekt med tanke på dess omfattning. På samma sätt kan komplexiteten i maktförhållanden också bli påtagliga och intensifieras när tidsdimensionen och antalet involverade aktörer ökar (Börjesson & Rehn 2021: 21; Nyström & Tonell 2012: 86). Tiden och antalet aktörer är betydande och kan intensifiera konflikter och motstånd som uppstår under processen (Körling & Baez Ullberg 2021: 11–12). De konflikter som uppstår kopplade till genomförandet av megaprojekt och den maktutövning som sker har lett till att den offentliga sektorns legitimitet kommit att ifrågasättas. All den maktutövning som sker är inte alltid befoget och är därmed inte heller legitim (Mukhtar-Landgren 2012: 27). Detta då aktörer med beslutsfattande makt kan ha svårt för att redogöra för de motiv varpå beslut fattas, osäkerheter som då uppstår i förhållande till besluten reducerar trovärdigheten och förtroendet gentemot makthavare och beslutsfattare. Ett framstående problem inom demokratier är att den offentliga förvaltningen är beroende av den allmänna opinionen. Med tanke på att megaprojekt till stor del har misslyckats ur flera aspekter sett till det historiska, bör det övervägas huruvida makthavare samt maktutövning möjligen kan förändras för att bli mer legitimitetsskapande (Mukhtar-Landgren 2012: 25–27). Detta blir ytterligare signifikant med tanke på att legitimitet är något som eftersträvas i nästintill alla planeringskontexter.

Vårt samhälle och vår kultur är rent tekniskt sätt uppbyggt kring maktförhållanden som är allmänt accepterade. Sådana maktförhållanden kan i vardagen uppmärksammas när vi exempelvis behöver ställa oss i en kö till kassan i affären eller tvingas gå igenom en säkerhetskontroll. Här menar Börjesson och Rehn (2009: 10–11) att makten kan identifieras när vi gör något som vi inte frivilligt hade gjort annars. Som exemplen indikerar på är det bestämt och allmänt accepterat att vi måste köa för att få handla eller genomgå en säkerhetskontroll för att kunna ta oss till gatan på flygplatsen. Genom dessa handlingar blir vi då en del av ett system, där någon bestämmer vad vi har möjlighet att göra. I dessa handlingar går det därmed att identifiera maktförhållanden.

Underliggande finns dessa maktförhållanden inbyggda i det vardagliga livet även om vi inte alltid märker av dem. De finns men behöver nödvändigtvis inte ha någon betydelse förrän de sätts i en specifik kontext (Börjesson & Rehn 2009: 19). Det går däremot att identifiera aspekter och kontexter där maktförhållanden blir mer påtagliga och får en större betydelse. Det kan handla om exempelvis pengar, samhällsposition eller expertis som har en tydlig association till makt (Börjesson & Rehn 2009: 22). Dessa faktorer kan dessutom förknippas med megaprojekt, vilket indikerar på det påtagliga förhållandet mellan megaprojekt och makt. Även Henecke (2006: 188) och Cremer-Schulte (2014: 297–298) resonerar kring detta och lyfter då framförallt fram ekonomin som en avsevärt framträdande faktor i fråga om maktförhållanden. Henecke (2006: 188) tillägger även att ekonomiskt starka aktörer får en privilegierad position i samhället och större kontroll över allmänna nyttigheter som exempelvis medborgare. Det har även kunnat identifieras som förekommande att den ekonomiska sfären gentemot den politiska sfären fått en stark position i förhandlingar (ibid). Hon belyser därmed en hierarki i maktförhållanden, där våra samhällseliga konstruktioner bidrar till att ekonomiskt starka aktörer får en privilegierad roll. Makt kan därmed förstås som en samhällselig hierarki, där vissa aktörer besitter mer makt än andra. Maktordning är något som är grundläggande för alla politiska samhällen, men det belyser även att vissa aktörer kan besitta obefogad makt. Det innebär dock inte per automatik att den ekonomiska sfären alltid har ett dominansförhållande gentemot den politiska sfären, politiker har i slutändan mandat att fatta beslut av olika karaktär och befinner sig därmed högt upp i hierarkin. I sådana fall när det går att identifiera olika viljor vid beslutsfattande går det även att identifiera dominansförhållanden där vissa aktörer sitter på mer makt än andra (Henecke 2006: 191).

### 2.3 Multi-level governance

Uppkomsten och användningens av multi-level governance är enligt Piattoni (2012: 1, 9) en reaktion på komplexa processer med behov av auktoritativt beslutsfattande i diverse nätverk. Dessa nätverk kan bestå av enskilda individer, allmänheten, den offentliga sektor, andra aktörer med flera. Multi-level governance uppmanar att det delvis sker en förflyttning av beslutsfattande, en politisk mobilisering. Det finns däremot ingen entydig förklaring för tillämpning av multi-level governance utan det pekar mot att en grundläggande förändring har behövt ske inom olika planeringsprocesser eller andra komplexa beslutsfattandeprocesser, både i offentliga likaväl som i icke-offentliga kontexter (Piattoni 2010: 1, 26). Både Albrechts (2006: 1489) och Piattoni (2010: 1, 13, 83) ser på multi-level governance som en inkluderande process där en mängd aktörer involveras och en ny arena för beslutsfattande skapas. Här ges det möjlighet för nya maktrelationer att konstrueras när diversifierade aktörer möts och involveras. Vidare är detta faktorer som även här går att knyta an till megaprojekt och vara användbara när dessa ska studeras. Detta är något som har indikerats genomgående i den forskning som studerats.

För att sätta multi-level governance i en svensk kontext där olika nivåer av beslutsfattande samverkar ser vi framförallt den statliga nivån, regionnivån samt den kommunala nivån som de nivåer vi kan utgå ifrån. Piattoni (2010: 84) rekommenderar att minst tre olika nivåer bör involveras när multi-level governance ska sättas i en kontext. Ett flertal aktörer och däribland aktörer utanför den offentliga sektorn är även något som Strömngren (2007: 18, 126) ser positivt

på. Han menar att planeringsverksamheten bör grunda sig i politiska direktiv från den offentliga sektorn som sedan kan stödjas av aktörer utanför denna sektor och tillsammans sträva efter en konsensusbaserad och önskvärd utveckling. Faktorer såsom makt och kunskap känns igen hos de aktörer som involveras i mer storskaliga projekt överlag, även om dessa står utanför den offentliga sektorn, något som lyfts genomgående i den forskning som studerats (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 93; Henecke 2006: 188). Sådana faktorer bidrar till att vissa aktörer får mer inflytande. Det går även att argumentera för att det är dessa faktorer som skiljer dem från andra aktörer som strävar efter att involveras i processen, till exempel medborgare och andra delar av samhället (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 22).

Strömgren (2007: 18) ser gärna att planeringen inte enbart utförs av en person eller profession, utan hellre att flera olika professioner och delar av samhället involveras i planeringen och tillsammans planerar utifrån ett flertal intressen. Detta förespråkas även i multi-level governance. När Strömgren föreslår att fler än en person eller profession involveras i planeringen avser han bland annat allmänheten, där subjektivt tyckande och erfarenheter bör tas tillvara på och att beslut inte enbart grundar sig på den rationella kunskapen som är vetenskapligt framtagen (Strömgren 2007: 52). Således koncentreras inte den beslutsfattande makten till enstaka aktörer, som konsekvent får större möjlighet att framföra sina intressen, utan det möjliggörs för allmänhetens och berörda aktörers åsikter i högre grad. Vidare poängteras det att alla involverade bör vara medvetna om vilka mål som finns samt vad syftet är för projektet i fråga (Pasquinelli 2012: 14) Således kan det försvåra för enstaka aktörer att fatta beslut baserade på ett eget intresse då svårigheten att utöva obefogad makt blir mer påtaglig.

Även Nyström och Tonell (2012: 143) lyfter att det är av stor vikt att ge utrymme för lokalt inflytande, lämpligen från de som blir direkt påverkade av förslagen i fråga. De poängterar dock att ett ökat lokalt inflytande inte per automatik får leda till att intressena från den regionala samt nationella nivån förbises, utan instämmer att vissa frågor hanteras lämpligen bäst på olika nivåer (Nyström & Tonell 2012: 213). Detta kommer däremot vara en svårighet med tanke på att det kommer finnas väldigt skilda åsikter och viljor. Däremot kan beslut ses som mer befogade och därmed mer legitima i ögonen på berörda aktörer om dessa får större möjlighet att kunna yttra sig och påverka. Den slutliga makten kan fortfarande ligga hos en huvudsaklig aktör men genomförande kan genomsyras av processer som involverat ett flertal aktörer på ett eller annat sätt. Detta är något som vidare motiverar och legitimerar ett multi-level governance styre. Multi-level governance anses kunna förmedla värderingar bättre än en fullständigt offentlig styrning utan andra involverade aktörer, då ett flertal perspektiv inkluderas än i den offentliga styrningen på exempelvis lokal nivå. Samtidigt gynnas även planerings- och beslutsfattandeprocessers auktoritet, ansvarsutkrävande, deltagande samt transparens. Dessa faktorer påverkar dessutom olika processers legitimitet och är framförallt viktiga aspekter för multi-level governance utifrån ett demokratiskt perspektiv (Piattoni 2010: 191).

Trots de krav och faktorer som multi-level governance medför enligt Piattoni går det att ifrågasätta hur mycket demokratin påverkas och hur mycket mer inflytande utomstående aktörer och allmänheten faktiskt får. Detta är något som Flyvbjerg, Bruzelius och Rothengatter (2003: 5) uppmärksammar då de ovanstående fördelarna med multi-level governance inte alltid

går att identifiera i planerings- och beslutsfattandeprocesser för megaprojekt. Något som uppenbarats i förhållande till demokrati är svårigheten att säkerställa att diversifierade grupper, i praktiken, kan delta (Nuissl & Heinrichs 2011: 54). Avsaknaden av fördelarna med multi-level governance blir påtagliga då motståndet och missnöjet är fortfarande lika stort och det finns framförallt en bristande möjlighet för ansvarsutkrävande samt ogrundade och otillräckliga överväganden för beslut (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 5–6). Även om nya governance-former indikerar på att det går att förlita sig på känslan att någon är ansvarig och det finns ett stort engagemang från aktörer (Bäck, Erlingsson & Larsson 2015: 57), kan det ändå upplevas vara en svårighet när det handlar om megaprojekt. När hierarkin och rollerna inte är tydligt fördelade blir det trots allt svårt att utkräva någon specifik aktör på ansvar, eller veta om de involverade aktörerna faktiskt engagerar sig lika mycket och strävar mot samma målsättning (Piattoni 2010: 89).

#### 2.4 Beslutsfattande för storskaliga projekt

För planering överlag, men även den planering som avser mer storskaliga projekt, har kritik framförallt framförts angående de demokratiska formerna och på vilka grunder beslut fattas (Persson 1999: 50; Flyvbjerg 2014: 17). Vidare har det bidragit till att politiker och planerare med flera behöver tänka om angående hur de kan forma planeringsprocesser som grundar sig i beslutfattande som inkluderar ett flertal nivåer, både offentliga och icke-offentliga aktörer, samt bidra till legitima och demokratiska beslut (Piattoni 2010: 1). Det går däremot att ifrågasätta om balanserade och demokratiska beslut verkligen är det önskvärda och bidrar till ett välgrundat beslutsunderlag vid beslutfattande i fråga som storskaliga projekt, till exempel megaprojekt.

Vidare betonar Smas (2021: 187) att det finns svårigheter med beslutfattande då det i tidigare forskning identifierats att beslutfattande i stor utsträckning sker under processens gång och inte som en förberedande del. Planeringen och projekteringen av megaprojekt har tenderat att dra åt sig mycket uppmärksamhet då de underlag som tagits fram och de beslut som fattats i stor utsträckning kritiserats hårt. Med tanke på alla de osäkerheter som finns samt den föränderliga värld som vi lever i kan det tyckas vara svårt att på förhand ta fram fullständiga och kompletta prognoser samt förutsägelser som underlag för de beslut som fattas (Malekpour & Newig 2020: 2). Därav är det en svårighet att bedriva en långsiktig planering och en av anledningarna till detta är att oväntade problem uppstår under megaprojektets gång och beslut behöver fattas därefter. Dessa beslut är ofta fattade på rationella grunder, där specifik och professionell kunskap väger tungt (Smas 2021: 187). Således frångås viljan om beslutfattande som inkluderar allmänheten och ett flertal aktörer, som ett multi-level governance-perspektiv förespråkar. Att inkludera dessa kan dock uppfattas som en svårighet när något oväntat händer och beslut behöver fattas relativt snabbt, då ges det inte möjlighet att inkludera alla berörda. Därmed ges det således skäl för dålig insyn och deltagande från berörda aktörer vid beslutfattande under planeringsprocessens gång.

Finns det däremot en avsaknad av kunskap gällande megaprojekt och alla de faktorer som påverkas och behöver tas i beaktning uppstår det stora osäkerheter kring dessa projekt. Politiker och beslutsfattare besitter en viktig roll då avgörandet och beslut huruvida megaprojekt ska genomföras ligger hos dem. Det tenderar dock att vara så att de frågor som tas upp av politiker



och får genomslag ofta är frågor som det finns mycket kunskap kring och därav anses dessa vara mer säkra. Det går däremot att identifiera att megaprojekt avviker från ett sådant påstående då projekten kretsar kring många osäkerheter och den kunskap som finns är väldigt diversifierad och kontextbaserad. De frågor och uppgifter som politiker och beslutsfattare tar upp på agendan är vanligen sådana som bidrar till en ekonomisk tillväxt, något som inte kan garanteras hos megaprojekt. Många politiker och beslutsfattare menar själva på att deras viktigaste huvudsakliga uppgift i sitt yrke är att ge sin kommun, stat eller liknande goda förutsättningar för att åstadkomma en ekonomisk tillväxt (Persson 1999: 49). Vid tidigare megaprojekt som genomförts i Sverige har det inte alltid handlat om att det finns ett behov av dem, utan de har snarare genomförts för att kunna stärka Sverige i ett globalt sammanhang (Smas 2021: 189). Anledningen till att beslut tas för att genomföra vissa megaprojekt grundar sig således i en vilja att öka konkurrenskraften snarare än i ett behov utifrån ett mindre perspektiv, som till exempel den kommunala nivån. Behovet ses således ofta utifrån en mer storskalig kontext.

För planering överlag finns det däremot en strävan om att planeringen av projekt ska bestå av mer inkluderande och demokratiska processer med ökat medborgardeltagande (Strömgren 2007: 18). För att svara på den kritik som uppstår för megaprojekt bör beslutsfattande och planeringsprocesserna bli mer transparenta och möjliggöra för att någon kan hållas ansvarig. Medborgardeltagande och transparens är dock något som anses var ovanligt i fråga om megaprojekt, vilket kan härledas till storleken och komplexiteten hos megaprojekt. Börjesson och Rehn (2009: 27) hävdar dock att rättvisa och demokrati faktiskt är en del av maktsystem, även om dessa aspekter kan vara svåra att identifiera i processer och vid beslutsfattande, och menar därmed att dessa bättre måste inkluderas för att legitimera beslutsfattande. Det finns inte några tydliga ramar för *“hur man gör”* och därmed vilka individer och aktörer som bör inkluderas (Albrechts & Mandelbaum 2005: 2). Ett exempel kan vara problematiken som uppstår när fler aktörer från den privata sektorn med egna intressen deltar. Det som däremot blir problematiskt när allmänhetens vilja och åsikter förbises, trots att de inte besitter någon reell makt eller något som säger att de måste inkluderas, är att kritiken gentemot projektet samt de ansvariga aktörerna ökar, likaväl missnöjet. Annan forskning uppmärksammar att en kommunpolitiker i en svensk kommun där ett megaprojekt planerats har upplevt att det är andra aktörer som sätter agendan för satsningar i kommunen. Kommunen får sedan agera kring och förhålla till dessa (Hansson 2008: 160). Detta tyder även på att kommunen där projektet ska lokaliseras inte varit särskilt delaktiga i planeringen.

Ett flertal forskare ser allmänheten som en väsentlig del i samhällsutvecklingen, och menar att de därmed bör höras och ha rätten att kunna påverka sådana processer. Att kombinera både den allmänna och offentliga sfären och ta tillvara på de synpunkter de båda har vid beslutsfattande är något som symboliserar multi-level governance och den strategiska planeringen. Däremot visar det sig vara svårt att leva upp till i fråga om megaprojekt (Albrechts 2006: 1491–1492). Persson (1999: 141) har genom erfarenhet och den allmänna debatten identifierat att avståndet mellan beslutsfattare och de styrande gentemot allmänheten har under en lång period tenderat att bli större. Vidare försvårar detta allmänhetens möjlighet att delta i processerna.

Det finns de forskare som har en tro på att om de grupperna som hålls utanför planeringen av storskaliga projekt fick vara en del av planeringsprocessen från början skulle projektens resultat bli bättre (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 89). Argumentet grundar sig i att de aspekter som dessa grupper värderar som viktiga skulle tagits tillvara på bättre av beslutsfattarna. Dessa grupper skulle även vara behjälpliga till att definiera de huvudsakliga målen och behoven för projektet i fråga menar Flyvbjerg, Bruzelius och Rothengatter (ibid). Svårigheten som uppenbaras kring detta är dock att det skulle bli mycket svårare, eller nästintill omöjligt, att kunna genomföra megaprojekt (Henecke 2006: 187; Flyvbjerg 2014: 13). Med tanke på mängden synpunkter som eventuellt skulle behöva tas hänsyn till. Det finns däremot tecken som indikerar på att planeringen av storskaliga projekt och processerna har gått åt rätt håll på senare år trots att besluten fattas med lite insyn och möjlighet att delta. Här blir det tydligt att det inte går att tillämpa någon *'learning by doing'*. Hade projekten genomfört på samma sätt hade samma mängd kritik troligen uppstått. Detta indikerar snarare på att de drivande aktörerna lärt sig med tiden och därmed förändrat dessa processer i någon mening, exempelvis involvering av allmänheten. Den kritik som har florerat kring megaprojekt och alla dess processer har tenderat att minska vilket är ett tecken på att något i processerna har förändrats historiskt sett och att de involverade aktörerna har funnit nya sätt att genomföra projekten (Flyvbjerg 2014: 11, 19).

Det går trots det att ifrågasätta huruvida medborgarna bör ha rätten att bidra med synpunkter och åsikter i alla olika förhandlingar och vid de beslut som tas. Megaprojekt i sig är mycket tidskrävande och bestående av långdragna processer. Skulle en aspekt, såsom medborgardeltagande, få större vikt hade beslutsfattandet troligen blivit mycket svårare i den mån att fler intressen behöver tas i beaktning men också för att även detta är tidskrävande. Livliga diskussioner innan beslut är fattade skulle enbart dra ut på tiden (Hansson 2008: 165). Det anses inte heller rimligt att höra allmänheten i alla beslut som fattas. Händelser som uppstår mer akut och plötsligt är av en karaktär som i sin tur kan behöva snabba beslut. Därmed är det inte rimligt att involvera allmänheten och andra berörda då det kommer generera i en mer långsamtgående beslutsprocess. Att bortse från allmänheten vid planering av megaprojekt kan därmed ses som ett effektivt sätt att leverera megaprojekt i form av till exempel järnvägar (Flyvbjerg 2014: 8).

I vissa situationer kan dock allmänhetens deltagande vara av relevans men det bör förslagsvis inte vara av lika stor vikt i alla processer. Teoretiskt sätt kan kritiken som uppstår på grund av frånvarande deltagande i planeringsprocesserna vara befogad med tanke på lagstiftningen och de ideal som finns. Ideal som bygger på en demokratisk och inkluderande planering med medborgardeltagande och den lagstiftning som faktiskt finns gällande medborgardeltagande i planering (Henecke & Khan 2002: 5, 10). Vanligt för megaprojekt är istället att kunskap värderas högre och därmed har experterna med relevant kunskap mer och säga till om, likt den rationella planeringen. De kan avgöra vilka diskussioner som är relevanta och vilka som har rätten att delta i diskussionerna och beslutsfattandet (Börjesson & Rehn 2009: 24), något som troligen inte gynnar medborgarna i denna fråga. Här uppenbaras ett dilemma angående vem som ska få möjlighet att yttra sig och delta i planeringen av megaprojekt där en avvägning behöver göras mellan effektiva processer och berörda aktörers deltagande. Om beslut tas för

effektivisering, vilket kan ses som logiskt för projektets utveckling, ökar dock chansen för utomstående kritik. Är det tvärtom ökar istället chansen för en ineffektiv process. Detta är ett beslut som de huvudsakliga och drivande aktörerna behöver ta och därefter hantera konsekvenserna av det. Det belyser även maktförhållanden och prioriteringar då vissa aktörer får mer att säga till om än andra. Detta uppvisar även komplexiteten hos megaprojekt.

En annan faktor som gör det svårare för allmänheten att påverka processer och beslut är att informationen ofta kommer till dem i sena skeden just för att hålla dem på ett distanserat avstånd till arenan för beslutsfattande (Flyvbjerg 2003: 5). Persson (1999: 76–77) lyfter samma resonemang men menar även att meningen med en demokratisk planering blir alltmer meningslös. Här uppstår då ett problem med att legitimera beslutsfattande för megaprojekt. Henecke (2006: 230) påpekar dock att det har studerats hur allmänhetens inflytande påverkat legitimitetsaspekten. Hon kommer fram till att dess inflytande inte har bidragit med någon legitimitet i de fall som studerats, då det har enbart lett till besvärliga konflikter och en ytterligare minskad tilltro till planeringssystemet (ibid). Konflikter och ett reducerat förtroende för systemet tenderar att uppstå oavsett om allmänheten involveras eller inte involveras. Med hänsyn till effektivare processer kan beslutsfattare då med fördel hålla allmänheten utanför även om det kommer generera kritik. Detta eftersom beslutsfattande med stor sannolikhet kommer kritiserats för att allmänheten stängs ute. Samtidigt bidrar det med effektivitet och megaprojekt kan enklare påbörjas och gå från planeringsskede till byggskede (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 5). Sammantaget går det att antyda att legitimitetsproblemet som är knutet till samhällsutvecklingen grundar sig i svårigheten för myndigheter att skapa en acceptans som är förankrad hos allmänheten för de beslut som fattas (Henecke 2006: 234).

Det bör däremot belysas att varken makt eller beslutsfattande är speciellt framträdande och enkelt att identifiera då de kan uppenbaras på olikartade sätt. Det kan således vara en svårighet att utläsa vems eller vilka synpunkter samt intressen som fått gehör i olika planeringsprocesser, samt om de kommer från utomstående aktörer eller den offentliga sektorn (Persson 1999: 3). Det är något som Persson (1999: 6) menar gör det svårt att få grepp om hur beslutsfattande-strukturer fungerar. När dessutom nya aktörer medverkar i beslutsfattande, som förespråkas ur ett multi-level governance-struktur, påverkas det formella beslutsfattandet som då tenderar att bli alltmer informellt och ske bakom stängda dörrar. Detta kan vara förekommande om exempelvis privata aktörer deltar med ekonomiska motiv, där motiven att hålla dörrarna öppna inte är lika starka (Biesenthal 2016: 12; Persson 1999: 76, 132). Om det finns en strävan att involvera mer utomstående berörda aktörer, trots svårigheterna att göra det, kan det komma att krävas en kraftfull politisk ledning (Henecke 2006: 156).

För megaprojekt som i stor utsträckning engagerar ett flertal aktörer utöver politikerna antas det vara svårt via politiska vägnar att främja för de resurssvaga då det finns starka aktörer utifrån som driver sina egna särintressen och ser en ekonomisk vinning i dessa projekt. Dessa aktörer kan möjligen ha mer att bidra med i processerna än de resurssvaga och därmed främjas det för dessas intressen. De huvudsakliga makthavarna är dock ingen homogen grupp, det är snarare en föränderlig grupp som kan variera över tid och beroende på vilka frågor som behandlas och prioriteras (Persson 1999: 7). Det har även identifierats att frågor av olika karaktär beslutas om

och diskuteras inte runt bordet för beslutsfattande, diskussioner och beslut fattas snarare vid kaffebordet eller i korridoren (Persson 1999: 71, 76). Det är något som ytterligare begränsar vilka som kan delta och ges insyn i beslutsfattandeprocesserna. Att beslutsfattandeprocesser saknar transparens är en ytterligare anledning till den kritik som uppstår samt att planerare och beslutsfattare inte ger ut fullständigt korrekt information till andra involverade aktörer likaväl som medborgare (Körling & Baez Ullberg 2021: 9; Flyvbjerg 2014: 17). Beroende på vem som studerar megaprojekt och vilka intressen som väger in, kan ett megaprojekt anses vara lyckat eller misslyckat utifrån de specifika intressena. Det är däremot en svårighet att bedöma huruvida ett megaprojekt är lyckat eller misslyckat utifrån en allmän synvinkel.

## 2.5 Legitimitet

Legitimitet i förhållande till planering bygger på att allmänheten uppfattar och finner en känsla av att beslutsfattande sker under acceptabla former. Med det menas att de genomförs korrekt och att de är demokratiska utifrån den befintliga lagstiftningen (Rothstein 1987: 24). Det går däremot att argumentera för beslutsfattande i enlighet med lagstiftningen inte nödvändigtvis anses vara legitimt, om de till exempel saknar befogenhet. Detta kan exemplifieras då en aktör fattar ett beslut helt enligt de rättsliga principerna men underlaget varpå beslutet är fattat är bristande eller frånvarande, detta påvisar ett beslut med avsaknad av legitimerande faktorer. Legitimitet symboliseras av trovärdighet, ärlighet och befogenhet i politiska processer som överlag bland annat avser just planeringsprocesser. En legitim planeringsprocess stärker planeringssektorn som en del av politiska initiativ och det politiska systemet, det bidrar även till ett stärkt förtroende gentemot planerare som tjänstemän samt de förtroendevalda politikerna (Bäck, Erlingsson & Larsson 2015: 25–26). Utifrån ett perspektiv med legitimitet i fokus går det att granska hur maktförhållanden ser ut och hur beslutsfattandet har gått till i de planeringsprocesser som studeras.

Det finns tre olika sätt att kategorisera legitimitet, dessa är *input-legitimitet*, *genomförande-legitimitet* samt *output-legitimitet*. Input-legitimiteten innebär möjligheten att komma med input i planeringsprocesserna. Rent teoretiskt sätt kan demokratin ses som ett hjälpverktyg vid beslutsfattande där deltagande och möjligheten att påverka någon form av framtida utveckling är faktorer som påverkar just input-legitimiteten. För megaprojekt kan dock mycket hända då, exempelvis, plötsliga beslut behöver fattas vilket då kan leda till svårigheten att involvera allmänheten, således genererar det teoretiskt sätt en låg input-legitimitet. Gällande genomförande-legitimitet behandlas istället faktorer som ansvarsutkrävande och möjligheten till insyn. Möjligheten att veta vem som tar ansvar för megaprojekt och i vilken mån det går att få insyn i processerna berör i stor utsträckning denna form av legitimitet (Bäck, Erlingsson & Larsson 2015: 26). Även denna kategori av legitimitet kan av olika anledningar variera. Den sistnämnda kategorin, output-legitimitet, handlar i stora drag om effektiviteten och resultatet i planeringsprocesser. Ett stort fokus på lösningar kännetecknar även output-legitimiteten (Bäck, Erlingsson & Larsson 2015: 26, 312).

Megaprojekt som långsiktiga projekt med långsamtgående och delvis byråkratiska processer landar därmed troligen i låg output-legitimitet. Det kan även tilläggas, då förhandlingar ofta sker utan insyn begränsas genomförande-legitimiteten men kan följaktligen även begränsa

input- och output-legitimiteten då nya idéer och synpunkter från olika aktörer inte kan diskuteras (Bäck, Erlingsson & Larsson 2015: 26, 57, 58). Legitimiteten som helhet kan här studeras genom att titta på förhållandet mellan allmänheten, beslutsfattare och planeringsprocesserna, som enligt tidigare forskning har tenderat att vara bristfälligt (Strömgren 2007: 20). I förhållande till megaprojekt har den offentliga sektorn dock kommit att ifrågasättas, något som baseras på den uppståndelsen av konflikter och de former av maktutövning som förekommer. Mukhtar-Landgren (2012: 27) menar därav att existerande maktförhållanden i megaprojekt inte alltid är befogade och påverkar legitimiteten i planeringsprocesserna negativt.

Det går dock att antyda att ett multi-level governance-perspektiv kan vara bättre lämpat att förvalta och förmedla synpunkter än en fullständigt offentlig planeringsprocess. Med utgångspunkt i att multi-level governance, egentligen governance överlag, i större utsträckning involverar en mer diversifierad mängd aktörer. Multi-level innebär dock att detta även sker över flera nivåer. När flertalet perspektiv inkluderas anses planerings- och beslutsfattandeprocesser gynnas, då legitimiteten överlag förbättras men även möjligheten för ansvarsutkrävande och deltagande (Piattoni 2010: 191). Detta är dock något som tenderat att motbevisas, åtminstone i fall som studerats då en svårighet att inkludera medborgarnas perspektiv identifierats. I dessa fall som studerats av Henecke (2006: 230) har legitimiteten snarare reducerats och istället genererat i ett minskat förtroende för planeringssystemet som helhet.

I dagens samhälle kan problemen att skapa legitimitet härledas till den utveckling som skett i städer under senare tid då problemen tycks ligga hos myndigheter och svårigheten för dessa att legitimeras och skapa acceptans hos allmänheten för sina beslut (Henecke 2006: 234). Detta är något som därmed bekräftar Strömgrens (2007: 20) antagande om att legitimiteten i den offentliga samhällsplaneringen märkbart har kommit att ifrågasättas. Att megaprojekt underpresterar och kritiska reaktioner uppstår kan även grunda sig i att projekten genomförs trots ett stort motstånd. Det kan upplevas som att aktörer och beslutsfattare driver på dessa projekt trots att det är många individer och aktörer som är emot dem, ofta på grund av att projekten känns påtvingade, samt att beslutsfattare har agerat mot deras vilja (Börjesson & Rehn 2009: 14). Det kan även tilläggas att de brister som uppstår kopplat till legitimiteten i megaprojekt oftast identifieras och uppmärksammas i efterhand (Johannesson 2021: 26). Vidare kan detta bero på att faktiska och korrekta siffror eller fakta går att ta del av när projektet är färdigställt och därmed går det att identifiera eventuella felaktigheter som tidigare presenterats. Här uppmärksammas återigen de behov som Piattoni (2012: 1) tidigare lyft gällande behovet av att tänka om angående hur legitimitet kan åstadkommas, både i den offentliga och privata sektorn. Det är framförallt gällande maktförhållanden och politiken som han anser att något behöver förändras för att planeringsprocessernas legitimitet ska utvecklas.

### 3.0 Teoretiska utgångspunkter

*I detta kapitel redogörs det för undersökningens teoretiska utgångspunkter som används när material studeras och samlas in. Utifrån dessa utgångspunkter begränsas även den data som samlas in då den behöver vara av relevans i förhållande till utgångspunkterna.*

För att det ska vara möjligt att uppnå syftet med denna uppsats behöver en eller flera teoretiska utgångspunkter finnas med för att kunna studera det fallet som valts ut. Det behöver nödvändigtvis inte vara en teori som helhet som utgör den teoretiska utgångspunkten, den kan likväl grunda sig i ett flertal teorier eller väl utvalda beståndsdelar. En teoretisk utgångspunkt behöver finnas med i uppsatsen för att bidra och hjälpa till att förstå hur det material som kommer studeras kan analyseras och bidra till uppsatsens syfte (Allmendinger 2017: 2–3). En teoretisk utgångspunkt hjälper oss att grunda och förstå våra antaganden om orsakssamband och de konsekvenser som uppstår genom handlingar (Nyström & Tonell 2012: 87). För att kunna utläsa specifika faktorer, orsaker eller effekter av planeringsrelaterade fenomen, till exempel ett megaprojekt, behövs teoretiska utgångspunkter då materialet som studeras annars kan tendera att bli allt för komplext, omfattande och osammanhängande. För att kunna bedriva planering menar Nyström och Tonell (2012: 142) att en teoretisk utgångspunkt är nödvändig för att få möjlighet att granska planeringsprocesserna och därefter utveckla metoder och tillvägagångssätt för den framtida planeringen.

För denna uppsats är det således megaprojekt som fenomen som ska analyseras och förstås utifrån de ramar som tagits fram. De ramverk som i senare delar kommer ligga till grund för hur materialet ska studeras baseras huvudsakligen på de tidigare redovisade begreppen *legitimitet*, *beslutsfattande*, *multi-level governance* och *maktförhållanden*. Begreppen operationaliseras därefter genom transparens, deltagande planering och befogenhet. Detta är begrepp som återkommande genomsyras i den tidigare forskningen inom ämnet som tagits upp och blir således de teoretiska utgångspunkterna för uppsatsen. Det är utifrån dessa tre begrepp som materialet kan granskas och analyseras i nästkommande delar.

#### 3.1 Transparens

Transparens är ett viktigt och förekommande begrepp som diskuteras i samband med megaprojekt. Transparens avser möjligheten till insyn i planeringsprocesser och är även en legitimitetsskapande faktor som också påverkar genomförande-legitimiteten för planering (Bäck, Erlingsson & Larsson 2015: 26). Just för megaprojekt är det förekommande att planerare och beslutsfattare bortser från att utöva '*good governance*' för att kunna påbörja projektet. I dessa fall går det sällan att identifiera någon insyn i uppstarten och de underlag som tas fram för megaprojekten (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 5). Hade dessa processer kring uppstarten av megaprojekt istället varit öppna för allmänheten är dock chansen större att många, i ett tidigt skede, hade ställt sig emot projekten. På grund av maktförhållanden är det dock möjligt vid planering av megaprojekt att välja och begränsa vilka som tillåts *insyn* i processerna och därmed kan resterande hållas utanför och enbart få ta del av viss, mindre viktig, information.

Mycket av den kritik som uppstår i förhållande till megaprojekt grundar sig till stor del i att möjligheterna för insyn i processerna är frånvarande (Körling & Baez Ullberg 2021: 9; Flyvbjerg 2014: 17). Genom att utgå ifrån hur transparenta planerings- och beslutsfattandeprocesser har varit, går det genom datainsamling att studera hur detta överensstämmer med ett verkligt fall, till exempel om bristande insyn är den huvudsakliga anledningen till minskad legitimitet. Genom att studera transparens i planerings- och beslutsfattandeprocesser går det även att belysa om bristen på insyn går att härleda till maktfaktorer, där någon viktig involverad aktör avsiktligt har begränsat insynen i projektet.

En svårighet som uppenbaras gällande transparenta processer är möjligheten att identifiera hur beslutsfattande går till och vilka som deltar och står bakom dessa beslut. En begränsad insyn försvårar detta. Gällande beslut som kräver ett snabbt agerande blir denna svårighet påtaglig då det kan antas finnas en avsaknad av välgrundade och dokumenterade beslut. Detta leder följaktligen till att insynen begränsas även i dessa situationer. Det går dock att identifiera, trots en viss grad av insyn, att detta är en generell svårighet i sig med tanke på att megaprojekt är såpass långsiktiga. Projekten har ofta en händelserik utveckling där aktörerna tenderar att variera genomgående i processerna. Det är något som talar emot Piattonis (2010: 191) resonemang om att multi-level governance bland annat gynnar transparensen i projekt. Detta gäller framförallt när den privata sektorn är involverade då de drivs av konkurrens och vinst. Detta kan därmed vara motiv för att hålla processerna stängda just för att kunna effektivisera processerna (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 108)

En ytterligare aspekt som i stor utsträckning påverkas av processers transparens är möjligheten att hålla någon *ansvarig*. För den offentliga sektorn är transparens den aspekt som i störst utsträckning legitimerar ansvarsutkrävande (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 108), vilket uppvisar symbiosen kring dessa begrepp. För att kunna påverka möjligheten att utkräva ansvar, som också tenderar att brista i megaprojekt (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 142), behöver möjligheten till insyn öka avsevärt. Ökar inte insynen i dessa processer kommer det förbli problematiskt att utkräva ansvar menar Henecke (2006: 184). Flyvbjerg, Bruzelius och Rothengatter (2003: 123) betonar vikten av att tillåta rösten från allmänheten redan i tidiga skeden i förundersökningar. Beslutsfattandet blir i dessa processer mer transparenta och de poängterar att möjligheten att utkräva ansvar ökar. De hävdar att det då är den offentliga sektorn som bör ta ansvar för att detta faktiskt förverkligas. Henecke (2006: 155) betonar även vikten av transparens i relation till demokratiska system. *Förtroendevalda politiker*, framröstade enligt demokratiska modeller, kan stärka sitt förtroende och position genom att agera ärligt och med öppenhet inför allmänheten och sina väljare, något som är av betydelse för dess framtida roll i samhället. Demokratiska system och processer i sig är dock något som är en del av maktsystem (Börjesson & Rehn 2009: 27), då dessa identifierar och skapar maktförhållanden vilket är en synlig och identifierbar företeelse.

### 3.2 Deltagande planering

En deltagande planering genomsyrar en legitim planeringsprocess. Detta är däremot något som visat sig frånvarande i förhållande till megaprojekt (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 5). Deltagande och möjligheten att på något sätt vara delaktig i diverse planeringsprocesser

beror till stor del på hur transparenta processerna är. Det är två starkt relaterade faktorer som förknippas med legitimitet (Piattoni 2010: 12). Att vara delaktig i en process behöver inte enbart innebära att vara med och påverka den utan kan teoretiskt sett innebära att medborgare, allmänheten eller privata aktörer som en del av allmänheten får möjlighet att uttrycka åsikter. På liknande sätt kan det innebära att allmänheten får uttrycka sina åsikter och få respons. Deltagande kommer framöver att diskuteras utifrån om någon som deltagit i planeringsprocessen fått säga sitt, fått respons och kommit med synpunkter som faktiskt diskuterats och eventuellt *legat till grund för de beslut* som fattats. Att detta är något som är frånvarande i fråga om megaprojekt berättigas med hänvisning till smidigare och mer effektiva processer (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 108). Processerna i fråga är i sig ändå väldigt långdragna där många intressen och aspekter behöver vägas in och möjligheten att effektivisera processer går att härleda till makt och maktförhållanden. Persson (1999: 117) menar att makt möjliggör för aktörer att vidta specifika handlingar och påverka beslut, vilket kan effektivisera diverse processer.

Skulle följaktligen allmänhetens åsikter vägas in och utvärderas i dessa processer skulle tidsramen ytterligare behövs förlängas (Flyvbjerg 2014: 8). Deltagande hämmar *effektiva processer* och kan därmed påverka i vilken grad allmänheten får delta. Även här är det maktförhållanden som ligger till grund för i vilken grad externt deltagande tillåts i planeringsprocesser. Planeringsideal och gällande lagstiftningar innebär att allmänheten ska ges möjlighet att lämna synpunkter, delta och involveras i de planförslag som uppvisas (Henecke 2006: 183–184), detta är även något som inkluderar planeringsprocesserna även för megaprojekt. Som nämnt i stycket ovan finns det olika former och möjligheter för deltagande. Dessa beror däremot på hur mycket tid och resurser som tjänstemän och beslutsfattare väljer att lägga på att involvera allmänheten och deras möjlighet att delta. Deltagande baseras därmed på specifika maktförhållanden.

Deltagandet från allmänheten tenderar generellt sett att vara lågt på grund av att beslutsfattare aktivt väljer att hålla dessa utanför processerna, något som identifierats då beslutsfattare i större utsträckning försvårar för allmänheten att involveras. Detta är ofta berättigat med hänsyn till att *expertkunskap tenderar att värderas högre* än allmänhetens input. Följaktligen tycks experterna besitta en viktigare roll och ges därmed mer möjlighet att påverka dessa processer (Persson 1999: 141). Att beslut sedan fattas under processernas gång på grund av osäkerhetsfaktorer, föränderliga förutsättningar och problem försvårar allmänhetens möjlighet att vara delaktiga i dessa planeringsprocesser. Dessa processer tenderar dessutom att grunda sig i rationella principer där experternas idéer och input värderas högre (Smas 2021: 187; Hultén 2012: 254). Detta kan bero på att beslutsunderlag tenderar att vara uppbyggt på rationella grunder av experter då det genererar i en känsla av säkerhet (Nyström & Tonell 2012: 94). Detta kan därmed vara avgörande för vilka diskussioner som tas upp, vilka som anses ha rätt att delta i dessa samt vilka som faktiskt har en möjlighet påverka de beslut som fattas (Börjesson & Rehn 2009: 24).

Deltagande från allmänhetens sida i förhållande till megaprojekt kan dock utspela sig på olika sätt. Med en stark huvudsaklig och drivande aktör kan, exempelvis kommunen där



megaprojektet i fråga ska lokaliseras få en mer *sekundär roll* i beslutsfattandet gällande vissa frågor och diskussioner. Kommunen kan således behöva förhålla sig och förverkliga intentionerna med projektet, utan att ha makten att delta och påverka beslut i någon betydande grad. Biesenthal (2016: 4) belyser att det är fördelaktigt för projektet som helhet om ledande aktörer eller projektägaren fastställer ramar för hur de ska hantera andra aktörer och relationen till dessa. Som projektägare eller ansvarig för megaprojektet kan denna aktör delegera viss makt och befogenhet till andra aktörer. Desto fler deltagande aktörer desto viktigare är det att ha en struktur för hur dessa ska hanteras och att det finns en struktur för arbetet inom megaprojektet i fråga (Biesenthal 2016: 12). I ovanstående exempel kan kommunen mer eller mindre jämföras med allmänheten som inte är någon drivande aktör utan istället behöver förhålla sig till megaprojektets ägare. Detta är något som kan utmärka sig på olika sätt i de mindre delprojekten som behöver genomföras i ett megaprojekt, framförallt om det inte finns någon fastställd struktur eller ramar för hur aktörer ska hanteras och arbeta. Vanligen är detta dock något som förbises eller ignoreras hos projektägaren i tron av effektivare planeringsarbete (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 5).

### 3.3 Befogenhet

Även befogenhet är starkt sammankopplad till de tidigare kriterierna som utgör det teoretiska ramverket. Befogenhet kan i detta förhållande ses som en fundamental aspekt som ligger till grund för och påverkar planeringsprocessers transparens och möjligheten till deltagande. Befogenhet handlar till stor del om *vilka åtgärder beslutsfattare har möjlighet att vidta* baserat på den makt dessa besitter. Utifrån dessa maktförhållanden får beslutsfattaren möjligheten att avgränsa kretsen av vilka som ska få delta i beslutsfattandet samt ha möjlighet att påverka processen (Börjesson & Rehn 2009: 24; Henecke 2006: 191). Bara för att denna avgränsning görs innebär det dock inte att beslutsfattare alltid har befogenhet att göra detta.

En form av befogenhet som beslutsfattare och huvudsakliga aktörer kan antas ha är makten att bestämma och fatta plötsligt beslut om det är nödvändigt. Detta med tanke på att oväntade händelser kan uppstå som kräver snabbt och *effektivt beslutsfattande*. I dessa situationer besitter även experterna ett stort inflytande i förhållande till allmänheten och andra aktörer (Smas 2021: 187; Hansson 2008: 165). Effektivare processer kan ses som ett resultat av en begränsad möjlighet för utomstående att få insyn och kunna delta i dessa processer då debatter med spridda åsikter är tidskrävande (Hansson 2008: 165). Däremot kan det ibland tyckas att den makt som beslutsfattare och aktörer tar för sig inte är helt befogad och att makt kan utövas trots avsaknad av befogenhet att göra det. Detta kan förekomma då beslutsfattare har tillräckligt med makt för att fatta vissa beslut, men när de fattas på sådana grunder som går emot de principer och ideal som finns gällande beslutsfattande i planeringsprocesser kan själva beslutsfattandet ses som obefogat (Strömberg 2007: 18).

Maktförhållanden kan även identifieras mellan de olika aktörerna som är involverade och inkluderade i diverse beslutsfattande processer. Det har i tidigare forskning identifierats att det i kommuner kan uppfattas som att de behöver efterleva visioner och planer som tagits fram av styrande politiker och den huvudsakliga aktören. Kommunen där det specifika projektet sedan lokaliseras förses därmed med uppgiften att förverkliga denna vision (Hansson 2008: 160).

Därefter går det att identifiera att kommunen får en mer underordnad roll och begränsad makt i förhållande till projektägaren som fått i uppgift att driva megaprojektet. Detta tyder på att kommunen i fråga får en mer sekundär roll i relation till planeringen gällande vissa aspekter. Kommunen kan däremot ha den större delen makt gentemot aktörer och delar av allmänheten som befinner sig lägre i hierarkin och har därmed *befogenhet att fatta vissa beslut* och styra planeringen. Detta visar på att befogenhet tillsammans med maktförhållanden existerar och går att identifiera på olika sätt. Befogenhet går att studera när ett *uppifrån-ner perspektiv* tillämpas i planeringen. Detta då befogenhet och makt hos aktörer som befinner sig längre ner i hierarkin är begränsad (Henecke 2006: 209; Börjesson & Rehn 2009: 19, 24). Beslut som fattas längre ner i hierarkin kan dock anses vara befogade när beslutsfattanderollen delegeras till dessa aktörer. Det visar även på en maktförskjutning som kan ske vid planering och genomförandet av ett megaprojekt.

Eftersom planeringen av megaprojekt inte kretsar kring något ideal för *“how to do”* uppenbaras svårigheten och behovet hos makthavare att själva avgränsa vilka som behöver och bör inkluderas i planeringen (Albrechts & Mandelbaum 2005: 2). Det finns dock ett behov att göra denna avgränsning. Beslutsfattarna har befogenhet att kunna göra detta med tanke på att det inte finns några riktlinjer eller ideal kring detta och vilka som ska delta. Utifrån megaprojekts komplexitet kommer en stor mängd olika aktörer att delta i olika delar av projektets gång. Vilken *befogenhet* dessa kommer ha är något som kommer att *variera* samt hur maktförhållanden mellan olika parter utövas. Ytterligare något som kommer att variera är om aktörerna i fråga har befogenheten att utöva någon form av egentlig makt. Med tanke på att det inte finns något standardiserat eller välkänt sätt att genomföra megaprojekt på så är det i slutändan någon aktör med en drivande roll som får befogenhet att fatta beslut kring projektet då någon aktör behöver ha denna makt.

## 4.0 Forskningsdesign och metod

*I detta kapitel redogörs det för vilken forskningsdesign samt metod som används vid datainsamling. De kommer redogöras för litteratur som finns vilken kommer sättas i förhållande till hur insamlingen gick till. Slutligen diskuteras även lite metodkritik i kapitlets avslutande del.*

### 4.1 Fallstudie

Uppsatsens forskningsdesign kommer utgöras av en fallstudie där ett megaprojekt i byggskede kommer användas som studieobjekt för att kunna sätta uppsatsen i förhållande till ett konkret megaprojekt. Fallstudier är även en lämplig metod att använda på forskningsfrågor som ämnar besvara *varför* eller *hur* saker och ting är som det är (Yin 2008: 8–9). Fallstudier handlar även om att studera ett specifikt fall som har anknytning till en viss situation, miljö eller plats. Utgångspunkten för fallstudier ligger i att det specifika fallet studeras på en detaljerad nivå (Bryman 2011: 73–74). Enligt Denscombe (2018: 85) karaktäriseras fallstudier av en förekomst av ett specifikt fenomen där det finns ett behov att tillhandahålla en utförlig och djupgående beskrivning av bland annat processer, händelser, förhållande och erfarenheter som existerar i det specifika fallet. *“Syftet är att belysa det generella genom att titta på det specifika”* betonar Denscombe (ibid). Det ska dock tilläggas att även om fallstudier som forskningsdesign kan generera generell kunskap och resultat, möjliggör det även för kunskap som är kontextbaserad, vilket är en styrka i sig (Flyvbjerg 2006: 4). En ytterligare styrka som går att hitta i fallstudier är att fokus ligger på process snarare än resultat (Denscombe 2018: 98), vilket är fördelaktigt för denna uppsats där processen är ett huvudsakligt fokus.

Det valda fallet är ett fall som redan existerar, åtminstone de delar av fallet som avses att studeras. Det är även fördelaktigt för studien om fallet har sina specifika och säregna grunddrag men som i huvudsak har en karaktär som går att känna igen i andra projekt också (Denscombe 2018: 85–86). Typiskt för megaprojekt är att de är unika just för att de är väldigt kontextbaserade. Det finns även nackdelar som har identifierats för fallstudier. En förekommande svårighet är att avgöra vad som ska inkluderas i undersökningen, att avgränsa och konkret definiera gränserna för fallet. En ytterligare svårighet gällande fallstudier är att avgöra och besluta om vilka datakällor som behöver inkluderas i fallet och vilka som med fördel kan lämnas utanför (Denscombe 2018: 98). Därmed betonas vikten av att avgränsa fallstudien och tydligt redogöra för vilka datakällor som är relevanta för fallet.

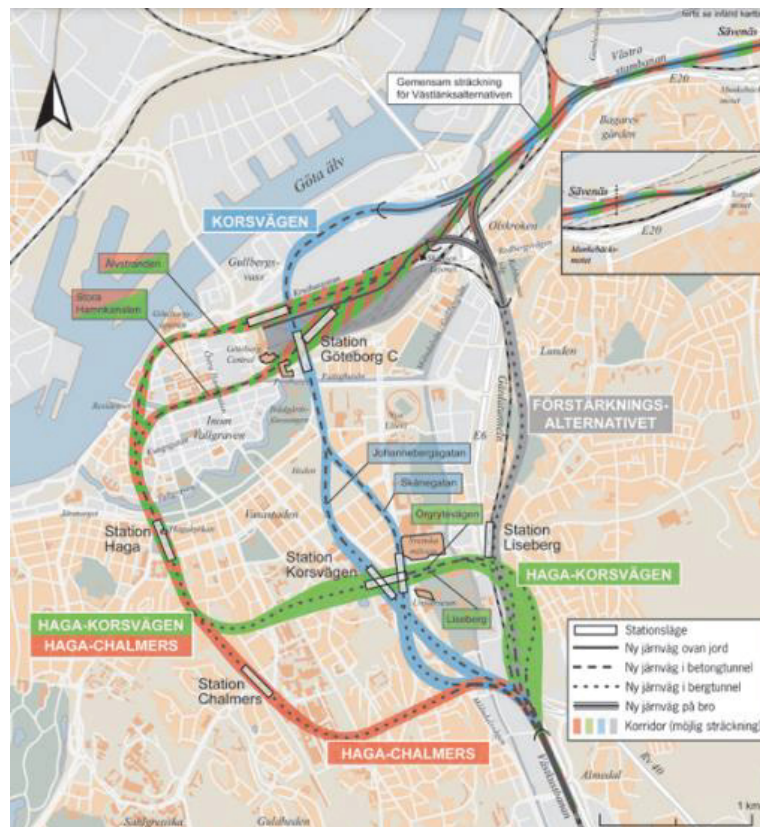
En annan svårighet som identifierats gäller fallstudiens generaliserbarhet. Kritiker har ifrågasatt huruvida ett enstaka fall kan vara representativt. Yin (2008: 15) påtalar att även om en större mängd fall studeras är det en svårighet att leva upp till någon representativ generaliserbarhet enligt fallstudiedesign. Däremot kan generaliserbarheten öka något om två fall studeras, istället för ett. Svårigheten att inkludera två fall är att finna likvärdigt material att studera, vilket kan generera i ojämnt underlag. Denna kritik besvaras däremot av andra förespråkare för fallstudier som menar att syftet med fallstudier är att framhäva detaljer om specifika fall och inte att generalisera och tillämpa resultatet på andra fall (Bryman 2011: 77, 79). Även Flyvbjerg (2006: 229) uttrycker sig angående denna kritik och hävdar att en fallstudie kan åstadkomma generella resultat, men det beror helt och hållet på de fall som valts ut samt de principer de valt att fokusera på. Fallstudier har valts som forskningsdesign då undersökningen ämnar bidra med en

mer djupgående samt kontextbaserad kunskap och förståelse över det specifika fallet, snarare än ett generaliserbart resultat.

Bryman (2011:77, 79) lyfter att det finns tre olika definitioner av fall men tillägger också att det går att identifiera kombinerade element från vardera. Det definierade fallet som tillämpas i denna uppsats är det *typiska* eller *representativa* fallet. Med tanke på kritiken kring fallstudier och representativitet kan de typiska och representativa fallet även kallas *det exemplifierade fallet*. Här avser forskaren att studera en vanlig eller vardaglig situation för att beskriva och uppmärksamma de villkor och omständigheter som uppvisas i situationen (Bryman 2011: 77). En fallstudie är inte enbart lämplig då det är ett fall som ska undersökas. Processer och relationer kan med fördel studeras i en fallstudie då underliggande faktorer kan uppmärksammas, något som utgör en viktig del av undersökningens syfte. Det handlar således inte enbart om *vad* det är som händer i ett sammanhang, det möjliggör också för att ta reda på *varför* dessa saker faktiskt inträffar. Att studera *varför* är något som möjliggörs i en fallstudie då den bidrar till en ingående undersökning som genererar värdefulla och särskilda insikter (Bryman 2011: 79). Det är däremot när fallstudier kombineras med andra forskningsmetoder som undersökningen kan genomföras. En fallstudie är således endast en forskningsdesign som med fördel kombineras med andra metoder beroende på undersökningens syfte (Yin 2008: 11; Denscombe 2018: 85, 88).

#### 4.1.1 Avgränsning

Fallstudien kommer att avgränsas till att behandla megaprojektet Västlänken. Västlänken är ett infrastrukturprojekt som just nu byggs i Göteborg för att möjliggöra snabbare och enklare pendling inom och runt omkring Göteborg, samt för en ökad turtäthet för tågtrafiken (Trafikverket u.å.). Som nämnts i inledande delar förknippas megaprojekt med stora kostnader och så även Västlänken. Västlänken finansieras av parterna som är med i de Västsvenska paketet som är ett samarbete mellan Göteborgs Stad, Trafikverket, Västtrafik, Västra Götalandsregionen samt ytterligare ett antal relevanta och berörda aktörer till (Trafikverket 2022; Göteborgs Stad u.å.). Västlänken har inneburit att en stor mängd beslut har behövt fattas och många alternativ har undersökts. I de senare skedena innan det slutgiltiga beslutet fattats och byggnationen påbörjades stod det huvudsakligen mellan fyra alternativa järnvägsdragningen som behöver presenteras (Banverket 2007; Banverket 2006a). Dessa alternativa dragningar bestod av förstärkningsalternativet, som hade inneburit en utveckling kring Centralen och bangården, Haga-Korsvägen, Haga-Chalmers samt Korsvägen-alternativet, se *Figur 1*.



Figur 1 - alternativa dragningar av Västlänken  
Bildkälla: (Banverket 2007)

Projektet leds av Trafikverket som huvudsaklig beställare där även Göteborgs Stad har en stor roll då projektet är lokaliserat i kommunen. Detta fall är unikt i sitt sammanhang då planeringen av järnvägen och dess tillhörande processer är knutna till en specifik plats och specifika aktörer som är involverade i planering och byggnation av Västlänken. Dessa specifika egenskaper som kännetecknar Västlänken går inte att känna igen i andra projekt. Detta är något som kännetecknas av den sorts fallstudie som Bryman (2012: 79) tidigare lyft som *exemplifierat fall*. Järnvägsprojektet är lokaliserat i Göteborg och är i detta nu i byggskede. Undersökningen kommer avgränsas till Västlänken och avgränsningen görs då Västlänken är det enda megaprojektet av sin karaktär i Sverige som är i byggskedet. Således begränsas fallstudien till Västlänken. Utifrån undersökningens forskningsfråga var det av stor vikt att det valda fallet var förbi planeringsskedet för att kunna studera processer samt effekter såsom omgivningspåverkan. Denscombe (2018: 89–90) lyfter att fallen inte är något som väljs slumpmässigt av forskaren, medvetna och noggranna avvägningar bör göras innan ett fall väljs ut. Den identifierade problematiken bör ligga till grund när relevanta fall undersöks. Han betonar även att frågeställningen är av relevans och bör ha en avgörande roll när fallen väljs ut (ibid). Problemformuleringen och forskningsfrågan var därför en viktig del och utgångspunkt i denna uppsats när Västlänken valdes som fall då fallet passar in i de ramar som gör det möjligt att besvara och reflektera kring de ställda forskningsfrågorna. Med tanke på att Västlänken är högst aktuellt, har genomgått planeringsprocesserna och nu är i byggskede möjliggörs en intressant analys av dess processer samt hur berörda aktörer påverkats.

## 4.2 Semistrukturerade intervjuer

Intervjuer är ett kommunikativt sätt att samla in information och material till undersökningar. Data samlas in utifrån det som intervjupersonen berättar för den som intervjuar och baseras därmed på intervjupersonernas egna åsikter och vad de upplever (Denscombe 2018: 267). Detta har genererat värdefull information gällande hur planeringsprocesserna kring Västlänken har gått till. Genom intervjuer framgår inte enbart de kompromisser som går att studera i skriftligt material, utan även kompromisserna som gjordes genom diskussioner vid informella möten. Intervjuer gör det möjligt att studera hur maktförhållanden har uppenbarats samt hur processerna gått till, vilket kan vara en svårighet att studera i exempelvis dokument. Processerna kring framtagandet av Västlänken och de bakomliggande faktorer för de kompromisser som presenteras i de skriftliga dokumenten är en avgörande del för uppsatsen. Data kommer från genomförda intervjuer tillsammans med annan insamlingsmetod utgöra underlag för vidare analys.

Intervjuer är lämpliga att använda när komplexa fenomen studeras för att få en mer ingående och djupare förståelse för hur saker och system fungerar, hur faktorer är sammankopplade samt bakomliggande faktorer som inte framgår på annat sätt. Det möjliggör även konversationer med nyckelpersoner som kan komma med värdefulla insikter och information om genomförandet av projektet baserat på dess position eller erfarenhet (Denscombe 2018: 268). Intervjuer möjliggör därmed för att värdefull information och input, som inte hade kunnat åstadkommas på något annat sätt kan studeras. Detta då annat tillgängligt material grundar sig i kompromisserna och inte de olika diskussionerna som florerat kring beslutsfattandebordet. Intervjuer som valdes ut var framförallt tjänstemän inom den offentliga sektorn, på kommunal, regional och statlig nivå. Andra aktörer utanför den offentliga sektorn med relevant kunskap ställde även upp på intervjuer.

Semistrukturerade intervjuer är en kvalitativ insamlingsmetod som är aningen mer flexibla och anpassningsbara än vad de strukturerade intervjuerna är. Utifrån rekommendationer togs en intervjuguide fram med ett antal förbestämda intervjufrågor och teman som jag, som intervjuare, kunde förhålla mig till för att skapa någon form av struktur på intervjuerna (Bryman 2011: 412, 415, 416). Eftersom det inte fanns någon fullständigt strikt intervjuguide kunde jag styra intervjun utifrån vad intervjupersonerna tog upp och därmed ställa följdfrågor utefter det. Därmed möjliggjordes det för att undersöka sidospår vilka genererade i att nya perspektiv och ny förståelse uppstod. Att undersöka sidospår kan grunda sig i att intervjupersonen försöker leda konversationen i en annan riktning eller undvika specifika frågor (Bryman 2011: 470). Att undersöka maktförhållanden, som denna uppsats lägger stor vikt vid, upplevdes vara en känslig fråga vilket jag också var beredd på. Därav förväntade jag mig inga direkta svar på dessa frågor, möjligen att frågorna skulle diskuteras omkring eller undvikas. Genom att formulera frågorna på ett annorlunda sätt och ställa frågorna en andra gång upplevdes det vara enklare att få svar på de frågor som berörde maktaspekter.

Intervjuguiden var till stor hjälp och bidrog mycket till att säkerställa att de frågor och teman som skulle tas upp faktiskt togs upp, samt att ingen aspekt blev negligerad (Bryman 2011: 419).

Detta är några av de fördelar som går att identifiera hos de semistrukturerade intervjuerna. En nackdel som finns i förhållande till intervjuer är hur trovärdigt den data som samlas in faktiskt är. Därav uppmanas den som intervjuar att kontrollera och bekräfta att det som intervjupersonen berättade verkar rimligt och relevant (Denscombe 2018: 290–291). Detta är något som kan upplevas vara en svårighet. Genom triangulering ges det dock möjlighet att till viss del säkerställa den data som samlas in. Triangulering kan ske på olika sätt, genom att till exempel kombinera datainsamlingsmetoder. Vidare går det också att triangulera genom att forskaren validerar den data som samlas in genom att inkludera ett flertal källor, till exempel att fler personer intervjuas. Ställs samma frågor till intervjupersoner som varit delaktiga i samma processer under samma skeden bör dess svar dela likheter, även om mänskliga faktorer och upplevelser kan spela in (Denscombe 2018: 291). Denna undersökning har triangulerats i likhet med ovanstående exempel.

Intervjuerna spelades in för att underlätta för den som intervjuar då jag, intervjuaren, i större utsträckning kunde fokusera på den som intervjuades och vad denna berättade då jag inte behövde sitta och anteckna och eventuellt distraheras av detta (Bryman 2011: 428–429). Då jag inte antecknade intervjuerna uppstod istället ett behov att transkribera intervjuerna, vilket var möjligt då de fanns inspelade. Transkribering är ett bra verktyg vid inspelning av intervjuer för att i ett senare skede kunna studera och analysera det insamlade materialet och få chans att jämföra de svar som inkommer från intervjuerna (Oliver, Serovich & Mason 2005: 1273). Det finns två framförallt kända tillvägagångssätt när intervjuer ska transkriberas. Det första sättet, *naturalized*, innebär att intervjuerna transkriberas på ett väldigt detaljerat sätt. Här skrivs allt som sägs ner men även pauser och suckar dokumenteras (Oliver, Serovich & Mason 2005: 1273). Det andra sättet att transkribera, *denaturalized*, redogör istället för de mest viktiga och relevanta svaren som tas upp i intervjun (ibid). Vilket av de ovanstående tillvägagångssätten som väljs ut beror helt på vad som undersöks och vad intervjun avser att bidra till (Oliver, Serovich & Mason 2005: 1277). Intervjuerna för denna uppsats har transkriberats likt de sätt som redogörs först, *naturalized*, detaljerat och ordagrant för att minimera risken att något tolkas på ett felaktigt sätt. Enligt Bryman (2011: 432) är det dock inte alltid nödvändigt att transkribera hela intervjun, då allt som sägs kanske inte är relevant. Därmed transkriberades inte hela intervjuerna. De inledande och avslutade delarna blev således uteslutna. Även delar i mitten av intervjuerna blev exkluderade så de berörde irrelevanta sidospår.

Intervjuerna var inte den enda datainsamlingsmetoden utan kommer att kompletteras med andra metoder. Intervjuerna utgör och bidrar däremot med grundläggande data för undersökningen. Således har intervjuerna en avgörande roll för undersökningen då frågeställningen inte enbart går att besvara utifrån annan data. Intervjuer är den bäst lämpade insamlingsmetoden för denna undersökning då det handlar om att insamla och uppfatta vad intervjupersonen har för inställning till något eller hur denna har upplevt vissa situationer. Likartad information går följaktligen inte att hitta i offentliga handlingar, som istället tenderar att visa kompromisserna och inte diskussionerna bakom dem. Det kan även vara svårt att fånga någon form av beslutsfattandeprocess och dess inkluderade aktörer och beslutsfattare genom att studera texter. Därmed ses även intervjuer som ett passande val av metod för uppsatsen då de möjliggör för analys av intressekonflikter, maktförhållanden och andra aspekter som

karaktäriserar en planeringsprocess. Intervjuer kan dessutom ge insikt kring processernas transparens då insamlad data från intervjuerna kan jämföras med vad som framgår i exempelvis kommunala handlingar. De kan även ge insikt i hur deltagande sett ut och vilken befogenhet aktörer haft eller tagit för sig, utifrån den teoretiska utgångspunkten. Förhoppningen var att intervjuerna skulle kunna generera i denna form av information och det upplever jag även att intervjuerna gjorde efter att de hade genomförts.

I ett tidigt skede av undersökningen studerades olika aktörer som deltagit i och berörts av processerna kring Västlänken. Aktörerna har i olika mån haft en roll i planeringsprocesserna samt haft möjligheten att påverka beslut som fattats. Med förhoppningen att dessa individer kunde komma med bra och värdefulla insikter angående hur processernas maktförhållanden sett ut, vilka som varit delaktiga samt på vilka grunder beslut har fattats. Med detta som grund gällde det att identifiera rätt nyckelpersoner för intervjuerna. Genom intervjuer med olika aktörer, både från allmänheten och den offentliga sektorn var förhoppningen att kunna identifiera vilken möjlighet till insyn och deltagande olika aktörer har haft. Intervjupersonerna och aktörer valdes ut på grund av sin relation och delaktighet i planeringen och genomförandet av Västlänken. Därefter kunde dessa personer eller organisationer i sin tur rekommendera andra som de ansåg vara lämpade och hade mer insyn och befogenhet att diskutera vissa frågor gällande Västlänken. För uppsatsen är det inte väsentligt eller viktigt att veta intervjupersonernas namn eller arbetsplats exempelvis. Därmed kommer dessa benämnas som Respondent 1, Respondent 2 och så vidare. I *Tabell 1* framgår det vad intervjupersonerna haft för roll, hur länge intervjun pågick, när intervjun genomfördes samt hur den genomfördes.

<b>Respondent</b>	<b>Roll</b>	<b>Tid</b>	<b>Datum</b>	<b>Hur</b>
Respondent 1	Representant intresseorganisation	149 min	2022-04-04	Digitalt
Respondent 2	Projektchef	34 min	2022-04-04	Digitalt
Respondent 3	Tjänsteman	54 min	2022-04-13	Digitalt
Respondent 4	Projektledare	32 min	2022-04-20	Digitalt

*Tabell 1 - Intervjupersoner*

### 4.3 Kvalitativ innehållsanalys

För att kunna besvara forskningsfrågan som formulerats fullständigt kommer olika metoder att kombineras. En kvalitativ innehållsanalys kommer att tillämpas då rapporter, dokument, kommunala handlingar och annat skriftligt material behöver studeras för att kunna bidra till syftet med undersökningen. Vidare kommer denna metod att kunna bidra till och följa hur utvecklingen i Göteborg påverkats av Västlänken. Genom att studera kommunala och icke-kommunala dokument blir det därmed möjligt att se hur, framförallt, Göteborgs Stad, som kommun, själva behövt förhålla sig till detta megaprojekt. Det är huvudsakligen skriftligt material tillsammans med illustrationer eller kartmaterial som kommer användas, tolkas samt förklaras. Detta är något som möjliggörs när en kvalitativ innehållsanalys tillämpas. Metoden



kan med fördel användas för denna typ av forskning med tanke på att metoden går att applicera på ett flertal olika slags texter (Lundman & Hällgren Graneheim 2012: 187). De material som datainsamlingsmetoden förväntas att leverera är sådant som gör det möjligt att förstå hur den kommunala planeringen påverkats av megaprojektet. Vilket jag upplevde att den gjorde.

Gällande analys av texter menar Widén (2015: 177–178) att text och dess innehåll ska studeras utifrån ett specificerat undersökningsproblem tillsammans med teoretiska utgångspunkter, vilka finns identifierade i uppsatsen. Han betonar även att textanalyser med fördel kan användas när just övergripande samhällsliga strukturer och frågor ska studeras. Det är dock inte enbart en textanalys som kommer genomföras utan även bilder och illustrationer är kommer att studeras i sitt sammanhang i innehållsanalysen. Innehållsanalysen kommer att användas för att komplettera intervjuerna och för att kunna belysa forskningsfrågan ur ett flertal perspektiv, något som inte är möjligt genom att enbart använda en kvalitativ innehållsanalys. Plandokument tenderar trots allt inte att förmedla en objektiv bild av verkligheten bakom dokumenten, något som eftersträvas i uppsatsen. En kvalitativ innehållsanalys kan därmed med fördel kombineras med intervjuer. Efter att intervjuer genomförts och transkriberats kan en innehållsanalys även granska och tolka det transkriberade textmaterialet som tagits fram utifrån intervjuerna (Lundman & Hällgren Graneheim 2012: 187).

Mer specifikt kommer innehållsanalysen göra det möjligt att klargöra hur Göteborgs Stad planerade innan megaprojektets intåg och hur planeringen förändrades när Västlänken kom på tal. Något som går att få ut genom att studera planeringsdokument tillsammans med berörda detaljplaner. Fördelaktigt med en kvalitativ innehållsanalys är möjligheten att tolka olika slags texter och dokumenterat material. Vidare kan metoden utifrån viss grundlig kunskap tolka texter och dess mening utifrån hur de är producerade i meningar och sitt sammanhang (Lundman & Hällgren Graneheim 2012: 187). Ett tillvägagångssätt som innebär att granska textdata genom att *“läsa mellan raderna”* gör det möjligt att utläsa mer underliggande information. Det går således att utläsa och tolka mer dolda innebörder och intentioner (Denscombe 2018: 401). Med tanke på att intervjuerna transkriberades gick det även att tolka detta textmaterial och identifiera budskap som inte direkt påtalades. Det transkriberade materialet möjliggjorde även för en annan förståelse när planhandlingar skulle läsas in. Med en ökad förståelse som intervjuerna bidrog till möjliggjordes det för att *“läsa mellan raderna”* och få ut ännu mer ur detta material än det som ordagrant framgår.

En innehållsanalys har möjlighet att utläsa de mer dolda intentionerna genom att djupare studera text via utvalda analysenheter och delar av textmaterialet på olika nivåer (Denscombe 2018: 403). Det gör det även möjligt att utläsa mer latent budskap som inte tydligt framgår (Lundman & Hällgren Graneheim 2012: 189; Denscombe 2018: 403). Det som analyseras kan bestå av enstaka ord, hela meningar men även hela stycken. Innehållet kan även bestå av illustrationer vilket kan vara relevant och intressant när processer gällande en utveckling ska studeras, vilken möjligen kan förändras under tidens gång (Denscombe 2018: 402). Ytterligare en faktor som motiverar valet av en innehållsanalys är kommunikationsaspekterna. Kommunikationsaspekterna i dokument tenderar att vara direkta vilket följaktligen underlättar för vidare tolkning och analys (Denscombe 2018: 403).

Texter i form av planeringsdokument är i sig inte komplicerade och budskap tenderar att framgå på ett kommunikativt och tydligt sätt. Däremot går det att, genom en grundläggande analys, identifiera dolda budskap. Lundman och Hällgren Graneheim (2012: 189) betonar att “*I varje text finns ett manifest innehåll och ett latent budskap*”, något som kan vara både medvetet och omedvetet hos författaren. För att kunna se och tolka de dolda budskapen behöver personen som studerar materialet ha en teoretisk utgångspunkt att utgå ifrån, samt en viss sakkunskap. Sakkunskap, som inte enbart rör Västlänken som fall utan även planering som helhet och dess processer.

För att genomföra en kvalitativ innehållsanalys behövdes mängden dokument, det vill säga planhandlingarna, begränsas i kvantitet. Planhandlingarna begränsades således till de dokument som behandlar, relaterar eller är relevanta för Västlänken. I dessa dokument är det sedan aspekter och faktorer som definierar transparens, deltagande och befogenhet som varit av intresse. Inledningsvis lästes dokumenten igenom för att få en generell överblick. Därefter genomfördes en noggrann läsning samt analys för att kunna fastställa domänen för undersökningen, för att sedermera urskilja meningsenheter som i sin tur kondenseras och så vidare. I *Tabell 2* redogörs det för mallen för kodningsschemat. Det är utifrån Lundman och Hällgren Graneheims (2012: 189–191) rekommendationer som begreppen analysenhet, domän, meningsenhet, kondensering, kod och kategori har valts.

<b>Analysenhet</b>	<b>Domän</b>	<b>Meningsenhet</b>	<b>Kondensering</b>	<b>Kod</b>	<b>Kategori</b>

*Tabell 2 - Mall för kodningsschema*

En *analysenhet* redogör för det specifika dokumentet varifrån utvalda data är inhämtad, exempelvis översiktsplan eller detaljplan. Därefter presenteras den del som plockas ut under *domän*. Denna data är direkt utplockad som den ser ut i sitt sammanhang. Under nästkommande begrepp, *meningsenhet*, redogörs det för en meningsbärande del av text vilken kan utgöras av ord, meningar eller stycken, på ett mer kortfattat sätt för relevanta data som framgår under domän. Därefter, under *kondensering*, redogörs det mer specifikt för de mest viktiga detaljerna i den textmassa som plockats ut i meningsenheten. Kondenseringen ämnar generera en mer lätthanterlig och kortare text. Därefter presenteras mer fokuserad data under *kod* som ger texten en etikett. Här har kondenserad data specificerats och redogörs mycket kortfattat. Slutligen har innebörden av kodad data tolkats och skapat en *kategori*. (Lundman & Hällgren Graneheim (2012: 189–191). Kategorierna kommer i nästkommande kapitel att ligga till grund för hur analysen har strukturerats.

I *Tabell 3* exemplifieras kodningen utifrån Lundman och Hällgren Graneheims rekommendationer. Exemplifieringen visar hur *Tabell 2* har använts när olika dokument och handlingar har studerats och relevant material samlats in.

<b>Analys-enhet</b>	<b>Domän</b>	<b>Meningsenhet</b>	<b>Kondensering</b>	<b>Kod</b>	<b>Kategori</b>
Översiktsplan	Göteborgarna påverkas av den regionala utvecklingen och i vissa avseenden kan lokala intressen ibland få stå tillbaka för regionala. Ett stort mått av samsyn krävs för en gynnsam regional utveckling	I vissa avseende kan lokala intressen ibland få stå tillbaka för regionala.	Lokala intressen får stå tillbaka	Intressen stå tillbaka	Bristande möjlighet att påverka
Yttrande för järnvägsutredning	I den samhällsekonomiska kalkylen som gjordes i samband med förstudien beräknas nytta och kostnad för projektet Västlänken uppgå till ungefär samma storlek. Det noteras att samtliga tre utredningsalternativ som innebär att en tunnel byggs under centrala Göteborg visar på betydande olönsamhet enligt järnvägsutredningens kalkyl.	Utredningsalternativ som innebär att en tunnel byggs under centrala Göteborg visar på betydande olönsamhet	Tunnel byggs under centrala Göteborg visar på betydande olönsamhet	Betydande olönsamhet	Motiv för beslutsfattande

*Tabell 3 - Exempel på ifyllt kodningsschema*

Innehållsanalysen genomfördes inledningsvis med en inläsning av ett flertal dokument som var av relevans, dessa presenteras sammantaget i *Tabell 4*. Det material som kodats har på ett eller annat sätt kunnat associeras och kunnat relateras till det teoretiska ramverket men sammanfattas i underkategorier som även ligger till grund för analysens uppbyggnad. Utöver dokumenten som presenteras i *Tabell 4* finns det ytterligare dokument som studerats, tabellen redogör endast övergripande för dokument som använts i stor utsträckning.

Typ av handling	Upprättad av	Gällande för tidsperiod
Översiktsplan	Göteborgs Stad	Antagen år 2009
Detaljplaner	Göteborgs Stad	Antagna år 1999–2018
Planeringsunderlag Västlänken	Trafikverket/Banverket	Från år 2006–2015
Mötesprotokoll	Trafikverket/Banverket	Från år 2005
Yttrande på utställda handlingar	Länsstyrelsen, Statens Institut för Kommunikationsanalys	Från år 2006–2015

Tabell 4 - Exempel på huvudsakliga handlingar som legat till grund för analysen

#### 4.4 Metodkritik

##### 4.4.1 Semistrukturerade intervjuer

Det finns vissa problem och svårigheter som kan uppstå vid genomförande av intervjuer. Med tanke på att mycket av de material som kommer fram under intervjuer baseras på erfarenhet och subjektivt tyckande behöver den som intervjuar göra en egen avvägning och anta att den som intervjuas besvarar frågor på ett välgrundat och legitimt sätt (Denscombe 2018: 291). Den identifierade problematiken märktes av och subjektiva åsikter kunde identifieras men jag upplevde inte att det var något problem, de upplevdes snarare kunna bidra till en detaljrik analys. Detta då ett flertal av respondenternas svar kunde liknas med varandra trots att de härstammade från olika perspektiv samt att respondenterna hade olika åsikter. Denscombe (2018: 290–291) påpekar däremot att det finns en risk att respondenterna, både medvetet och omedvetet, kan uttala sig om saker som inte stämmer och kan således vara svårt att bekräfta. Det kan således anses vara problematiskt att bekräfta. Detta var däremot inget jag upplevde som förekommande eller som ett hinder för undersökningen.

Ytterligare en problematik som har identifierats i samband med intervjuer är att de är väldigt tidskrävande, både genomförandet men framförallt att bearbeta den data som samlats in (Bryman 2011: 429). Det var huvudsakligen transkriberingen av intervjuerna som var tidskrävande och tog längre tid än vad som förväntades. Dessutom genererade transkriberingen i en stor mängd papper som behövde behandlas och läsas in. Ett tredje problem som existerar och behöver uppmärksammas vid intervjuer är kopplat till inspelningarna. Eftersom samtliga intervjuer tilläts att spelades in fanns en medvetenhet om att respondenterna kunde komma att påverkas av detta i form av att deras svar påverkades (Denscombe 2018: 289–290). Detta var däremot inget jag ansåg vara problematiskt genomgående i intervjuerna. Försiktighet kan följaktligen vara en konsekvens av att intervjuerna spelades in (ibid). Med dessa eventuella svårigheter i beaktning gjorde jag en avvägning som resulterade i att fördelarna med intervjuer

som metod vägde upp svårigheterna. Det bör även nämnas att de eventuella svårigheterna inte påverkade resultatet av intervjuerna utan bidrog närmast till en mer detaljrik analys.

Det kunde uppmärksammas att datamängden i de olika kategorierna skulle komma att variera. I vissa frågor hade respondenterna mycket att dela med sig av och i andra frågor lite mindre. Det upplevdes även som att vissa frågor försökte undvikas av respondenterna då de istället besvarade något annat eller enbart delgav ett kortfattat svar. Det var något som påtagligt kunde identifieras med tanke på att vissa svar genererade i långa utläggningar. Detta påtalar att intresset av att diskutera vissa frågor var stort men också på att det finns delar i dessa processer som respondenterna inte vill dela med sig av i lika stor utsträckning. Därav förekommer det en varierande mängd data inom de olika kategorierna. Ytterligare en aspekt som jag uppmärksammade under intervjuerna var hur villiga respondenterna var att dela med sig av information. Någon respondent arbetade fortfarande med projektet, någon var pensionerad och någon var utanför den offentliga sektorn. Det märktes här stor skillnad i hur respondenterna pratade om projektet. Det visade sig vara påtagligt att Respondent 4 fortfarande arbetade med projektet då personen i fråga upplevdes ha en mer försvarande inställning gentemot projektet i jämförelse med resterande respondenter, vissa frågor besvarades inte heller utan jag hänvisades istället till andra personer som respondenten ansåg var bättre lämpade att besvara dessa. Den data som samlades in under denna intervju var inte lika användbar för undersökningen vilket kan märkas av i analysen då respondentens synpunkter inte kunde användas lika frekvent i alla delar. Respondent 4 var lika de andra väldigt tillmötesgående och kunde tänka sig att besvara fler frågor om det skulle dyka upp några i efterhand. I efterhand har jag uppmärksammat att denna möjlighet hade kunnat resultera i mer användbara data som kunde komplettera analysen utifrån Respondent 4 perspektiv. Detta är dock något som jag uppmärksammade i ett sent skede och hade dessvärre ingen möjlighet att återkoppla till respondenten.

#### 4.4.2 Kvalitativ innehållsanalys

När en innehållsanalys tillämpas och textmaterial ska tolkas är det även viktigt att vara medveten om de eventuella svårigheter som finns. Källkritik gentemot de dokument som används är därmed nödvändigt. Men tanke på att det är en stor mängd kommunala handlingar som studerats gäller det att vara medveten om att vissa handlingar är juridiskt bindande och andra är inte, trots att de har politisk förankring. Därmed innebär det att de synsätt som går att utläsa i dessa handlingar inte är en fullständig sanning, även andra synsätt existerar. Kritik mot en kvalitativ innehållsanalys som Bergström och Boreus (2012: 235) lyfter är i likhet med ovanstående. Författarna menar att forskarens egen tolkningsförmåga måste uppmärksammas och hur forskarens subjektivitet förmedlas genomgående i uppsatsen. Utifrån denna kritik har jag, vid användning av metoden, strävat efter ett objektiva förhållningssätt när material har samlats in samt vid genomförandet av analysen (ibid). Med hjälp av kodningsschemat som beskriver avgränsningarna och urvalet har materialet enklare kunnat knytas till analysen. Vidare har jag strävat efter objektivitet genomgående och inte låtit mina personliga värderingar påverka vilket material som samlats in, i enlighet med Brymans (2011: 355) rekommendationer.

Ytterligare kritik som uppmärksammas gäller reliabilitet och validitet. Reliabiliteten avser att kontrollera undersökningens överförbarhet, noggrannhet samt *hur* undersökningarna genomförs (Bergström & Boreus 2012: 41–42; Bjereld, Demker & Hinnfors 2002: 11).

Jag har således genomgående i uppsatsen, strävat efter objektivitet, transparens samt noggrannhet i syfte att uppnå reliabilitet. Validiteten handlar om att resultatet och slutsatserna är trovärdiga gentemot materialet som presenterats. Validitet avser därmed att granska om undersökningen mäter det den avser att mäta, och i vilken mån resultatet anses trovärdigt (Bryman 2011: 50; Halperin & Heath 2017: 344).

## 5.0 Resultat och analys

*Kapitlet avser analysen och på grund av undersökningens karaktär kommer analysen att presenteras tillsammans med resultatet. Analysen är utformad med underrubriker som utgörs av de teoretiska utgångspunkterna. Dessa består i sin tur av de kategorier som användes vid kodning av data som samlades in. Analysen kommer ta avstamp i tidigare och ovanstående forskning, även data som har samlats in kommer att diskuteras i förhållande till denna.*

### 5.1 Transparens

Huvudpoängen med att studera insamlad data utifrån transparens ligger i att se vilken utsträckning planeringsprocesserna kring Västlänken varit transparenta. Fokuset ligger således på att undersöka om allmänheten och berörda aktörer kunnat ta del av planerna kring projektet, vilka beslut som fattats och vilka motiv som går att utläsa från beslut.

#### 5.1.1 Insyn i planeringsprocesser

Under en längre tid har Västlänken (då med annan benämning) varit en del av den kommunala planeringen. Respondent 3 som delvis arbetade med översiktsplanering under sin karriär lyfter att Västlänken redan på 1980-talet uppmärksammades i kommunens översiktsplan, att det redan då fanns planer som indikerade på att i framtiden utveckla tågtrafiken i staden. Vidare indikerar detta indirekt på att det funnits insyn i den framtida planeringen med avseende på Västlänken. Respondent 2 betonar däremot att själva arbetet med Västlänken redan år 2001 började formas och mer intima relationer mellan de huvudsakliga aktörerna skapades, likt de sätt som önskas utifrån ett multi-level governance perspektiv (Piattoni 2010: 26). Relationerna mellan dessa aktörer kvarstår och utgörs än idag en förhållandevis sluten grupp, där möjligheten till insyn är begränsad. Den begränsade insynen, samt en sluten beslutsfattandegrupp är förekommande för megaprojekt (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003:88). Detta belyser således existerande maktförhållanden, något som Börjesson och Rehn (2009: 35) menar genomsyrar och påverkar beslutsprocesser. Sammantaget tyder detta på att Västlänken länge varit aktuell, funnits tillgänglig för allmänheten och har påverkat den kommunala planeringen under en längre tid trots att planerna har formats i mer slutna och intima grupper. Vidare indikerar detta på att det funnits insyn i den kommunala planeringens framtida utveckling. Däremot dröjer det cirka sex år innan det fastställdes vilken av de alternativa dragningarna av järnvägen som skulle tillämpas.

När detta väl fastställdes år 2007 var det andra kollektivtrafikprojekt som planerades i samma områden, vilka skulle komma att påverkas av Västlänken. Kollektivtrafikprojektet Kringen utgör delar av kommunens detaljplaner som vunnit laga kraft mellan år 1999 och 2002 och presenteras som det stora infrastrukturprojektet på den tiden (Göteborgs Stad 1999a; Göteborgs Stad 1999b; Göteborgs Stad 2000; Göteborgs Stad 2002). Västlänken påtalas inte i den kommunala planeringen vid denna tidpunkt, bortsett från planeringsunderlag i form av översiktsplaneringen. Diskussioner och planeringen av Västlänken börjar som nämnt ovan under år 2001 men när en av detaljplanerna som berör projektet Kringen år 2002 antas nämns inte Västlänken trots att dess områden tangerar varandra. Sett till det tillgängliga materialet går det att tolka att processerna för både Kringen och Västlänken genomsyras av transparenta

planeringsprocesser då allmänheten kunnat ta del av kommande projekt. I detta tidiga skede är det dock en svårighet att poängtera huruvida legitima processerna kring Västlänken är.

Då även om materialet belyser att det finns insyn och vetskap kring den framtida utvecklingen, vilket i enlighet med tidigare forskning gynnar genomförande-legitimiteten, finns det en svårighet i att identifiera möjligheten för allmänheten att påverka projektet (Smas 2021: 187). Utöver detta är det svårt att identifiera vem som besitter ansvaret gällande projektet. Västlänken finns i detta skede endast med i de kommunala dokumenten vilket möjliggör för tolkningen att Göteborgs Stad i detta skede får inta rollen som ansvariga, då kommunen är först med att presentera projektet. Utifrån ovanstående går det att påtala att det funnits en insyn och kännedom om ett framtida järnvägsprojekt, alltså Västlänken, i vissa kommunala planeringsdokument. Däremot finns det andra relevanta planeringsdokument som tagits fram under samma tidsperiod som Västlänken planerades, där projektet inte nämns.

Det ovannämnda och intilliggande projektet Kringen behövde på grund av Västlänken senareläggas, vilket framgår i ett protokoll från ett styrgruppsmöte som hölls under år 2007 (Banverket 2007: 4). Vad som vidare diskuterades under detta möte finns inte dokumenterat och tillgängligt för allmänheten. Det kan däremot, utifrån tillgängliga dokument, tolkas som att Kringen i ett senare skede kommer att realiseras (ibid). Det är även värt att uppmärksamma att trots att både dessa omfattande projekt utgör delar av den kommunala planeringen under samma tidsperiod ges det intryck av att det saknas en strukturerad samordning. Den insyn som finns i projekten redogör inte för om det förekommit någon form av samordning kring dessa, varpå Strömberg (2007: 126) betonar vikten av en samordnad planering. En samordnad planering kan öppna upp för möjligheten till mer transparenta processer då fler aktörer kan främja planeringsprocessernas transparens (Cremer-Schulte 2014: 298; Allmendinger et al. 2015: 8). Multi-level governance med ett flertal varierande aktörer sägs kunna bidra till mer legitima processer i sin helhet, däribland transparens (Biesenthal 2016: 12; Piattoni 2010: 13, 191). De nya detaljplanerna i området kring Korsvägen diskuterar Västlänken som nästkommande infrastrukturprojekt men inte Kringen. Det går att argumentera för att realiseringen av megaprojektet har en legitim utgångspunkt då det funnits insyn i form av tillgängliga planeringsdokument som inkluderar framtida planer, däribland Västlänken, inom kommunen en längre tid. Detta betonas även av Respondent 3 som uttrycker att projektet varit en del av den översiktliga planeringen sedan 1980-talet.

Gällande insynen i planeringsprocesserna för Västlänken finns det ett flertal företeelser som går att härleda till styrgruppsmöten och dess tillhörande protokoll. Både Respondent 1 och Respondent 3 lyfter kritik som förknippas med dessa möten. Under styrgruppsmöten tas viktiga och avgörande beslut angående Västlänken i en sluten grupp med tjänstepersoner som representerar olika aktörer. Det är enbart en begränsad mängd aktörer som sitter med vid dessa möten vilket följaktligen innebär att möjligheten till insyn i vad som diskuteras på dessa möten är väldigt begränsad. Tidigare forskning belyser även att ekonomiska intressen ofta prioriteras gällande megaprojekt (Henecke 2006: 188; Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 142). Det går således att argumentera för att den begränsade mängden aktörer kan bidra till att ekonomiska intressen prioriteras framför samhälleliga. Trots den kritik som lyfts angående den begränsade mängden aktörer som deltar vid dessa möten går det att ifrågasätta om det är



önskvärt att ett större antal människor får delta, något som Flyvbjerg, Bruzelius och Rothengatter (2014: 8; 2003: 5) menar på kan minska effektiviteten. Större deltagande skulle konsekvent leda till längre genomförandetid av projektet och en svårighet att fatta beslut. Det uppdagas även att protokollen som finns från dessa möten kan tillgängliggöra för allmänheten vilka diskussioner som är uppe på agendan. Även om dessa protokoll finns för allmänheten begränsas insynen i processerna då protokollen har en avsaknad av innehåll som redogör för vad som diskuteras på mötena, vilket de båda respondenterna var eniga om. Detta kan bekräftas då flertalet protokoll sällan redogör för vad som har diskuterats på dessa möten (Banverket). Istället för att kritisera att enbart en begränsad mängd aktörer sitter med vid dessa möten kan kritiken som lyfts mot tomma protokoll och den konsekvent bristande insynen anses mer rimliga. Det går följaktligen att argumentera för att om dessa protokoll förbättras i form av bättre redogörelse hade processen mest troligt innefattat en högre grad av transparens.

Under dessa styrgruppsmöten kritiserar även politikernas engagemang och delaktighet. Återigen är både Respondent 1 och Respondent 3 eniga om att politikernas engagemang är väldigt lågt. Kritiken grundar sig dels i att de inte engagerar sig i hur projektet faktiskt går, kostnadsmässigt eller tidsmässigt, samt för politikerna varken lyckas förespråka projektet ut mot allmänheten eller försvara och bemöta kritiken som inkommit från allmänheten. Med tanke på att politikerna i fråga inte har någon sakkunskap kan det tolkas som att det låga engagemanget bland annat beror på bristande kunskap och därmed bristande förståelse för projektet och dess genomförande. Hansson (2008: 160) har identifierat att det är förekommande att mer drivande experter med sakkunskap sätter agendan vilket möjliggör för tolkningen att politikerna inte får lika mycket inflytande och ansvar. Troligen då experterna har delegerats ansvar och makt i specifika frågor. Politikerna förlitar sig istället helt på Trafikverket, som projektägare, som antyder att projektet går bra, både sett till tidsplan och ekonomi. Överlag kan det vara svårt för de involverade, men också för utomstående, att få grepp om projektet och hur det egentligen går när möjligheten för insyn i processerna är frånvarande. Det låga engagemanget kan dock även reducera processens legitimitet med tanke på att projektet är ett politiskt initiativ. Därav bör projektet således genomsyras av politisk anknytning samt ett politiskt engagemang (Bäck, Erlingsson & Larsson 2015: 25–26), framförallt då det finns en möjlighet att påverka och främja för mer transparenta processer.

Protokoll från vissa möten (inte nödvändigtvis styrgruppsmöten) har dock visat sig vara svåra att få tillgång till trots att dessa är offentliga handlingar. Respondent 1 fick efter några månader tillgång till ett antal mötesprotokoll, från styrgrupp, kommunstyrelsen samt kommunalförbundet. Vissa av dessa protokoll har, till skillnad från många andra, visat sig vara väldigt välskrivna, och respondenten uttrycker att:

*“Det gick liksom att ta på stämningen i rummet, man var som en fluga på väggen”*

(Respondent 1)

Det uppdragas i dessa mötesprotokoll vilket stort inflytande politikerna haft i kommande beslut för Västlänken, men detta har skett bakom slutna dörrar, och därmed är det enbart protokollen som kunnat redogöra för vad det diskuterats och beslutats om. Att politikerna här haft mycket inflytande motsätter sig dock tidigare påstående angående politikernas engagemang. När Respondent 1 menar att politikerna haft mycket inflytande är det en specifik politiker som vid ett tillfälle påstått att ett beslut är fattat i kommunstyrelsen. Detta har sedermera förmedlas till styrgruppen som i sin tur förlitar sig på beslutet och agerat utefter detta. Grunderna för sådant beslutsfattande uppvisar varken transparens, deltagande eller befogenhet. Det går således att argumentera att beslutet uppvisar maktutövning och stora brister för legitimitet. Körling och Baez Ullberg (2021: 13) har lyft ett argument som tyder på att politiker genomför megaprojekt och trycker på beslut för att visa sin makt och handlingskraft, något som karakteriserar ovanstående politisk handling. Även Mukhtar-Landgren (2012:27) betonar att maktutövning och beslutsfattande kan uppvisa bristande legitimitet, framförallt när den genomsyras av icke-transparenta processer och när beslut baseras på icke-befogade grunder.

#### 5.1.2 Ansvarsutkrävande

Möjligheten till ansvarsutkrävande genererar i mer transparenta processer då det framgår och redogör för vem som deltagit och fattat beslut under processens gång (Piattoni 2012: 191). Det möjliggör även för allmänheten att då kunna vända sig till en specifik aktör vid eventuella oklarheter. I Västlänken är det däremot inte möjligt att utse någon självständig aktör eller annat organ som hålls ansvarig för projektet som helhet. Ursprungligen är det ett politiskt projekt där Trafikverket, som statlig myndighet med tjänstemän, äger projektet och har en utsedd projektchef. Utifrån det insamlade materialet kan uppfattningen gällande ansvarsfördelningen variera. Respondent 3 lyfter att kommunpolitikerna är ansvariga för projektet och borde därmed ha engagerat sig mer. Respondenten uttrycker att den höga grad av kritik som riktats mot Västlänken beror på politikernas låga engagemang. Något som även bidragit till ökad kritik gentemot politikerna är införandet av trängselskatt. Trängselskatten är ett politiskt initiativ och beslut som mer eller mindre chockade medborgarna. Detta främst med tanke på att en demokratisk omröstning hölls, gällande trängselskatten som resulterade i att majoriteten var negativ gentemot införande av trängselskatt. Därefter fattade politikerna ett beslut, bakom stängda dörrar, och valde att införa trängselskatt ändå. Det är följaktligen inte de folkvalda politikernas beslut som kritiseras då deras uppgift mer eller mindre är att fatta beslut åt medborgarna. Det som drar åt sig kritik är grunderna för beslutet, det vill säga omröstningen som hölls för att sedan negligeras. Beslutsfattande, hos ansvariga aktörer, kan likt detta därav anses vara illegitimt, då det inte finns någon insyn men också då allmänhetens deltagande efterfrågas men negligeras.

Utifrån handlingar, likt ovanstående, går det att förstå varför politikerna anses vara ansvariga. Något som bidrar till problematiken som framkommer när de sedermera väljer att ta avstånd och aktivt väljer att inte ta ansvar för sina handlingar. Respondent 3 uttrycker att politikerna inte tagit sitt ansvar och hanterat denna kritik, bemött medborgarna och försvarat eller redogjort för sina handlingar att införa trängselskatt vilket istället ha lett till ett stort motstånd. Detta är av relevans för Västlänken som i stor utsträckning förknippas med trängselskatten som en del av de Västsvenska paketet. Respondenterna är alla eniga om att kritiken mot Västlänken är

påverkad av missnöjet mot trängselskatten. Tidigare forskning har indikerat på att politiker vanligen väljer att inte besluta och involvera sig i frågor av osäker karaktär, vilket Västlänken som megaprojekt är (Flyvbjerg 2014: 8; Persson 1999: 121). Med tanke på projektets egenartade karaktär tyder det på att politikerna har haft svårt att hantera projektet och dess konsekvenser trots att de varit delaktiga i alla projektets viktigare och avgörande delar. Det politiska engagemanget kan således belysas som ett huvudsakligt problem gällande ansvarsutkrävande. Flyvbjerg, Bruzelius och Rothengatter (2003: 5–6) menar att ansvarsutkrävande ofta är bristande och otillräckligt gällande megaprojekt och kan leda till en obefogad process. Då även om viss forskning belyser att nyare governance-former bidrar till att det blir enklare att utkräva någon på ansvar gällande vissa projekt har det, i verkligheten, varit en fortsatt svårighet beträffande megaprojekt (Piattoni 2010: 89).

Genomförandet av trängselskatten grundar sig inte i någon legitim process med tanke på avsaknaden av transparens samt då de demokratiska rättigheterna och omröstningen negligerades. Enligt Piattoni (2012: 191) främjar multi-level governance för beslutsfattande, en demokratisk planering och möjligheten till ansvarsutkrävande. Detta är däremot något som Flyvbjerg, Bruzelius och Rothengatter (2003: 5) inte ser liknande på, då de menar att dessa aspekter i megaprojekt inte främjas även om ett multi-level governance-perspektiv delvis symboliserar dess processer. Nuissl och Heinrichs (2011: 54) betonar denna svårighet, att det i praktiken är svårt att garantera att alla grupper kan delta. Att missnöje och motstånd kvarstår beror framförallt på en avsaknad av ansvarsutkrävande menar dessa forskare (ibid). Vanligen får allmänheten ta del av beslutsfattande på ett distanserat avstånd, något som ofta är förekommande i fråga om megaprojekt (Flyvbjerg 2014: 5). Respondent 1 menar likt Respondent 3 att politikerna är högst ansvariga då projektet grundar sig i ett politiskt initiativ. Processen av införandet av trängselskatten har dock genererat i ett reducerat förtroende för dessa beslutsfattande politikerna. Processen genomsyras dessutom av en icke-transparent process då beslutet fattades i en sluten grupp och förvånade många i Göteborg när det presenterades. Utifrån detta går det även att identifiera ett maktförhållande där politikerna aktivt har valt att genomföra processer som saknar demokratisk förankring. Det går därmed att argumentera, oavsett politikernas ansvarstagande samt processens transparens, att åsikterna gentemot trängselskatten skulle förblivit negativ, något som uppenbaras i folkomröstningen.

Under projektets gång har det däremot uppenbarats att ansvarsfördelningen har varierat. Trots att det ursprungligen är ett politiskt projekt går det att identifiera att det är Trafikverket som förses med ett större ansvar gällande genomförandet av Västlänken. Detta är även något som framgån i intervjuerna samt i dokument som studerats. Det framgår att det krävs en järnvägsplan för att kunna bygga Västlänken, vilket Trafikverket har ansvar för att ta fram (Göteborgs Stad 2018: 4). Det är ytterligare tillhörande delar i processen som behövs för att kunna förverkliga projektet, exempelvis regeringens tillåtlighet, något som Trafikverket också är ansvariga för. I intervjun med Respondent 2, framgår det dock att det inte alltid nödvändigtvis är Trafikverket som behöver delta vid allt beslutsfattande. Ansvarsfördelningen skiljer sig därmed åt under processens olika delar. Detta belyser även att olika aktörer kan få mandat gällande särskilda beslut och frågor som berör projektet (Smas 2021: 187). Det finns däremot inget material som visar på ansvarsfördelningen. Det är därmed svårt att på andra sätt än att

intervjua deltagande personer att identifiera ansvarsfördelningen. Detta tyder följaktligen på att dessa processer innehar en avsaknad av transparens gentemot allmänheten, vilket är förekommande för megaprojekt (Körling & Baez Ullberg 2021: 13).

## 5.2 Deltagande planering

Huvudpoängen med att undersöka hur möjligheten för deltagande har varit hos berörda aktörer grundar sig i att se i vilken utsträckning dessa har kunnat påverka och varit deltagande i genomförandet av Västlänken.

### 5.2.1 Inflytande i planeringsprocesser

Inledningsvis upplevs det som att planeringsprocesserna kring Västlänken genomförs på ett legitimt och rättfärdigt sätt. Detta är något som bekräftas av både Respondent 1 och Respondent 2 som hävdar att planeringsprocesserna har genomförts korrekt, helt enligt lagstiftning. Med detta menas att projektet har genomgått alla de steg och prövningar som krävs, till exempel genom att ställas ut för granskning och bemöta synpunkter från berörda och allmänheten. Respondent 1 tar upp järnvägsutredningen som togs fram för Västlänken som ett exempel, denna har ställts ut och hanterats helt korrekt enligt den rättspraxis som finns. Här hade allmänheten möjlighet att lämna synpunkter. Respondenterna bekräftar däremot att det inte inkom en stor mängd synpunkter i detta sammanhang. I detta skede var inget fastställt, vilket således bidrog till svårigheter att lämna synpunkter då det var en abstrakt snarare än en konkret järnvägssträcka som presenterades. Då även om detta har poängterats går det inte att härleda kritik gentemot de abstrakta dragningarna som presenterades. Detta belyser endast att möjligheten att lämna synpunkter fanns men att det kan vara en svårighet att yttra sig kring abstrakta och visionära förslag.

Respondent 1 tillägger att mycket av det som tidigt i processen presenterats lät väldigt bra och fördelarna framställdes väldigt konkret och tydligt. Något som kan ifrågasättas på grund av de tidiga skede som projektet befann sig i, då de föreslagna järnvägsdragningarna fortfarande var förhållandevis abstrakta och visionära, samt saknade specificerade. Därav går det att argumentera för att det bör vara en svårighet att presentera några konkreta restider då sträckan i detta tidiga skede inte är fastställd. Respondenten menar att de förhållandevis konkreta restiderna som presenteras i detta skede inte kan representera några verkliga restider som Västlänken skulle kunna innebära. De restider som presenteras påvisar fördelar med Västlänken, utan att adressera några nackdelarna. Respondent 1 uttrycker följande:

*“De material som ställs ut måste ju vara korrekt och det vet man ju inte i förväg, det kan ju granskas först i efterhand och det har nu gjorts och det går att konstatera att det är inte korrekt. De innehåller så många tillrättalagda uppgifter så det liknar ingenting annat”*

(Respondent 1)

Respondentens uttalande går till viss del att känna igen i Flyvbjergs (2014: 8) argument, som menar att just felaktig information om projektet, dess fördelar och kostnader sprids för att måla

upp en så bra bild som möjligt av megaprojekt. En effekt av detta skulle kunna vara att allmänheten och berörda inte motsätter sig projektet eller lämnar någon större mängd synpunkter då de förlita sig på det som är sagt. En mindre mängd synpunkter att bemöta och mindre deltagande från allmänheten skulle kunna innebära mer smidiga, lättarbetade och kortare planeringsprocesser. Projekt kan troligen påbörjas snabbare och deltagandet samt beslutsfattandet begränsas till de mer huvudsakliga aktörerna som sitter på mer makt (Henecke 2006: 191; Börjesson & Rehn 2009: 24), konsekvent begränsas istället andras möjlighet till deltagande och inflytande i processerna.

De aktörer som i stor utsträckning påverkat de beslut som fattats och som därmed ses som deltagande i planeringsprocesserna är experter i form av konsulter. Dessa har arbetat med projektet och tagit fram beslutsunderlag. Konsulterna besitter inte någon avsevärd makt i frågan om beslutsfattande, utan deras främsta uppgift är att ta fram underlag varpå beslut fattas. Piattoni (2012: 1) har betonat att multi-level governance uppkomst ligger i behovet av ett flertal aktörer från både den offentliga och privata sektorn framförallt deltar i planeringsprocesser som kännetecknas av komplexa processer. Han lyfter att dessa aktörer kan bidra till auktoritativt beslutsfattande men det är något som därmed inte görs gällande Västlänken. Utifrån Albrechts (2006: 1491) definition av multi-level governance handlar det istället om att engagera en mängd aktörer i processerna som helhet, något som i viss mån har identifierats kring Västlänken gällande inflytande och deltagande.

Gällande beslut som är av större karaktär är det de huvudsakliga aktörerna som deltar, och konsulter samt andra privata aktörer som kan ses som deltagande främst genom framtagande av beslutsunderlag som ligger till grund för beslutsfattandet. Dessa aktörer får följaktligen bidra med mycket input i processerna, men besluten fattas i andra grupperingar. Detta är något som alla respondenterna poängterat. Som Albrechts argumenterar går det att identifiera karaktärsdrag av ett multi-level governance perspektiv, då tillämpning uppenbaras på olikartade sätt men involverar en mängd aktörer. Sett från konsulternas sida är Västlänken ett projekt vars upphandlingar inneburit mycket prestige och ekonomiska fördelar. Därav har Västlänken, enligt Respondent 3, varit ett projekt som de lokala aktörerna gärna velat vara delaktiga i, vilket framgår när respondenten säger: *“En av dem blev nöjd och resten missnöjda”*. Detta visar på att Västlänken varit ett projekt som många har velat vara delaktiga i men där deltagande har begränsats, då det är en svårighet att involvera alla som vill delta (Nuisl & Heinrichs 2011: 54). Att detta är förekommande är något som har identifierats i tidigare litteratur gällande den privata sektorn som drivs av just konkurrens och vinst till skillnad från den offentliga sektorn som inte har samma motiv för framgång och delaktighet (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 108). Det går således att argumentera för att motiven för deltagande från konsultfirmorna går att härleda till ekonomiska intressen.

Efter de genomförda intervjuerna har det däremot uppstått funderingar angående experternas konsultroller och vilken möjlighet dessa har till inflytande och deltagande i planeringen av Västlänken. Detta då dessa experter i vissa fall kan antas ha en viktig roll i processerna och i andra fall en mindre viktig roll. I senare delar under *“motiv för beslutsfattande”* framgår det hur experters utlåtande negligerats under Västlänkens planeringsprocess. Respondent 3 menar

tvärtemot att samarbetet med involverade experter har fungerat och att de varit *“kompetenta, erfarna och lyhörda”*. Respondent 1 har vid ett tillfälle dokumenterat från en intervju där en nyexaminerad tjänsteperson delade med sin roll på den nya arbetsplatsen och uttrycker att hon blev väldigt förvånad över det stora ansvaret hon fick som nyexaminerad i ett omfattande projekt som Västlänken. Detta dokumenterades men någon dag därefter var denna intervju nedplockad. Detta uppmärksammades med tanke på att det delvis motsätter sig det som Respondent 3 sedan berättade angående kompetenta och erfarna konsulter, med betoning på *erfarna* som är delaktiga i Västlänkens processer. Kunskap hos nyexaminerade finns troligen men sannolikheten att personen i fråga har erfarenhet inom projekt av denna omfattning är troligen låg. Möjligheten för experterna, oavsett kompetens och erfarenhet, att få mycket inflytande i planeringsprocesserna och därmed påverka underlaget varpå beslut grundar sig i är stor. Vilket således belyser vilket stort inflytande samt deltagande dessa har i ett genomförande av Västlänken. Experternas deltagande i Västlänkens processer uppfyller därmed de krav som ställts utifrån det teoretiska ramverket angående möjligheten att delta i planeringen, att få respons på de åsikter de haft.

Till skillnad från experternas deltagande och inflytande i processerna framgår det att allmänheten i större utsträckning kunde påverka och komma med input i planeringsprocessernas tidigare skeden. Problemet som identifieras är däremot att deltagandet var väldigt lågt vilket Respondent 2 och Respondent 3 bekräftar. Banverket (2005), numera Trafikverket, lyfter däremot att de tyckte att de fick bra respons vid samrådstillfällena, det vill säga synpunkter från allmänheten, när samråden hölls. Respondent 2 menar att det låga deltagande kunde bero på att tidshorizonten var väldigt långsiktigt och medborgarna såg inte behovet av att påverka detta i tidigt skede då de inte visste vad projektet skulle resultera i. På grund av osäkerheter kan det dock vara svårt i såpass tidiga skeden för allmänheten att komma med synpunkter på komplexa fenomen som kan användas som beslutsunderlag (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 9). Det uppmanas därav att planeringen bör kunna vara anpassningsbar (Malekpour & Newig 2020: 2). Respondenterna menar vidare på att det är först i senare skeden som allmänheten kommer med starka synpunkter om projektet, men att dessa synpunkter är svåra att förhålla sig till och ta i beaktning då processerna och planeringen redan börjat konkretiseras och drivs nu i större utsträckning av andra aktörer. Att synpunkter uppstår i ett senare skede kan förstås utifrån att projektets omgivningspåverkan blir mer påtagligt och kritik från allmänheten därav uppstår. Det är först när allmänheten blir påverkade som de reagerar. Detta är ett förekommande problem gällande megaprojekt som Västlänken. Respondent 4 lyfter att detta är förekommande då respondenter uttrycker följande:

*“De svåra i de här väldigt långa processerna är ju att dialogen ska ske ganska tidigt i processen och ganska långt ifrån en byggstart och då tänker folk att “det berör inte mig det är så långt bort” men det är ju då vi behöver inspel och få in synpunkter”*

(Respondent 4)

Det är en långsiktig process och hos allmänheten går det att identifiera en bristande kunskap gällande planeringsprocesser, hur dessa fungerar och möjligheten att delta. Flyvbjerg (2014: 9) har ovan betonat att *“projekten kan vara lätta att starta med svåra och dyra att stoppa”*. Om så är fallet för Västlänken kan det tolkas som att det beror på att det redan genomförts mycket investeringar i projektet, pengar som annars skulle ha gått åt i onödan. Förhoppningarna blir således att nyttan med projektet framöver kommer överstiga kostnaderna. I det skede som kritiken oftast uppstår och allmänhetens vilja för deltagande blir påtaglig är det oftast för mycket pengar, tid och arbete som investerats som följaktligen går förlorade om projektet skulle avslutas.

Utifrån ovanstående har det gått att identifiera att allmänheten enbart haft begränsat inflytande efter det att projektet faktiskt dragit igång utifrån den teoretiska definitionen av deltagande. Det finns dock händelser som tyder på att en medborgare påverkade det faktiska utfallet av järnvägens dragning gällande alternativet Korsvägen. Alternativet hade ursprungligen sin dragning under en bilväg men förslaget från denna medborgare innebar att järnvägen skulle plockas in i berget intill istället för att gå under vägen. Detta alternativ övervägdes och visade sig vara bättre än de alternativ som tjänstemännen tagit fram. Här menar Respondent 3 att medborgarna haft en direkt påverkan på projektet, han betonar däremot att väldigt lite har ändrats därefter vilket kan tolkas som att man utöver detta inte tagit någon betydande hänsyn till allmänhetens synpunkter. Även om det inte var Korsvägen-alternativet som valdes visar det på en händelse där allmänheten faktiskt har påverkat projektets slutprodukt. Det påpekas av en mängd forskare att lokalt inflytande och subjektiva åsikter bör vara något som påverkar framtagandet av större projekt (Nyström & Tonell 2012: 143; Strömgren 2007: 52). Däremot betonar Albrechts (2006: 1491–1492) att det kan vara en svårighet att kombinera både den offentliga och allmänna sfären gällande megaprojekt. Samtidigt som det är önskvärt enligt ett multi-level governance-perspektiv då det skapar nya arenor för beslutsfattande och främjar för komplexa projekt likt Västlänken (Persson 1999: 6). Gällande Västlänken kan det tolkas som att ambitionerna har varit, likt Nyström, Tonell (2012: 143) och Strömgrens (2007: 52) tankar, att inkludera allmänhetens synpunkter. De problemet som identifieras gällande deltagande är att man inte har nått allmänheten i de skede där de framförallt kunde komma med input och delta i planeringen.

Något som däremot styrker Albrechts (2006: 1491) antagande om att det är svårt att involvera allmänheten i fråga om megaprojekt grundar sig i ett uttalande från Respondent 1 som säger:

*“De man har kan vara med och påverka är om det ska vara röda eller vita rosor till höger om entrén”*

(Respondent 1)

Respondenten menar att det är frågor av denna karaktär som Trafikverket har varit väldigt tillmötesgående i. Vidare kan detta tolkas som att det genererar en känsla av delaktighet hos

allmänheten, men att det i det stora hela inte symboliserar någon större delaktighet i processerna. Det bör dock inte heller tolkas som de huvudsakliga aktörernas motvilja att involvera allmänheten. Deltagande från allmänheten och dess möjlighet till inflytande fanns men det kan snarare tolkas som att bristande kunskap gällande möjligheten att påverka och ett bristande intresse att påverka processerna i detta skede har legat till grund för det låga deltagandet från allmänheten. Detta då det framgår att denna grupps synpunkter, framförallt i projektets inledande delar, var önskvärda.

Inflytande och påverkan på Västlänken har även på andra sätt kunnat identifierats. Ett flertal stora välkända verksamheter utanför den offentliga sektorn talade väldigt gott om Västlänken och ser stora nyttor med projektets genomförande. Kopplingen mellan dessa verksamheter och organisationer gentemot Västlänken är däremot inte helt självklar. Detta uppenbarades av Respondent 1 som studerade dessa relationer ingående där han kunde identifiera VDn för en av dessa verksamheter i sin tur satt i styrelsen för ett annat bolag, inom bygg- och anläggningssektorn, som hade gynnats av ett genomförande av Västlänken. Piattoni (2010: 191) har betonat att fler perspektiv på projektet gynnar och legitimerar besluten och projektet i fråga. Att en av verksamheterna i fråga skulle gynnas av ett genomförande upplevs vara högst osannolikt. Därav möjliggörs det för tolkningen att verksamheters motiv för att tala gott om Västlänken upplevs inte vara legitima då personerna som gör detta snarare ser nyttor med Västlänken utifrån dess egna intressen. Det är inte verksamheten i fråga som gynnas av Västlänken, utan det är snarare personerna bakom som ser en egen vinning i uttalandet och ett genomförande av Västlänken. Stödet och inflytande från en stor verksamhet kan dock tänka sig ge bättre förutsättningar för ett genomförande då nyttan värderas högre än den verkliga påverkan. Att detta är förekommande går även att känna igen i forskning av Flyvbjerg, Bruzelius och Rothengatter (2003: 142) som identifierat att projekt-förespråkare huvudsakligen ser till den egna vinningen framför allmänhetens när ett megaprojekt ska genomföras.

#### 5.2.2 Bristande möjlighet att påverka

Som nämnt i ovanstående kapitel har trängselskatten varit en uppmärksam och diskuterad fråga förknippad med Västlänken. Även om det inte finns någon direkt koppling mellan trängselskatten och Västlänken finns det ett starkt samband då trängselskatten är en del av finansieringen för Västlänken. Det kan dock anses vara svårare att motivera trängselskattens inträde när det trots allt har funnit en omröstning om saken i fråga, något som både Respondent 2 och Respondent 3 håller med om. Eftersom en omröstning har genomförts kan det tolkas som att medborgarnas åsikt å ena sidan har påverkat beslutsunderlaget, att de med sina demokratiska rättigheter har möjlighet att påverka detta beslut. När politikerna å andra sidan inför trängselskatten går de emot vad majoriteten röstade. Beslutet exkluderar därmed dessa medborgares möjligheter att vara med och påverka, negligeringen av medborgarnas röst kan därmed tyckas bidra till att beslutet fattas på icke-legitima grunder. Medborgarna har här ingen möjlighet att påverka något som de har rätt till, istället negligeras deras åsikter fullständigt och beslut fattas istället av de folkvalda politikerna som ska representera allmänhetens vilja. Rothstein (1987: 24) betonar att beslutsfattande är legitimt om det sker under acceptabla former. I detta fall går det således att problematisera beslutsfattandet då, även om politikerna är folkvalda och deras makt är i enlighet med rättsliga principer, politiker aktivt väljer att negligera



den demokratiska opinionen. Kritiken och uppståndelsen kring trängselskatten kan härledas till beslutet som fattades då politikerna exkluderade allmänhetens åsikter samt vilja för att kunna finansiera och realisera Västlänken. Att kritik grundar sig i politiska och ekonomiska faktorer har ett flertal forskare, såsom Tonell (2021: 54, 63), Körling och Baez Ullberg (2021: 11), identifierat som en återkommande kritik gentemot megaprojekt.

Ytterligare argument som tyder på att det finns delar i planeringsprocesserna där medborgarna samt de lokala viljor och intressena inte tillgodosetts och bidragit men någon betydande del planeringsunderlag kan utläsas i kommunens aktuella översiktsplan. Det framgår där att de lokala intressena har fått stå tillbaka för de regionala intressena (Göteborgs Stad 2009: 126). De intressen som tillgodoses här grundar sig snarare i regionens intressen om att bli konkurrenskraftig genom att till exempel skapa en ekonomisk tillväxt och öppna upp arbetsmarknaden som i större utsträckning gynnar den regionala arbetsmarknaden än den lokala. Därmed går det att tyda på att lokala intressen blir nedprioriterade och får stå tillbaka för att främja för de regionala. Vidare tyder det även på att vissa lokala intressen därmed inte ligger till grund för beslut som fattas, då ett större fokus och intresse ligger vid de regionala intressena. Detta är även något som både Respondent 2 och Respondent 4 lyfter. Här synliggörs ett multi-level governance-perspektiv då planeringen sker över fler nivåer (Piattoni 2010: 84).

Persson (1999: 49) betonar det ovanstående när han identifierat att många, både politiker och tjänstemän, ser sin huvudsakliga uppgift i sitt yrke att ge goda förutsättningar och skapa ekonomisk tillväxt i kommunen eller regionen som de är anställda i. Att se till andra intressen och prioritera dessa högre än de lokala kan vara en anledning som ger upphov till ett lågt folkligt stöd från kommunens medborgare, något som Körling och Baez Ullberg (2021: 9) har identifierat som återkommande i megaprojekt. Multi-level governance betonar dock att vissa frågor är mer lämpliga att hantera på olika nivåer. Ett lokalt ökat inflytande bör nödvändigtvis inte negligera de nationella och regionala intressena och vice versa men det poängteras att frågor av olika karaktär hanteras lämpligen bäst på olika nivåer (Nyström & Tonell 2012: 213). Detta indikerar därmed på att frågor som rör kollektivtrafik och tågtrafik men lämpligen bör hanteras på en nivå med ett mer storskaligt perspektiv än enbart ett kommunalt perspektiv.

Det upplevs, och framgår i intervjuerna, att allmänheten och de lokala intressena hade störst möjlighet att delta i planeringen under tidiga skeden, som tidigare nämnt. Allmänheten gavs däremot möjlighet att komma med synpunkter av mer teknisk karaktär gällande dragningen av järnvägen och dess säkerhetssystem. Detta var i ett senare skede då ett beslut hade fattats om att alternativet Haga-Korsvägen skulle realiseras. Dessa diskussioner handlade om säkerhetssystemen. Om det skulle finnas en parallell tunnel intill tågtunneln eller om det skulle finnas uppgångar i anslutning till tågtunneln. Ursprungligen var det parallelltunneln som var aktuellt jämsides med hela tågtunneln, slutligen i järnvägsplanen framgår det att det enbart är hälften av tunneln som kommer förses med en parallelltunnel (Trafikverket 2015: 43–47). Respondent 3 lyfter att denna fråga diskuterades med allmänheten och resulterat i att majoriteten av göteborgarna som uttryckte sig ville att en parallell tunnel skulle byggdes. Även här togs ett beslut som var emot vad allmänheten faktiskt ville och resultatet i att den

ursprungliga planen som innebar enbart en parallelltunnel slopades och kompletterades med uppgångar. Resultaten kan, på grund av tekniska skäl, ses som att beslut som rör just säkerhetssystem följaktligen är beroende av mycket kunskap och kännedom av platsens förutsättningar. Nyström och Tonell (2012: 94–95) har betonat detta, att det kan ses mer befogat och högst relevant att experter har mer inflytande i förhållande till allmänheten då de besitter relevant kunskap för att fatta beslut av sådan karaktär. Således kan detta motivera samt legitimera detta beslutsfattande då denna typ av beslut kan ses som mer välgrundade utan att involvera allmänheten. Däremot kan det ses som icke legitimt att involvera allmänheten och be om dess åsikter för att i ett senare skede negligera dem. Det går därmed att argumentera för om allmänheten hade hållits utanför detta beslut hade de inte fått falska förhoppningar om inflytande samt hade beslutet på ett mindre tydligt sätt gått emot den demokratiska opinionen.

Multi-level governance förespråkar och välkomnar aktörer från olika arenor, däribland experter inom specifika områden som kan ses som mer befogade att fatta beslut av viktig karaktär. Detta är något som även går att finna i tidigare forskning då Smas (2021: 187) betonar just att beslutfattande tenderar att vara baserat på rationella grunder och därmed värderas kunskapen högt. Beslutsfattande som handlar om osäkerheter berör i större utsträckning experterna än vad de berör allmänheten då kunskap och erfarenhet kan anses vara avsevärt viktigt. Motiven för att involvera allmänheten i beslut gällande Västlänkens säkerhetssystem är oklara och det kan tyckas att det funnits andra processer inom projektet som varit mer lämpliga för dessa att delta och yttra sig kring som inte är av samma karaktär. Nu upplevs det istället som att allmänheten ges förhoppningar om att vara med och påverka men återigen negligeras deras vilja och avståndet mellan allmänheten gentemot experterna och beslutsfattarna tenderar att växa sig större, i likhet med Perssons (1999: 141) uppfattning. Detta indikerar även på att det i praktiken gått att identifiera att avståndet mellan beslutsfattare och allmänheten är påtagligt (ibid).

### 5.3 Befogenhet

Befogenhet har varit av stor vikt när planeringsprocesserna kring Västlänken har studerats. Befogenhet kan bidra till en förståelse för hur beslut är fattade och vilka faktorer som påverkar hur befogade samt legitima besluten är.

#### 5.3.1 Motiv för beslutsfattande

Motiven och grunderna för de beslut som fattats gällande Västlänken har identifierats på olika sätt och visat sig vara olikartade. I tidiga planeringsskeden av Västlänken, då ett flertal alternativ för genomförande fortfarande var aktuella, har ett flertal händelser uppmärksammats då de visat på beslutsfattande med motstridiga motiv. Detta framgår bland annat i data som samlats in under intervjuerna, tillsammans med mötesprotokoll som studerats. Under intervjun med Respondent 4 framgår det att: *“besluten som togs var i total enighet, även på regional nivå och det måste man komma ihåg”*. Det är då beslut gällande genomförandet av Västlänken i de inledande delarna av planeringsprocesserna som respondenten hänvisar till. Respondenten uttrycker även att alla som arbetade med projektet var överens men att det visste om att det fanns andra som skulle uttrycka andra åsikter och ha andra motiv för ett genomförande. Detta är något som känns igen i det Strömgren (2007: 18) tidigare lyft, att initiativtagaren eller projektägaren tillsammans med andra aktörer, både inom och utanför den offentliga sektorn bör

sträva efter en framtida utveckling baserad på likvärdiga motiv. Även i intervjun med Respondent 3 framgår att det inte har varit några större oenigheter gällande projektet då det fanns en samsyn gällande hur projektet skulle genomföras, framförallt inom den egna verksamheten och hos de styrande aktörerna.

Beslutsfattandeprocessen som framgår i dessa intervjuer stämmer däremot inte helt överens med vad som framgår i tillgängliga dokument. Det är inte heller helt i enlighet med vad som framgår i de andra intervjuerna som genomförts. Andra respondenter påpekar att processen inte varit linjär och att det i många delar av processen, inklusive de inledande delarna, som bestått av delade viljor som sedermera lösts i en kompromiss. Det går därmed, i detta material, att identifiera skiljaktiga åsikter gällande motiven för beslutsfattande. Således går det att ifrågasätta Respondent 4 kommentar om att besluten togs i total enighet, samt Respondent 3 kommentar gällande enighet i beslutsfattande. Respondent 3 uttrycker även i ett senare skede följande:

*“Det har varit ganska knöligt ibland i förhandlingsprocesserna. Men förhandlingsdelen har aldrig diskuterats offentligt, att det skulle varit något bekymmer med den men jag tycker inte den har varit riktigt rättvis.”*

(Respondent 3)

Utifrån detta uttalande kan det antingen tolkas som att respondenterna har olikartade uppfattningar gällande hur dessa processer har gått till eller att man har försökt uppvisa och sprida en känsla av att beslutsfattandet hos de berörda aktörerna har skett i konsensus, men att det i själva verket har varit annorlunda. Tittar man även på mötesanteckningar från styrgruppens sammanträden framträder en bild av oenighet gällande beslutsfattande av Västlänken. Vid ett sammanträde som hölls i mars 2005 framgår det att kommunstyrelsen i Göteborgs Stad tagit ett beslut som innebär att kommunen inte kommer fortsätta med något planarbete om alternativet vid Liseberg, alltså Haga/Korsvägen-alternativet tas bort. I detta skede var det andra parter som förordade detta (Banverket 2005: 2). Vidare är detta ytterligare en företeelse som visar på att olika viljor och oenigheter har funnits under processen gång. Det går även i detta sammanhang att identifiera ett maktförhållande som strukturerar beslutsfattandet (Mukhtar-Landgren 2012: 24–25; Börjesson & Rehn 2009: 95). Detta då en viss aktörs vilja överordnas i förhållande till de andra aktörernas viljor. Göteborgs Stad innehar planmonopol och sitter således på en maktposition gentemot andra aktörer, som konsekvent får en mer sekundär och åsidosatt roll i dessa beslut. Göteborgs Stad kan här på ett befogat och rättfärdigt sätt påverka vilken utveckling man vill se i kommunen och vilken utveckling som man inte kommer tillåta inom kommunen.

På ett liknande sätt har det även identifierats att Göteborgs Stad i sin tur får en mer åsidosatt och sekundär roll gentemot projektägaren, alltså Trafikverket. Här anser Respondent 3 att Trafikverket har utifrån sin tidigare kunskap och erfarenhet gällande större projekt skrivit och formulerat avtal på ett sådant sätt som gynnar dem själva, samtidigt som det sätter Göteborgs Stad i en sämre position, Respondent 3 menar att de genom sina avtalsformuleringar *“lurat*

*kommunen*”. När detta i senare skeden identifierades uppstod det mindre “*störningar*” bland parterna. Även här identifieras ett maktförhållande där Trafikverket, på grund av sin erfarenhet, kan styra och påverka andra parter, vilket kan anses vara befogat under rättvisa förhållanden (Persson 1999: 51: 174). När Trafikverket, som Respondent 3 påstår, utnyttjar sina fördelar med sin erfarenhet och kunskap, och således åsidosätter andra aktörer kan deras handlingar tolkas som mindre befogade och rättfärdigade. Här synliggörs det att maktförhållanden kan skilja sig åt bland de involverade parterna beroende på vilka frågor det är som diskuteras. Det påvisar att specifika aktörer kan ha mycket makt och inflytande i vissa delar och frågor i processen, och betydligt mindre i andra. I likhet diskuterar Persson (1999: 114–115) att olika frågor hanteras lämpligast av olika aktörer och att dess makt kan variera över tid. Detta är även något som är förekommande i processerna kring Västlänken och förutsatt att det sker på befogade grunder kanske det är mest lämpligt att olika frågor hanteras av olika aktörer och på olika nivåer, vilket återigen visar på att Västlänkens processer till viss del genomsyras av multi-level governance. Däremot när någon aktör tar för sig obefogad makt och vidtar åtgärder som bidrar till orättvisa maktförhållanden och negligerar aktörer och allmänheten bör det tänkas om hur dessa maktförhållanden och handlingar kan legitimeras (Börjesson & Rehn 2009: 81; Persson 1999: 50).

Styrgruppen har tillsammans mycket makt och inflytande överlag i alla de processer och beslut som tas gällande Västlänken. Det finns däremot organisationer som anses besitta mer kunskap utifrån specifika hänseenden. Ett exempel på detta är Statens Institut för Kommunikationsanalys, SIKA, som är experter inom området för kommunikationsanalys. SIKA yttrade sig gällande järnvägsutredningen som Banverket upprättade när den var ute på granskning och menade på att nyttan med Västlänken inte på ett självklart sätt kommer överstiga kostnaderna (SIKA 2006: 1). De menar att på att den kalkyl som framgår i järnvägsutredningen visar på en “*betydande olönsamhet*” om man går vidare och bygger något av de tunnelalternativen som är med i utredningen. Det är enbart det så kallade förstärkningsalternativet som genererar i en nytta i förhållandet till kostnaderna. SIKA kommer fram till att de alternativen som inkluderar ett tunnelbygge under Göteborg medför en risk som innebär att man bygger in en struktur som framöver kan visa sig vara obsolet men i ett skede där det blir för kostsamt att ändra (SIKA 2006: 2). Här är det experter inom området för kommunikationsanalys som genomför denna analys vilken skulle kunna ligga till grund för de framtida besluten som ska fattas. Vanligen spelar sådana experters åsikter en betydande roll för framtida beslutsfattande (Nyström & Tonell 2012: 94; Körling Baez Ullberg 2021: 13), något som har, till en viss grad, försumrats gällande Västlänken.

Det är förekommande att experterna får stort inflytande i planeringsprocesser (Nyström & Tonell 2012: 94; Börjesson & Rehn 2009: 80). I Västlänkens fall tyder det till viss del på det motsatta då analysen SIKA tagit fram inte gjort någon betydande skillnad då beslutsfattarna följaktligen valde att gå vidare med samma alternativ som tidigare. SIKA har i sig ingen makt i dessa processer utan det är beslutsfattarna som sitter på makten. Däremot går det att ifrågasätta om beslutet att negligera och förbise den konkreta fakta och rekommendationerna som framgår i yttrande av järnvägsutredningen från SIKA är befogat. Detta är värt att uppmärksamma med

tanke på att den ekonomiska aspekten i väldigt stor utsträckning har kritiserats i samhället, något som Respondent 1 understryker. Det är heller ingen konstighet att Västlänkens ekonomiska motiv kritiseras utifrån den tidigare forskningen som finns rörande detta. Ett flertal forskare är eniga om att den ekonomiska aspekten underskattas eller av andra anledningar överstiger de estimerade kostnaderna (Flyvbjerg 2012: 9; Nyström & Tonell 2012: 96; Körling & Baez Ullberg 2021: 9).

Motiven för de beslut som fattas kan delvis härledas till att det i tidigare skeden under järnvägsutredningen diskuterades om att det var staten som skulle bygga en järnvägstunnel. Detta var en idé som majoriteten av göteborgarna stod bakom. Det hölls under dessa inledande delar samråd. Respondent 2 framhåller att det vad cirka 5–10 personer som dök upp på samråden, och belyser därmed det begränsade antalet. I protokoll från styrgruppsmöten framgår det dock att det var ungefär 15 personer som deltog på varje möte (Banverket 2005). Majoriteten på cirka 80% av alla som yttrade sig var positiv till detta förslag, 15% var tveksamma och enbart 5% var negativa (ibid). Därefter var det de Västsvenska paketet, trängselskatten och finansieringen som förändrade allt, enligt Respondent 1, Respondent 2 och Respondent 3. Respondent 2 tror att den inledningsvis positiva responsen beror på att medborgarna trodde det var staten som skulle bekosta Västlänken. Respondenterna är rätt säkra och menar att opinionen senare vände på grund av trängselskatten och de Västsvenska paketet. Även forskning pekar som sagt på att den ekonomiska aspekten i förhållande till megaprojekt förknippas med missnöje och kritik (Flyvbjerg 2014: 9). Om det inte på ett tydligt sätt förmedlades till medborgare att projektet, åtminstone delvis, skulle finansieras av kommunen och med skattepengar är det inte heller en överraskning att förslaget möttes av kritik. Det går däremot, trots missnöjet, att argumentera för att beslutet att genomföra Västlänken skedde på befogade grunder, då det utifrån protokollen går att utläsa en initial positiv inställning.

Det framgår att motiven för det alternativ som valdes för järnvägsdragningen, alltså Haga-Korsvägen, var för att politikerna förespråkade detta. Detta är något som påtalas av Respondent 2, som menar att andra aktörer som var involverade i beslutsfattandeprocessen förespråkade ett annat alternativ, nämligen alternativ som gick direkt till Korsvägen. Detta intygar även Respondent 1 som berättar att Banverket ville ha ett annat alternativ men blev i detta "*överkörda av politikerna*". I resterande delar av projektet har uppfattningen dock varit att politikernas engagemang varit lågt och inte av störst vikt vid andra viktiga beslut som fattats. Strömberg (2007: 18) lyfter just politikernas förhållande till planeringsverksamheten där han poängterar att planering bör grunda sig i politiska initiativ, vilket är förekommande i Västlänken. Han betonar även att den offentliga sektorn därefter bör stödjas av andra aktörer, något som inte blir utmärkande i projektet. Västlänken engagerar i hög grad offentliga verksamheter med inspel från privata aktörer. Politikerna upplevs även inta en mer passiv roll bortsett från ett antal av de beslut som fattas. När politiska inspel enbart identifieras i vissa delar av projektet påvisas ett dominansförhållande bland de involverade aktörerna då politikernas vilja väger tungt när de väl engageras. Henecke (2006: 191) menar att oenigheter kan identifiera maktförhållanden mellan aktörer. Vidare är det något som går att identifiera i den inledande delen av detta stycke, då politikernas vilja företräder resterande viljor.

Ytterligare motiv för beslutsfattande som varit utmärkande från politikernas sida gäller ett beslut om att ta bort förstärkningsalternativet från resten av processen. Det handlar om en specifik politiker som representerar Göteborgs Stad som varit deltagande vid styrgruppsmöten samt vid möten med kommunstyrelsen. Tidigare saknade Göteborgs Stad en representant i styrgruppen, bortsett från en politiker som då representerade Göteborgsregionens kommunalförbund. Samma person som lyfte frågan om att Göteborgs Stad borde ha en representant i denna styrgrupp utses senare som representant och markerade tydligt vid sitt inträde vilka rättigheter och vilket mandat representanterna sitter på. Vid ett styrgruppsmöte hänvisar denna politiker till ett beslut som har fattats av kommunstyrelsen som handlar om att förstärkningsalternativet inte kommer att tillåtas. Detta är teoretiskt sett något som Göteborgs Stad med sitt planmonopol faktiskt kan påverka och se till att det förhindras. Detta uppvisar ingen deltagande planering och motsätter sig de ideal som finns för planering som inkluderande och demokratisk (Henecke & Khan 2002: 5, 10). Det är företeelser likt dessa som kännetecknar den kritik som ofta är förekommande för mer storskaliga projekt. Detta då kritik ofta är adresserad till odemokratiska formerna samt motiven och grunderna varpå beslut är fattade (Albrechts 2006: 1491). Meningen med de demokratiska processerna blir därmed meningslösa (Persson 1999: 76–77).

Då även om de demokratiska processerna kan anses vara åsidosatta i denna situation kan som sagt Göteborgs Stad, teoretiskt sett, och då även på befogade grunder, genomföra beslutet. Det som blir problematiskt i motivering av beslutet menar Respondent 1, som gått igenom mötesprotokollen från dessa möten med kommunstyrelsen och styrgruppen, är att det inte går att utläsa från något protokoll att ett sådant beslut är fattat. Något som han däremot reagerar på är att de under ett möte lyckats avhandla 32 mötespunkter på 42 minuter. Det kan uppfattas som att punkterna i princip bara har bockats av och inte fått utrymme för några vidare diskussioner. I nästkommande möte med styrgruppen förmedlar denna politiker att ett beslut är fattat som då handlar om att förstärkningsalternativet kommer tas bort. Med tanke på att denna person är den enda som närvarat vid båda dessa möten finns det ingen som kan bekräfta det personen säger, men inte heller påstå att beslutet inte finns, och således har politikern fattat ett beslut som inte har någon förankring. Vid nästkommande möte tas beslutet att man kommer genomföra Haga-Korsvägen-alternativet. Det framgår dock inte om förstärkningsalternativet försummas på grund av beslutet ovan. Alternativa förklaringar belyser istället att de andra alternativen förespråkats mer och därmed motiveras det slutliga beslutet som tas gällande dragningen av järnvägen. Det bör däremot poängteras att denna politikers uttalande tog bort ett alternativ som sedermera uteslöts i diskussionen. Grunderna för beslutet som exemplifieras ovan kan följaktligen inte härledas eller relateras till några legitimitetsskapande aspekter. Beslutet innefattar ingen form av transparens eller deltagande, samt har det inte fattats på några befogade grunder.

Motiv för beslutsfattande kan även diskuteras ur ett annat perspektiv och knyter an till andra delar av processen. Respondent 2 menar att nyttan med Västlänken har varit en av de frågor som varit uppe för diskussion mest bland beslutsfattarna. Att denna fråga varit uppe för

diskussion kan anses vara högst relevant och befogat med tanke på de yttrande och synpunkter som SIKÄ hade, då de menade på att nyttan eventuellt inte skulle överstiga kostnaderna för projektet. Det kan även tolkas som att de huvudsakliga aktörerna inom projektet uppmärksammade SIKÄ:s synpunkter vilket genererat i att nyttan därefter varit något av de saker som diskuterats mest i projektet, i enlighet med respondentens uppfattning. Politikern som ovanstående stycken avser avgick år 2016 och fick en efterträdare. Denna politiker uttrycker vid ett tillfälle följande:

*“Vi har tyvärr varit dåliga på att förmedla nyttan med Västlänken utåt till allmänheten”*

(Politiker i Göteborg)

Utifrån detta uttalande förväntar sig Respondent 1 äntligen en utläggning kring nyttan med Västlänken men dessvärre kommer det ingen vidare förklaring. Politikern i fråga kan alltså inte heller förmedla nyttan som Västlänken skulle medföra. Om de inte kan kommunicera nyttan med Västlänken går det att ifrågasätta varför den ens byggs.

Förutom att nyttan men Västlänken visar sig vara svårformulerad uppfattas även syftet med Västlänken antingen vara svårformulerat eller mångtydigt. Respondent 4 formulerar på ett entydigt sätt att syftet med Västlänken är att öka kapaciteten för att kunna öka tågtrafiken inom och runt Göteborg för att långsiktigt kunna bidra till en regionförstoring med hållbart resande. Respondent 2 lyfter att syftet med Västlänken är att få till en regionförstoring. Utifrån de andra intervjuerna med Respondent 1 och Respondent 3 framgår det inte vad dessa har för uppfattning om syftet. Megaprojekt är som tidigare nämnt väldigt olika till karaktär och kan sällan genomföras på samma sätt. Albrechts (2006: 1488–1491) resonerar kring detta och menar att projektets *‘whys and wherefores’* inledningsvis behöver redas ut. Att reda ut projektets *‘whys and wherefores’* kan tolkas som viktigt då en stor mängd aktörer är involverade i genomförandet av Västlänken och därmed bör veta meningen och syftet med dess arbete och projektet som helhet. Att förhoppningar och förutsättningar tydligt framgår påtalas vara en viktig aspekt att ha i åtanke när ett flertal aktörer engageras i ett projekt (Pasquinelli 2012: 14). Därav går det att påtala att dessa aspekter är något som det bör ha redogjorts för gällande Västlänken. Utifrån intervjuerna går det däremot att påvisa att något syfte inte tydligt framgår och att det är svårt att specificera detta. Därmed kan det tolkas som att motiven för de beslut som fattas saknar förankring då det inte finns något fastställt syfte som besluten avses bidra till.

I en intervju som Göteborgs-Posten har genomfört med projektchefen för Västlänken framgår det att syftet med Västlänken är att utveckla kollektivtrafiken i Göteborg. Han uttrycker även att det inte är det enda syftet (Göteborgs-Posten 2017), vilket bidrar till tolkningen att syftet är mångtydigt. Avsaknaden av ett tydligt syfte som genomsyrar processerna kring Västlänken, förankrat hos de berörda aktörerna, möjliggör för uppfattningen att det endast är vissa som arbetar mot uppsatta mål och syften. De som stävar mot målen är mest troligt en inre cirkel som delgivits mer information än andra angående projektet. Frånvaron av en genomsyrad vision hos

de som arbetar med projektet går det även emot vedertagna planeringsideal (Albrechts 2006: 1492). Bristen på en gemensam vision belyser även maktförhållanden mellan involverade som alla strävar efter att genomföra Västlänken, men där vissa aktörer har obefogad makt över andra då de besitter mer information, inflytande och påverkanspotential. Liknande resonemang förs av Henecke (2006: 191) som argumenterar för att makt- och dominansförhållanden begränsar vilken möjlighet aktörer har att delta och påverka planeringen och projekt. Heneckes argument och tolkningen angående Västlänkens syfte, som å ena sidan kan ses som frånvarande men å andra sidan kan ses som mångtydigt går att argumentera kring. Ett mångtydigt eller frånvarande syfte kan ytterligare försvåra möjligheten att involvera ett flertal aktörer vilket i sin tur går emot de principer som genomsyras i ett multi-level governance-perspektiv (Albrechts 2006: 1489; Piattoni 2010: 1, 83). Svårigheter att motivera beslut som fattas kan även generera i en reducerad legitimitet, detta då faktorer som gynnar input-legitimiteten samt genomförande-legitimiteten är frånvarande (Bäck, Erlingsson & Larsson 2015: 26). Detta är något som därmed kan ge upphov till tvivel gentemot de grunder och motiv som styr planeringsprocesserna och beslutsfattande.

### 5.3.2 Befogat eller icke-befogat beslutsfattande

Inledningsvis kan befogenhet diskuteras med fokus på det långa tidsperspektivet som karaktäriserar megaprojekt. Beslut som fattats för ett flertal år sedan kan vara svåra att förstå utifrån dagens perspektiv. Det finns ett flertal faktorer som ligger till grund för att detta är förekommande som kan associeras med megaprojekt, till exempel den ekonomiska aspekten. Nyström och Tonell (2012: 95–96) poängterar att priser och prognoser kan komma att förändras och bli felaktiga under en längre period, vilket således kan ge upphov till kritik och diskussioner om projektet. Detta är även förekommande i Västlänken, där den ekonomiska aspekten och finansieringsformen kommit att bli ifrågasatt och kritiserad enligt Respondent 1. Förutsättningarna och de grunder som besluten är tagna utifrån kan ur tidigare perspektiv ha ansetts rimliga, trovärdiga och befogade men i senare skeden har debatten kring frågorna förändras i en riktning som inte längre legitimerar de beslut som en gång tagits. En föränderlig värld med tillhörande osäkerheter kan i hög grad vara något som påverkar detta (Smas 2021: 187; Flyvbjerg 2014: 8).

Ett annat beslutsfattande som var aktuellt för cirka 15 år sedan gäller järnvägsutredningen och Västlänken som riksintresse. Respondent 1 tar under intervjun upp att Västlänken blir riksintresse ett år innan man beslutar om vilken sträcka som ska trafikeras. Under denna tid är det fortfarande flera alternativ som diskuteras, vilka är Korsvägen, Haga-Korsvägen, Haga-Chalmers samt förstärkningsalternativet (Banverket 2007: 7). Förstärkningsalternativet innebär som tidigare nämnt tekniska förbättringar på nuvarande centralstation och bangård. Bangården på centralstationen är redan utsett som riksintresse sen en längre tid tillbaka. Det märkliga som identifieras i dessa beslutshandlingar är att Västlänken blir ett riksintresse ett år innan det slutliga beslutet tas gällande vilken sträcka som ska trafikeras (Banverket 2006b; Banverket 2007: 5). Det är Respondent 1 som delar med sig av detta när han uttrycker följande:



*“Hade det varit förstärkningsalternativet som valts hade det inte funnits ett behov av att utse Västlänken som ett riksintresse då detta alternativ redan utgjordes av ett riksintresse”*

(Respondent 1)

Följaktligen går det att ifrågasätta grunderna på vilka Banverket fattade beslutet gällande riksintresset. Insamlad data möjliggör för en tolkning om att förstärkningsalternativet i ett tidigt skede valdes bort. Däremot kan alternativet ha valts bort vid sammanträden utan insyn och därav inte nått ut till allmänheten. Det är förekommande i fråga om megaprojekt att fullständig information inte når ut till allmänheten, varför kritiken mot dessa processers transparens också är så påtaglig (Flyvbjerg 2014: 12; Körling & Baez Ullberg 2021: 9). Bristande information samt beslutsfattande som inte dokumenteras i samma stund kan antydans vara icke-befogade samt bidra till en minskad legitimitet av projektet. Således möjliggörs det för tolkningen att man i ett senare skede har lagt till hur beslutsfattandet gått till i dokument som ett försök att öka legitimiteten och påvisa att de är välgrundade och övervägda beslut, även om det finns en antydans att beslutet kan ha tagits tidigare i processen. Persson (1999: 71, 76) har även tagit upp att vissa beslut och diskussioner inte hålls på de formella arenorna, utan att de istället behandlas i olika informella grupperingar. Detta innebär då att vissa kommer att exkluderas från beslutsfattandet och diskussioner. Detta indikerar på ett icke-befogat beslutsfattande utifrån hur beslutsfattande bör gå till enligt de mer formella processerna (ibid), då det ej går att tydligt identifiera på vilka grunder besluten tas, samt en avsaknad av redogörelse för besluten.

Respondent 1 menar att det är förekommande att beslut istället fattas runt kaffebordet eller i korridoren. Detta visar även på förekomsten av hur multi-level governance kan appliceras i praktiken (Albrechts 2006: 1492; Piattoni 2010: 4), då det frångår de rigida och standardiserade ramarna för hur planering bör gå till (Albrechts 2006: 1490). Projekt likt Västlänken skulle med ett genomförande som i enlighet med en formell process vara svår och nästintill omöjliga att genomföra och framförallt ta väldigt lång tid. De informella arenorna leder i stor utsträckning till mer effektiva och snabba processer (Flyvbjerg 2014: 8; Strömgren 2007: 126). Här avgränsas även deltagande i högre grad vilket då kan uppmåna beslutsfattande att ske under mindre formella former och istället ske runt kaffebordet snarare än vid beslutsfattandebordet. De mindre formella beslutsfattandet kan utifrån dessa skäl anses främja och nästintill ses som en nödvändighet för genomförande av megaprojekt trots det att legitimiteten av projektet kan anses minska (Piattoni 2010: 26). Beslutsfattande gällande Västlänken, trots den bristande transparensen och exkluderingen av aktörer, kan ändå till en viss grad ses som befogad, samt nödvändig, för att genomföra projektet (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 5). Däremot skulle tillhörande protokoll kunna redogöra bättre för vad som diskuterats och redogöra för beslutsunderlaget. Detta uppmånas för att åstadkomma mer befogat beslutsfattande och mer legitima processer överlag.

Ett annat beslut eller främjande för ett genomförande av Västlänken som har uppmärksamats men hänsyn till befogenhet är Länsstyrelsens yttrande på järnvägsplanen. I denna handling framgår det att Länsstyrelsen uttrycker att riksintresset för kommunikation ges företräde

framför andra riksintressen (Länsstyrelsen Västra Götaland 2015). Respondent 1 menar här att det som har dragit åt sig uppmärksamhet och som personen själv ifrågasatt är hur avvägningen mellan riksintressen gått till samt motiven för beslutet hos en specifik tjänsteman på Länsstyrelsen med chefsposition. Det beslut som denna person med chefsposition, tillsammans med medarbetare, fattar har kommit att påverka personens nya tjänst som regionchef samt projektledare för en stor konsultfirma som har en viktig och betydande roll för genomförandet av Västlänken. Länsstyrelsen, i en debattartikel i Göteborgs-Posten, försvarar kort därefter de beslut som tagits angående Västlänken och järnvägsplanen (Göteborgs-Posten 2015), vilket kan tolkas som ett försök att legitimera och motivera grunderna för beslutet. Således uppmärksammas det vilka möjligheter personerna i fråga har om beslutsfattande beroende på dess befogenhet och vilken maktposition de besitter. Artikeln påvisar följaktligen att Länsstyrelsen främjar för och stöttar Västlänken genom sitt uttalande. Något som däremot problematiserar personen med chefspositionens yttrande är att personen, någon månad efter yttrandet på järnvägsplanen, byter arbetsplats och får sedermera en chefsposition på en konsultfirma som i sin tur har gynnats och tjänat pengar genom Västlänken. I relation till situationen går det därmed att ifrågasätta trovärdigheten samt motiven till detta beslutsfattande eller det som framgår i yttrandet.

Ifrågasättandet av motiven för beslutsfattandet som nämns i stycket ovan går främst att härleda till tidsspännet från att beslut fattas och den nya anställningen då det handlar om någon månad. Det är därmed mest troligt att rekryteringsprocessen vid tiden för beslutsfattande redan är färdig. Respondent 1 uttrycker att beslutsfattande, och då framförallt inom den privata sektorn "*follows the money*". Detta kan dock vara något svårt att tolka i denna situation men hans antagande kan styrkas utifrån konsultfirmans perspektiv. Även Flyvbjerg, Bruzelius och Rothengatter (2003: 108) kan bekräfta att de privata aktörerna drivs av ekonomiska intressen. För att legitimera och öka trovärdigheten kring detta beslut hade det åtminstone kunnat revideras för att påvisa att beslutet har tagits under sådana former som skapar acceptans bland allmänheten och därmed kan ses som befogade. Detta är något som även Henecke (2006: 234) menar på är en nödvändighet för legitimitetsskapande.

Avslutningsvis kan bristande legitimitet samt den befogenhet och möjlighet som makthavarna haft att fatta beslut genererat i ett lågt folkligt stöd. Alla involverade aktörer kan kritiseras men det innebär inte att något förändras. I likhet med detta kan politikerna också få ta emot mycket kritik. Skillnaden som kan identifieras är att ett lågt folkligt stöd hos politikerna kan innebära att det politiska styret kan skifta. Intressant nog går det att, under de år som Västlänken har planerats och börjat byggas, identifiera en politisk förändring i Göteborgs Stad då det socialdemokratiska styret blir ersatt av Alliansen efter 24 år (Göteborgs-Posten 2018y). Intervjupersonerna ställdes frågan om dem trodde att skiftet i det politiska styret kunde ha med Västlänken att göra. Respondent 1, Respondent 2 och Respondent 3 är alla eniga om att Västlänken som helhet och som del av de Västsvenska paketet med stor sannolikhet har påverkat skiftet. Respondent 4 trycker mer på att:

*“Det var total enighet hos politikerna gällande projektet och det måste man komma ihåg”.*

(Respondent 4)

Västlänken är samtidigt, som tidigare nämnt, ett politiskt projekt och det går därmed att tolka det som att allmänheten har sett politikerna som ansvariga för genomförandet av Västlänken. Negativiteten och kritiken gentemot Västlänken har sedan resulterat i att de var de styrande politikerna i Göteborg som fick ta smällen vid omröstningen år 2012, vilket kan ha bidragit till ett skifte av det politiska styret (Göteborgs Posten 2018y). Det går trots detta att identifiera att politikerna, trots lågt engagemang, varit delaktiga i hela processen, och kan därmed ses som delaktiga i beslutsfattandet. Att det politiska styret påverkats av den negativa opinionen kan därmed ses som befogat då dessa varit involverade i processen. Svårigheten med ansvarsutkrävande gällande megaprojekt har däremot komplicerats och försvårats, ofta på grund av den mängd aktörer som är involverade samt tidsspannet.

#### 5.4 Diskussion

Sammantaget finns det ett flertal händelser som i Västlänkens planeringsprocesser sticker ut och dragit åt sig uppmärksamhet. Det är framförallt beslutsfattande samt på vilka grunder beslut är tagna som genomgående problematiseras, diskuteras och ifrågasätts. Att beslutsfattandet blir uppmärksammat har att göra med problematiska beslut som uppenbarats genomgående i intervjuerna. Till exempel finns det ett beslut som signifikant påverkat planeringsprocessen, men som inte går att identifiera då beslutet i sig inte existerar. Detta tillsammans med annat beslutsfattande har legat till grund för möjligheten att ifrågasätta projektets planeringsprocesser, där bland annat legitimiteten har kommit att ifrågasättas. Beslut som fattas av folkvalda politiker och andra tjänstemän kan anses befogade då deras arbetsuppgifter är att fatta beslut. Det går däremot att argumentera för att dessa beslut, som oftast är i enlighet med de rättsliga principerna, kan sakna legitimitet. Detta då det finns faktorer och aspekter som går att ifrågasätta gällande besluten som fattas. Det främsta exemplet som framkommit under analysen är att politikerna upprepade gånger valt att ha en folkomröstning gällande somliga beslut beträffande Västlänken, men när resultatet framkommit har politikerna aktivt gått emot den demokratiska opinionen. Således går det att argumentera för att beslut, trots lagliga, inte uppfyller kriterier om legitimitet. Legitimitet samt beslutsfattande har utgjort en stor del i kapitlet då mycket data som kunde samlas in kopplades till dessa begrepp. Det har även identifierats att projektet genomsyras av skiljaktiga maktförhållanden. Däremot är det inget som tyder på att det finns några påtagliga förhållanden men någon huvudsakligt styrande aktör, utan beslutsfattandet har involverat ett flertal aktörer som tillsammans drivit projektet framåt. Dessa aktörer har även visat sig verka på ett flertal olika nivåer vilket även påtalar förekomsten av ett multi-level governance-perspektiv. Det betyder dock inte att detta perspektiv är något som de drivande aktörerna medvetet har tillämpat men att det finns ett flertal karaktärsdrag i projektets genomförande som kan kopplas till multi-level governance.

Sammantaget går det således att se att beslutsfattande gällande Västlänken genomsyras av både legitimitet och illegitimitet, beroende på vilka frågor samt beslut som diskuteras. Då även om de folkvalda politikerna besitter beslutsfattande makt och deras beslut därmed anses legitima,

går det att argumentera för att dessa kontinuerligt togs på obefogade grunder. De obefogade grunderna härstammar från avsaknad av transparens i processerna, den repeterande försummelsen av den demokratiska opinionen, den begränsade möjligheten till deltagande i planeringen samt att beslut baseras på beslut som inte existerade. Genomgående går det att se att synpunkter från berörda aktörer inte tas i beaktning i någon större utsträckning. Samtidigt går det också att identifiera svårigheten i att involvera en större mängd aktörer då det med stor sannolikhet hade genererat i väldigt långdragna processer, svårigheter att fatta beslut samt en svårighet att ens kunna genomföra projekten. Således går att därmed att antyda att det på grund av ovanstående faktorer istället leder till en bristande möjlighet för berörda aktörer att påverka planeringen av Västlänken.

## 6.0 Slutsatser

*I detta avslutade kapitel kommer en återkoppling ske till forskningsfrågan som legat till grund för undersökningen. Därefter kommer det att diskuteras kring några avslutande reflektioner samt redogöras för uppsatsens slutsatser.*

### 6.1 Hur har synpunkter och deltagande från berörda aktörer hanterats när beslut fattas?

Det går att antyda att allmänhetens inflytande i planeringsprocessen kring Västlänken har varit frånvarande och bristfälligt med utgångspunkt i att deltagande från allmänhetens sida är något som eftersträvas i den samhällliga planeringsdebatten. Förekommande för megaprojekt är att allmänhetens synpunkter sällan utgör underlag för beslut (Flyvbjerg, Bruzelius & Rothengatter 2003: 5). Problematiken i att allmänheten i hög grad exkluderas från beslutsfattandet och möjligheten att delta i planeringen ligger dock inte enbart hos de aktörer som fattar besluten. I det tidiga planeringsskedet finns en större möjlighet och förhoppningar att allmänheten ska komma med input om Västlänken. Här inkommer enbart få inspel från allmänheten. Detta tycks kunna bero på att bristande kunskap gällande möjligheten att faktiskt påverka, men också med tanke på det långa perspektivet vilket kan göra det svårt att engagera allmänheten tidigt. Med det sagt har allmänhetens synpunkter inte varit någon betydande del av de underlag som grundat de beslut som fattats, även om möjligheten har funnits.

Det har istället varit andra aktörer som påverkat beslutsunderlaget. Underlaget som besluten beträffande framtagandet av Västlänken tas på har i stor utsträckning grundats på expertis och sakkunskap från tjänstepersoner inom specifika områden. Vidare är det de huvudsakliga aktörerna, det vill säga Trafikverket, Göteborgs Stad samt politikerna som tillsammans eller i olika delar av processerna haft makten att avgöra vilka synpunkter som vägs in. Beslutsunderlag i form av expertkunskap från konsulter har till stor del legat till grund för beslut men det har också kunnat identifierats att även berörda aktörer från den privata sektorn fått yttra sig och fått sina synpunkter tillgodosedda. Vidare har jag genomgående i analysen även identifierat att experternas synpunkter i vissa delar av planeringsprocesserna har negligerats och istället är det andra intressen och synpunkter som fått företräde.

Västlänkens påverkan på Göteborgs Stad och den kommunala planeringen har utmärkt sig något då projektet påtalades relativt sent i kommunala dokument jämfört med vad som framgått under intervjuerna. Västlänken har sedan 80-talet kunnat läsas om i kommunala planeringsdokument som ett framtida projekt. Detta är dock inte något som har genomsyrat den resterande kommunala planeringen då detaljplaner som tas fram från denna tid fram till att beslut fattas om Västlänken karaktäriseras andra former av stadsutveckling. Det visar sig även då utveckling av andra infrastrukturprojekt vid Korsvägen krockar med Västlänken och får sättas på paus. Det visar på att det inte finns någon samordning kring dessa satsningar och att kommunen inte riktigt tagit hänsyn till Västlänken förens beslutet vad spikat. Med tanke på att Korsvägen var inkluderat i nästan alla de alternativ som övervägdes bör det funnits en vetskap om att Västlänken kommer trafikera Korsvägen och därmed bör andra projekt ha tagit hänsyn till detta. Detta tyder på att Västlänken inte var en del utav den kommunala planeringen förens

det skulle realiseras. Därefter har Västlänken haft stort inflytande på den resterande planeringen och framförallt i områden som tangerar och påverkas av Västlänken. Någon form av förberedande planering inför Västlänkens integration uppvisas däremot inte.

Sammantaget går det att argumentera för att synpunkterna samt deltagandet från berörda utomstående aktörer i hög grad har negligerats, försumrats och åsidosatts för andra intressen, åsikter och viljor gällande beslutsfattande. Genomgående i analysen tycks jag ha kunnat identifiera en avsaknad av transparenta processer med möjlighet för berörda aktörer att påverka planeringen av Västlänken, trots att det även redogörs för varför detta är förekommande. Vissa processer och beslut kan även ses som befogade även om berörda aktörer hålls utanför dessa. Samtidigt som det har gått att identifiera processer eller beslut där berörda aktörer har negligerats på ett obefogat sätt. Vidare går det därav att antyda att synpunkter från berörda aktörer har hanterats och tagits i beaktning i en varierande utsträckning.

## 6.2 Avslutande reflektioner

Det uppenbaras att megaprojekt är kontextbaserade och väldigt unika. Det finns såpass många faktorer som går att härleda till de involverade aktörerna men också till den specifika platsen som gör att ett megaprojekt inte är det andra likt. Det handlar även om utmärkande händelser som inträffar som gör projekten unika och helt beroende av dess specifika förutsättningar. Av det som går att utläsa i dokument med anknytning till Västlänken ges en väldigt enformig samt svagt felaktig bild av processerna utifrån den information som intervjuerna har bidragit med. Det går inte att utläsa någon form av oenigheter, konflikter eller motsägande intressen i dokumenten. Dessa tyder snarare på att processerna rullat på framåt och det redogörs för vilka olika alternativ som legat till grund för projektet samt vilka avvägningar och motiv som beslut baserats på. Intervjuerna redogör bättre för hur processerna faktiskt gått till och de bakomliggande faktorerna för de kompromisser som framgår i dokumenten. En problematik som kan uppstå här är att processerna kring Västlänken i dokumenten tolkas som väldigt exkluderande gentemot allmänheten. Det går inte riktigt att läsa sig till att allmänheten var mer än välkomna i de framförallt tidiga skedena men intresset fanns inte där, något som istället framgår under intervjuerna. Detta är något som ytterligare kan intensifiera på den redan existerande kritiken mot Västlänken och ge upphov till felaktiga antaganden.

Västlänken som helhet kan till en viss grad anses som legitim då projektet samt dess tillhörande processer genomgått alla rättsliga nödvändigheter. Det går däremot, med utgångspunkt i det teoretiska ramverket att ifrågasätta denna legitimitet. Grunderna för beslutsfattande kan i stor utsträckning kritiseras baserat på dess trovärdighet. Genomgående i analysen uppmärksammas det att material som är tillgängligt för allmänheten ofta är baserat på lyckokalkyler och felaktiga grunder. Detta leder således till bristande trovärdighet, något som är fundamentalt för att legitimera alla planeringsprocesser. Vidare har engagemanget från involverade aktörer väck uppmärksamhet då det går att problematisera grunderna och motiven för detta engagemang. Ett flertal aktörer har rent teknisk sett kunnat gynnas av byggnationen av Västlänken genom uttalanden eller beslut som dem fattar. Det framgår däremot inte på något konkret och direkt sätt att dessa beslut och uttalanden haft någon direkt fördel för projektet. Jag personligen påstår inte heller att diverse aktörer haft någon bakomliggande agenda i detta, däremot finns det

indikationer som tyder på att så skulle kunna vara fallet då projektet i detta nu genomförs i den önskvärda riktningen. Detta är något som ytterligare indikerar på att det finns företeelser som hämmar och reducerar projektets legitimitet, trots den rättsmässigt korrekta planeringen som gått att identifiera vid ett genomförande av Västlänken.

## 7.0 Källförteckning

Albrechts, L. (2006). *Bridge the gap - From Spatial Planning to Strategic Projects*. European Planning Studies, vol. 14, no 10. ss. 1487-1500.

DOI: 10.1080/09654310600852464

Albrechts, L., Mandelbaum, S. (2005). *I New Context for Planning*. I Albrechts, L., Mandelbaum, S. (red.). *The Network Society: A New Context for Planning*. London: Routledge, ss. 1-6.

Allmendinger, P. (2017). *Planning theory*, 3. Uppl., London: Palgrave.

Allmendinger, P., Haughton, G., Knieling, J., Othengrafen, F. (2015). *Soft spaces, planning and emerging practices of territorial governance*, i Allmendinger, P., Haughton, G., Knieling, J. and Othengrafen, F. (red.). *Soft Spaces in Europe Re-negotiating governance, boundaries and borders*. London och New York: Routledge, ss. 3-22.

Banverket (2005). *Minnesanteckningar*.

[http://wiki.stoppavastlanken.nu/lib/exe/fetch.php?media=dokument:vl\\_jvu\\_styrgrupp:styrgruppsmoete\\_2006-06-07.pdf](http://wiki.stoppavastlanken.nu/lib/exe/fetch.php?media=dokument:vl_jvu_styrgrupp:styrgruppsmoete_2006-06-07.pdf)

Banverket (2006a). *Järnvägsutredning Västlänken inklusive miljökonsekvensbeskrivning: Utställningshandling*.

[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/6af3819de30a46dab699d53ac17b76d3/aktuell01/jarnvagsutredning\\_inkl\\_mkb\\_kap1-4.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/6af3819de30a46dab699d53ac17b76d3/aktuell01/jarnvagsutredning_inkl_mkb_kap1-4.pdf)

Banverket (2006b). *Beslut om järnvägens riksintressen*.

<http://wiki.stoppavastlanken.nu/lib/exe/fetch.php?media=dokument:beslut-om-jaernvaegens-riksintressen-2006.pdf>

Banverket (2007). *Järnvägsutredning Västlänken: beslutshandling*.

[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/6af3819de30a46dab699d53ac17b76d3/aktuell01/vastlanken\\_beslutshandling.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/6af3819de30a46dab699d53ac17b76d3/aktuell01/vastlanken_beslutshandling.pdf)

Bergström, G., Boréus, K. (2012). *Textens mening och makt: Metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*. Lund: Studentlitteratur AB

Biesenthal, C. (2016). *Governance in Megaprojects: A pragmatic perspective*.

[https://opus.lib.uts.edu.au/bitstream/10453/74225/1/BAM%202016\\_Governance%20-%20revised.pdf](https://opus.lib.uts.edu.au/bitstream/10453/74225/1/BAM%202016_Governance%20-%20revised.pdf)

Bjereld, U., Demker, M., Hinnfors, J. (2002). *Varför vetenskap?* 2. Uppl. Lund: Studentlitteratur AB.



Brusman, M. (2008). *Om tåget kommer...: lokala betydelser för ett regionalt järnvägsprojekt*. I Brusman, M., Friberg, T., Summerton, J. (red.) *Resande, planering, makt*. Lund: Arkiv förlag, ss. 121-136.

Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. 2. Uppl., Malmö: Liber AB

Bäck, H., Erlingsson, G., Larsson, T. (2015). *Den svenska politiken - struktur, processer och resultat*. 4. uppl. Stockholm: Liber AB.

Börjesson, M., Rehn, A. (2009). *Makt*. Stockholm: Liber AB.

Cremer-Schulte, D. (2014). *With or Without You?! Strategic Spatial Planning and Territorial Re-Scaling in Grenoble Urban Region*. *Planning Practice & Research*, 29(3), ss. 287-301. DOI:10.1080/02697459.2014.929844

Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken: För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 3. Uppl., Lund: Studentlitteratur AB.

Edling, J. (2013). *Tillväxtens regionala logik*. I Rakar F., Tallberg, P. (red.) *Behövs regioner?* Reglab, ss. 13-26.

Flyvbjerg, B. (2006). *Five Misunderstandings About Case-Study Research*. *Qualitative Inquiry*, 12(2), ss. 219-245. DOI: 10.1177/1077800405284363

Flyvbjerg, B. (2014). *What You Should Know about Megaprojects and Why: An Overview*. *Project Management Journal*, 45(2), ss. 6-19. DOI: 10.1002/pmj.21409

Flyvbjerg, B, Bruzelius, N., Rothengatter, W. (2003). *Megaprojects and risks: an anatomy of ambition*. New York: Cambridge University Press.

Göteborgs-Posten. (2015). *Västlänken bäst för jobb och miljö*. <https://www.gp.se/debatt/v%C3%A4stl%C3%A4nken-b%C3%A4st-f%C3%B6r-jobb-och-milj%C3%B6-1.147428>  
(Hämtad 2022-04-27)

Göteborgs-Posten. (2015). *Västlänken är en viktig kugge i järnvägsnätet*. <https://www.gp.se/debatt/v%C3%A4stl%C3%A4nken-%C3%A4r-en-viktig-kugge-i-j%C3%A4rnv%C3%A4gsn%C3%A4tet-1.4134859>  
(Hämtad 2022-04-27)

Göteborgs-Posten. (2018). *Alliansen tar över makten i Göteborg.*

<https://www.gp.se/nyheter/g%C3%B6teborg/alliansen-tar-%C3%B6ver-makten-i-g%C3%B6teborg-1.11141977>

(Hämtad 2022-04-27)

Göteborgs Stad. (1999a). *Detaljplan för Vetenskapscentrum vid Korsvägen - Södravägen.*

[https://goteborg.se/wps/proxy/http/62.88.129.68/sbk\\_plandokument\\_v1/1480K-II-4429.pdf](https://goteborg.se/wps/proxy/http/62.88.129.68/sbk_plandokument_v1/1480K-II-4429.pdf)

Göteborgs Stad. (1999b). *Detaljplan för Svenska Mässan.*

[https://goteborg.se/wps/proxy/http/62.88.129.68/sbk\\_plandokument\\_v1/1480K-II-4424.pdf](https://goteborg.se/wps/proxy/http/62.88.129.68/sbk_plandokument_v1/1480K-II-4424.pdf)

Göteborgs Stad. (2000). *Detaljplan för kollektivtrafikprojektet Kringen; Korsvägen mm.*

[https://goteborg.se/wps/proxy/http/62.88.129.68/sbk\\_plandokument\\_v1/1480K-II-4482.pdf](https://goteborg.se/wps/proxy/http/62.88.129.68/sbk_plandokument_v1/1480K-II-4482.pdf)

Göteborgs Stad. (2002). *Detaljplan för kollektivtrafikprojektet Kringen; del av Skånegatan mm.*

[https://goteborg.se/wps/proxy/http/62.88.129.68/sbk\\_plandokument\\_v1/1480K-II-4483.pdf](https://goteborg.se/wps/proxy/http/62.88.129.68/sbk_plandokument_v1/1480K-II-4483.pdf)

Göteborgs Stad. (2009). *Översiktsplan - del 3.*

<https://goteborg.se/wps/wcm/connect/d047b372-791f-43e6-8194-126866fd913e/Del3.pdf?MOD=AJPERES>

Göteborgs Stad. (2018). *Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal.*

[https://goteborg.se/wps/proxy/http/62.88.129.68/sbk\\_plandokument\\_v1/1480K-2-5281.pdf](https://goteborg.se/wps/proxy/http/62.88.129.68/sbk_plandokument_v1/1480K-2-5281.pdf)

Göteborgs Stad. (u.å.). *Det här är Västsvenska paketet.*

<https://goteborg.se/wps/portal/enhetssida/vastsvenska-paketet/det-har-ar-vastsvenska-paketet>

(Hämtad 2022-05-17)

Halperin, S., Heath, O. (2017). *Political reaserch: Methods and practical skills*. Glasgow: Oxford University Press.

Hansson, L. (2008). *Spela med tiden – kommunalpolitiska strategier för att nå inflytande i trafikfrågor*. I Brusman, M., Friberg, T., Summerton, J. (red.) *Resande, planering, makt*. Lund: Arkiv förlag, ss. 159–170.

Healy, P. (2012). *Making places better: The Planning Project in the Twenty-First Century*. Bloomsbury Publishing.

Henecke, B. (2006). *Plan & protest: En sociologisk studie av kontroverser, demokrati och makt i den fysiska planeringen*. Sociologiska institutionen: Lunds universitet.

Henecke, B., Khan, J. (2002). *Medborgardeltagande i den fysiska planeringen: en demokratiteoretisk analys av lagstiftning, retorik och praktik*. Sociologiska institutionen: Lunds universitet.

Hermelin, B., Wallin, F., Gustafsson, S. (2015). *Förväntningar på megaprojekt: Kommunala strategier i Norrköping för Ostlänken*. Plan, 69(5), ss. 24–27.

Hultén, J. (2012). *Ny väg till nya vägar och järnvägar: finansieringspragmatism och planeringsrationalism vid beslut om infrastrukturinvesteringar*. Sociologiska institutionen: Lunds universitet.

Körling, G. (2021). *I väntan på järnvägen: Megaprojekt och drömmar om framtiden i Niger*. I Körling, G., Baez Ullberg, S. (red.), *Megaprojekt - kritiska perspektiv på storskalig infrastruktur*. SSAG.

Körling, G., Baez Ullberg, S. (2021). *Megaprojekt: En inledning*. I Körling, G., Baez Ullberg, S. (red.), *Megaprojekt - kritiska perspektiv på storskalig infrastruktur*. SSAG.

Lundman, B & Hällgren Graneheim, U. (2017). *Kvalitativ innehållsanalys*. I Höglund Nielsen, B. & Granskär, M. (red.), *Tillämpad kvalitativ forskning inom hälso- och sjukvård*. 3. Uppl., Lund: Studentlitteratur. SSAG.

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2015). *Yttrande över granskningshandling till järnvägsplan för Västlänken i Göteborgs Stad, Västra Götalands län*  
<https://www.ericsoniubbhult.se/files/Div%20dokument/Lansstyrelsen-yttrande-Jarnvagsplan-20150220.pdf>

Malekpour, S., Newig, J., (2020). *Putting adaptive planning into practice: A meta-analysis of current applications*. Cities, 2020(106).  
DOI: 10-1016/j.cities.2020.102866

Mukhtar-Landgren, D. (2012). *Planering för framsteg och gemenskap: Om den kommunala utvecklingsplaneringens idémässiga förutsättningar*. Diss. Lund: Lunds universitet.

Nuissl, H., Heinrichs, D. (2011). *Fresh Wind or Hot Air: Does the Governance Discourse Have Something to Offer to Spatial Planning?* Journal of Planning Education and Research 31(1), ss 47–59.  
DOI: [10.1177/0739456X10392354](https://doi.org/10.1177/0739456X10392354)

Nyström, J., Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder: en översikt*. 3. Uppl., Lund: Studentlitteratur.

Oliver, D., Serovich J., Mason, T. (2005). *Constraints and Opportunities with Interview Transcription: Towards Reflection in Qualitative Research*. *Social Forces*, 84(2), ss. 1273–1289.

DOI: [10.1353/sof.2006.0023](https://doi.org/10.1353/sof.2006.0023)

Pasquinelli. (2013). *Competition, cooperation and co-opetition: unfolding the process of inter-territorial branding*. *Urban Research & Practice*, 6(1). ss. 1–18.

DOI:10.1080/17535069.2012.727579

Persson, K. (1999). *Makt och lokal utveckling: vem och vad styr politiska beslut för rummets utformning*. Karlstad: Karlstads universitet.

Rothstein, B. (1987). *Välfärdsstat, implementering och legitimitet*. *Statsvetenskaplig Tidskrift*. 90(1).

<https://journals.lub.lu.se/st/article/view/3393/2963>

Statens Institut för Kommunikationsanalys. (2006). *Yttrande över järnvägsutredningen inkl MKB Västlänken*.

[http://wiki.stoppavastlanken.nu/lib/exe/fetch.php?media=dokument:sika\\_remisutlatande\\_2006.pdf](http://wiki.stoppavastlanken.nu/lib/exe/fetch.php?media=dokument:sika_remisutlatande_2006.pdf)

Strömberg, A. (2007). *Samordning, hyfs och reda: stabilitet och förändring i svensk planpolitik 1945-2005*. Diss. Uppsala: Uppsala universitet.

Trafikverket. (2015). *Järnvägsplan Västlänken*.

[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/62aeb527c3d14070a4db5b29c3a6a4ee/planbeskrivning/vastlanken\\_planbeskrivning\\_1\\_68\\_128.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/62aeb527c3d14070a4db5b29c3a6a4ee/planbeskrivning/vastlanken_planbeskrivning_1_68_128.pdf)

Trafikverket. (2022). *Västlänken*.

<https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-vastra-gotalands-lan/vastlanken/>

(Hämtad 2022-05-17)

Trafikverket. (u.å.). *Om Västlänken*.

<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/vi-bygger-och-forbattrar/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/Om-Vastlanken/>

(Hämtad 2022-03-31)

Widén, P. (2015). *Kvalitativ textanalys*. I Fejes, R. & Thornberg, R. (red.), *Handbok i kvalitativ analys*. 2. uppl. Stockholm: Liber AB.

Yin, R. (2008). *Case Study Research: Design and Methods*. 4. uppl. United States: SAGE Publications, Inc.