

MEDBORGARNA OCH TRÄNGSELSKATTEN – EFTER BESLUTET

FOLKE JOHANSSON

Frågan om trängselskatt

Trafik och kommunikationer har diskuterats intensivt i Göteborg och hela Västsverige under ett antal år. Den fråga som diskuterats mest är införandet av trängselskatt som ett sätt att delfinansiera trafikprojekt. Avsikten här är att beskriva hur attityden till trängselskatten ser ut i olika grupper. Vi skall se på var i staden man bor men också på individegenskaper som t ex ålder och utbildning. Ibland när vi kan föreställa oss ett direkt orsakssamband så övergår beskrivningen i vad vi kan kalla en förklaring. Vi beskriver t ex skillnaden i attityd mellan olika åldersgrupper men när vi kommer till egenskapen att ha eller inte ha bil så tolkar vi bilinnehav som att man är mer direkt berörd än man annars skulle vara. Hur man uppfattar olika andra trafikprojekt säger eventuellt också något om varför man har eller inte har en viss syn. Avslutningsvis tar vi upp frågan om hur trängselskatten som politisk fråga har påverkat väljarnas syn på kommunpolitikerna. Analyserna bygger i sin helhet på frågor som ställts i den västsvenska SOM-undersökningen åren 2006-2011.

Vad som hänt och när

Kommunfullmäktige i Göteborg fattade i januari 2010 beslut om det s.k. västsvenska paketet. Motståndare till beslutet var enbart Vägvalet och Sverigedemokraterna. Kostnaderna skulle till största delen betalas genom ett statligt åtagande om medfinansiering och genom en trängselskatt i Göteborg. Det fanns tidigare både bland politiker och bland medborgare många olika åsikter om såväl vilka vägar/tunnlar etc som skulle byggas som om hur det skulle betalas. Efter beslutet har medborgarna fortsatt att ifrågasätta framför allt betalningssidan/trängselskatten, men ibland också delar av byggprojektet. Politikerna har i allmänhet hävdat att man nu fattat ett beslut där det inte går att ändra något utan att allting faller. Självklart är politikerna medvetna om att stora delar av medborgarna har en annan uppfattning om framför allt trängselskatten. I sin entusiasm inför de statliga åtagandena så förefaller dock politikerna ha glömt bort sina tidigare utfästelser om folkomröstning eller något motsvarande inför ett eventuellt beslut.

Det skall klart understrykas att kommunfullmäktige är i sin fulla rätt att fatta beslut utan att höra medborgarna. Det gör man i praktiken hela tiden och det ingår snarast i essensen i det representativa systemet. Det exceptionella med denna fråga

är det avsevärda engagemanget och det stora motståndet bland medborgarna och att i stort sett alla partier går på en och samma linje på kollisionkurs med majoriteten av medborgarna. Inte ens detta är i sig något "fel" men det innebär att politikerna tar en risk. De satsar på att medborgarna i efterhand kommer att acceptera trängselskatten och ge politikerna stöd för sitt beslut. Detta är ungefär vad som hänt i Stockholm och om vi får samma utveckling i Göteborg så kan man kanske hävda att "slutet gott – allting gott".¹

En föreställning som ingår i ett representativt demokratiskt system är att medborgarna i ett kommande val skall ha möjlighet att rösta bort den politiska ledning de förlorat förtroendet för. I den situation vi har i Göteborg idag har de väljare som ser trängselskatten som en avgörande fråga svårt att göra detta. De måste då rösta antingen på ett parti som i stort sett bara driver just frågan om trängselskatten eller på ett parti som har profilerat sig framför allt på en begränsning av invandringen. Väljarnas begränsade möjligheter att reagera i nästa val kan ses som ett demokratiskt problem. Situationen är inte unik. I riksdagen enas ibland samtliga eller i stort sett samtliga partier i vissa frågor. Ofta rör de då områden där alla faktiskt är överens och där det egentligen inte heller bland väljarna finns särskilt många med avvikande uppfattning. När meningarna är så starkt delade som i denna kommunala fråga så är det ett potentiellt problem ur demokratisk synpunkt.

Utfallet på lång sikt får dock bli en senare fråga. Här skall vi studera attityderna hos medborgarna under perioden före och efter beslutet. Vi undersöker primärt medborgarna i Göteborg även om vi också gör några utblickar till regionen omkring Göteborg och till andra delar av Västra Götaland. Vi ser främst på uppfattningarna om trängselskatten men även några delar av det Västsvenska paketet och några andra aktuella infrastrukturprojekt berörs.

När vi redovisar medborgarnas syn på olika frågor så bygger detta på de medborgare som har någon åsikt om respektive förslag/beslut. I Göteborg så har nio av tio svarande någon uppfattning i frågan om införandet av trängselskatt. Förutom procentfördelningarna i tabell 1 så sammanfattar vi också attityderna med hjälp av ett balansmått. Den anger andel positiva (Mycket/ganska bra förslag) minus andel negativa (Mycket/ganska dåligt förslag). Den kan nå maximivärdena +100 respektive minus 100 endast om ingen valt mittalternativet (varken bra eller dåligt förslag). Balansmättet används fortsättningsvis i flera redovisningar.

Redan när trängselskatten diskuterades 2006 så var en majoritet av medborgarna i Göteborg klart negativa till tanken.² Uppfattningarna kvarstod i ett par år men förändrades något 2008 och ännu mer 2009. Även då var flera negativa än positiva men det fanns ingen entydig majoritet mot tanken på införandet. Under de två senaste mätningarna 2010 och 2011, det vill säga efter beslutet om införandet, så ökade den negativa majoriteten så att den blev starkare än någon gång tidigare. Det är i och för sig ganska normalt att fler medborgare blir medvetna om och reagerar på politiska beslut när man börjar komma till en implementeringsfas. Det är dock inte lika vanligt att ett tidigare starkt och utbrett motstånd förstärks än mera i en

implementeringsfas. Det nya partiet Vägvalet bidrog genom sina aktiviteter till att frågan också blev diskuterad i samband med valet 2010.

Tabell 1 Syn på trängselskatt i Göteborg (procent och balansmått)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Mycket bra förslag	14	11	13	18	12	12
Ganska bra förslag	11	12	15	22	13	12
Varken bra eller dåligt förslag	17	20	16	12	12	12
Ganska dåligt förslag	16	17	17	17	11	13
Mycket dåligt förslag	41	40	39	31	52	51
Summa procent	100	100	100	100	100	100
Antal svarande	904	961	801	852	857	774
Balansmått positiva-negativa	-33	-34	-28	-8	-38	-40

Kommentar: Frågan har varit något olika formulerad men lytt ungefär: "Vilken är din åsikt om följande förslag gällande trafiken?" Det aktuella alternativet var då "Införa trängselavgift (biltull) i Göteborg" (Formulering 2010). Svarsalternativen är Mycket bra förslag ... Mycket dåligt förslag. För 2011 efterfrågas åsikt om beslutade åtgärder.

Källa: den västsvenska SOM-undersökningen 2006-2011.

Partiskillnader

I en politisk fråga ligger det givetvis nära till hands att börja med att se på hur medborgarnas attityder ser ut med hänsyn till partisympati. För att få med partisympatierna för samtliga år har vi använt svaren på frågan "Vilket parti tycker du bäst om idag?" För att få större underlag för beräkningarna slår vi också ihop två års undersökningar. Den centrala frågan blir: vilka partier har stöd av sina väljare för sitt ställningstagande i frågan om införande av trängselskatt?

Tre partier har, fram till och med 2009, klart stöd av sina väljare enligt vårt mått här. Bland både Miljöpartiets, Vänsterpartiets och Sverigedemokraternas sympatisörer är det fler som stöder sitt partis linje än som har annan uppfattning. Efter 2009 är Vänsterpartiets sympatisörer jämnt fördelade om än med en svag övervikt för en negativ ståndpunkt. Även Miljöpartiet har tydligt försvagat stöd för sin linje. Samtliga andra partiers väljare går hela tiden på en annan linje än partiet även om motståndet är särskilt stort bland moderata och kristdemokratiska väljare. Det finns bara någon enstaka svarande som anger Vägvalet som sitt "bästa parti" men det torde vara rimligt att utgå ifrån att Vägvalet har fullt stöd av sina väljare hela tiden i denna fråga.

Tabell 2 *Opinionsbalans om trängselskatt beroende på partisympati*

	2006-2007	2008-2009	2010-2011	Antal svar 2010-2011
Vänsterpartiet	19	27	-2	108
Socialdemokraterna	-40	-29	-40	308
Centerpartiet	-32	-27	-31	35
Folkpartiet	-47	-22	-39	166
Moderaterna	-58	-33	-61	516
Kristdemokraterna	-54	-31	-60	45
Miljöpartiet	32	35	5	226
Sverigedemokraterna	-47	-50	-67	66

Kommentar: se tabell 1.

Källa: den västsvenska SOM-undersökningen 2006-2011.

Geografiska skillnader

Med tanke på namnet trängselskatt och den bild som ursprungligen framkom om syftet med att minska trängsel i stadens centrala delar så ligger det nära till hands att först se på var man bor som förklaring till synen på trängselskatt. Begreppet antyder ju onekligen att det är i vissa områden som man vill minska trängseln av bilar. För att få jämförbarhet över tid så utgår vi här ifrån den gamla stadsdelsindelningen. Den har också fördelen att ge en mer detaljerad bild eftersom stadsdelarna är mindre.

Det finns ganska tydliga attitydskillnader mellan stadsdelarna. Det är tidigare känt att man i Majorna och i Linnéstaden är mindre/minst negativ. I Bergsjön, Härlanda, Örgryte och Centrum är den negativa inställningen klar men svagare än i övriga stadsdelar. Mest negativ är man i Tuve-Säve men i Torslanda, Backa och Kärra-Rödbo är den negativa inställningen bara marginellt svagare. Uppfattningarna i varje stadsdel är också ganska så stabila förutom den generella förändringen 2008-2009. När man ser på skillnader mellan stadsdelarna så är det omedelbart uppenbart att det inte är direkt avgörande om man bor innanför eller utanför det område som inringas av trängselskattestationerna. Det måttliga motståndet i Kortedala, Bergsjön och Biskopsgården är exempel på detta. Bland dem som bor i de mest centrala stadsdelarna är motståndet också mindre, alltså särskilt lågt i Linnéstaden och Majorna (jfr karta nedan). Å andra sidan är som bekant placeringen av trängselskattestationerna sådan att man kan tvingas passera sådan utan att vare sig åka ut eller in i de centrala delarna av staden. Placeringen spelar med stor säkerhet en viktig roll för missnöjet i vissa stadsdelar.

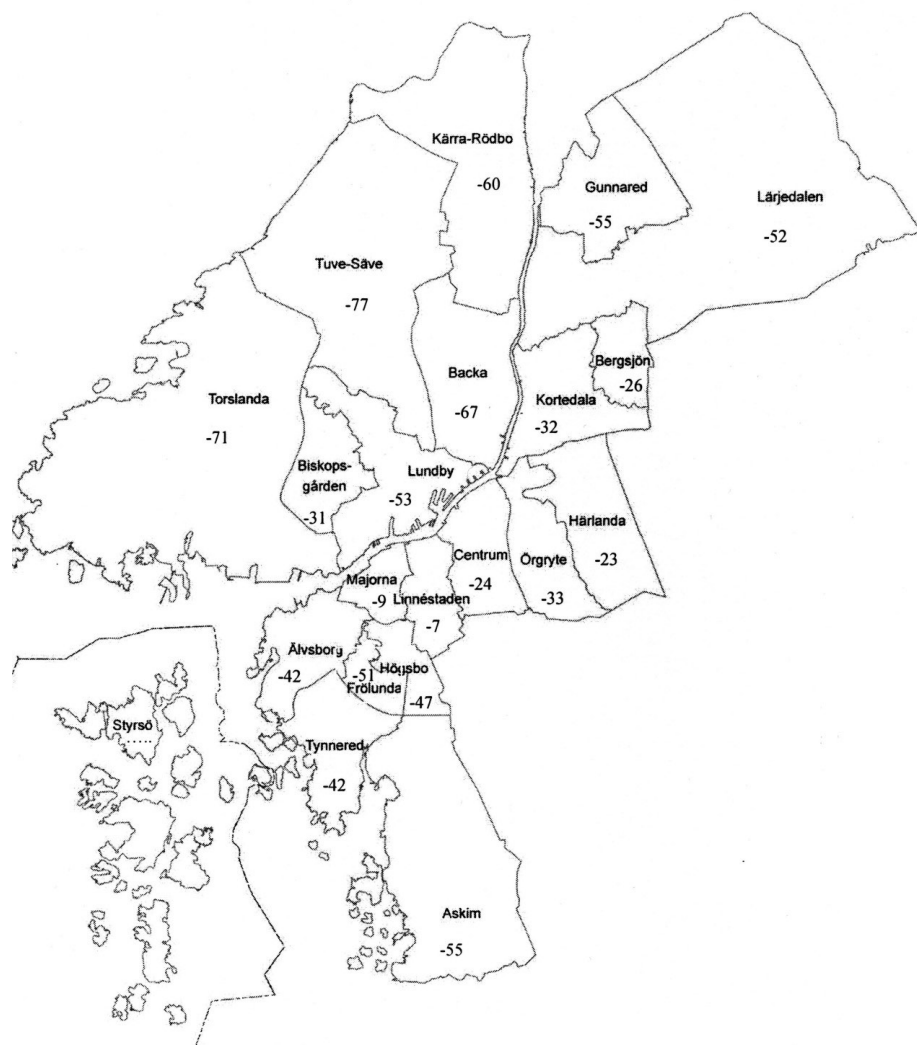
Tabell 3 Medborgarnas syn på trängselskatt i olika stadsdelsnämnder (opinionsbalans)

Stadsdel	2006-2007	2008-2009	2010-2011
1 Gunnared	-35	-20	-55
2 Lärjedalen	-57	-8	-52
3 Kortedala	-43	-22	-32
4 Bergsjön	-11	0	-26
5 Härlanda	-26	-16	-23
6 Örgryte	-19	-2	-33
7 Centrum	-28	-14	-24
8 Linnéstaden	-11	5	-7
9 Majorna	4	-11	-9
10 Högsbo	-40	-3	-47
11 Älvsborg	-61	-36	-42
12 Frölunda	-43	-4	-51
13 Askim	-49	-23	-55
14 Tynnered	-46	-26	-42
15 Styrso	10	--	--
16 Torslanda	-55	-37	-71
17 Biskopsgården	-39	-31	-31
18 Lundby	-33	-11	-53
19 Tuve-Säve	-63	-67	-77
20 Backa	-55	-33	-67
21 Kärra-Rödbo	-64	-34	-60
Totalt	-33	-17	-39

Kommentar: Minst 20 svarande per stadsdel.

Källa: den västsvenska SOM-undersökningen 2006-2011.

Figur 1 Opinionsbalansen i Göteborgs kommuns stadsdelar 2010-2011



En annan tanke som förts fram vid åtskilliga tillfällen är att denna typ av skatt är orättvis på så sätt att välsituerade grupper har lättare att orka med den ökade kostnaden. För att se på om denna föreställning stämmer delar vi upp stadsdelarna i fyra grupper efter resursstyrka. Uppdelningen bygger på uppgifter om hushållsinkomst, andel som får socialbidrag och andel invandrare. Det framkomer inget entydigt mönster (jfr tabell 4). Motståndet är för två av de tre perioderna ungefär lika stort i gruppen med minst resurser som i gruppen med högst resursstyrka. Inte i något fall finns en antydning till ett systematiskt samband mellan attityden till trängselskatt och resursstyrkan i stadsdelen.

Tabell 4 Attityder till trängselskatten i stadsdelarna efter resursstyrka (balansmätt)

	Syn på trängselskatt		
	2006-2007	2008-2009	2010-2011
Resursstarka stadsdelar	-40	-21	-50
Medelresursstarka	-29	-16	-28
Medelresurssvaga	-28	-16	-45
Resurssvaga stadsdelar	-39	-19	-38
Samtliga	-33	-17	-39

Kommentar: Resursindelningen bygger på hushållsinkomst, andel som får socialbidrag och andel invandrare.

Källa: den västsvenska SOM-undersökningen 2006-2011.

Gruppskillnader

Skillnader i attityd till trängselskatten mellan olika grupper har undersökts vid flera tillfällen. Yngre och högutbildade är minst negativa medan äldre och lågutbildade är mest negativa. Det som framkommer här är att dessa mönster är mycket stabila. En viss förändring kan vi ana när det gäller kön. Män har tidigare varit påtagligt mer negativa än kvinnor till införandet av trängselskatt. Under de två sista åren 2010-2011 förefaller det ha skett en omsvängning så att nu är kvinnor till och med aningen mer negativa än män. Skillnaden är dock marginell.

Tabell 5 Attityder till trängselskatten beroende på personegenskaper (balansmått)

	2006-2007	2008-2009	2010-2011	Antal svar 2010-2011
Män	-39	-22	-38	783
Kvinnor	-29	-13	-41	848
Ålder:				
16-29 år	-20	-10	-19	340
30-49 år	-26	-14	-38	574
50-64 år	-42	-21	-46	428
65-80 år	-51	-28	-57	289
Utbildning:				
Låg	-50	-37	-67	202
Medellåg	-45	-29	-57	416
Medelhög	-30	-6	-33	389
Hög	-19	-10	-22	583
Hushållets inkomst:				
Låg	-21	-10	-32	429
Medel	-42	-20	-39	668
Hög	-37	-20	-47	426
Tillgång till bil:				
Ja	-49	..	-51	1212
Nej	5	..	-5	390

Kommentar: Hushållsinkomst lägsta, mellersta och högsta tredjedelen. Antalet svar i respektive kategori är i samma storleksordning för de tidigare åren.

Källa: den västsvenska SOM-undersökningen 2006-2011.

Inkomst ingick i resursmåttet när vi jämförde attityder mellan stadsdelsnämnder. Där framkom ingen skillnad. När vi däremot här ser enbart på hushållsinkomst så kan vi än mer definitivt konstatera att den enkla tanken att man blir mindre negativ om man anser sig ha råd att betala, den håller inte. Motståndet är snarare något större bland grupper med högre inkomst. Om man har eller inte har tillgång till bil i familjen har helt naturligt en mycket påtaglig betydelse för hur man ser på trängselskatten. De som har tillgång till bil är synnerligen negativa (omkring -50) medan det bland dem som inte har tillgång till bil finns ungefär lika många positiva som negativa till införande av trängselskatt.

En multivariat kontroll

Vi har ovan kunnat notera ganska avsevärda skillnader mellan stadsdelarna i synen på trängselskatter. En del av dessa skillnader kan uppfattas bero på hur mycket man

är berörd av skatterna respektive av en eventuellt minskad ”trängsel”. Vi har också sett avsevärda skillnader som kan hänföras till ålder, utbildning etc. Eftersom vi vet att sammansättningen av befolkningen varierar kraftigt mellan olika stadsdelar skall vi göra ett försök att se på hur mycket av skillnaderna mellan stadsdelarna som kan förklaras av befolkningssammansättningen. Denna analys begränsas till materialet från 2010 och 2011.

Tabell 6 Attityd till trängselskatt i olika stadsdelar med kontroll för personegenskaper, bilinnehav, synen på kollektivtrafik samt partisympati (betavärden)

Kontroll-faktorer:	I Stadsdel	II + Kön, ålder, utbildning och inkomst	III + Bilinnehav	IV + Synen på kollektiv- trafik	V + Parti- sympati
Stadsdel:					
1 Gunnared	.81	.53	.56	.57	.52
2 Lärjedalen	.76	.55	.50	.53	-
3 Kortedala	.44	.44	.40	-	-
4 Bergsjön	-	-	-	-	-
5 Härlanda	-	-	-	-	-
6 Örgryte	.48	.46	.39	-	-
7 Centrum	-	-	.33	-	-
8 Linnéstaden	xxx	xxx	xxx	xxx	xxx
9 Majorna	-	-	-	-	-
10 Högsbo	.72	.69	.60	.58	.64
11 Älvsborg	.63	.49	-	-	-
12 Frölunda	.79	.64	.49	-	-
13 Askim	.81	.68	.57	.51	.43
14 Tynnered	.70	.48	-	-	-
15 Styrso	-	-	-	-	-
16 Torslanda	1.14	.92	.81	.68	.58
17 Biskopsgården	.50	-	-	-	-
18 Lundby	.77	.67	.60	.52	.46
19 Tuve-Säve	1.23	.97	.83	.71	.62
20 Backa	1.03	.79	.68	.62	.56
21 Kärra-Rödbo	1.04	.85	.74	.75	.75
Förklarad varians	.05	.10	.14	.15	.20

Kommentar: Den beroende variabeln i denna regressionsanalys är den femgradiga skalan (jfr tabell 1). Ett högre värde på denna skala anger att man tycker att trängselskatt är ett dåligt förslag. Effekterna anges med icke standardiserad lutningskoefficient (b). Kontrolllegenskaperna är dikotoma (0,1). Lutningskoefficienterna för dessa anges ej.

Källa: den västsvenska SOM-undersökningen 2010-2011.

I denna jämförelse (kolumn I) mellan stadsdelarna utgår vi från Linnestaden där vi tidigare noterat det lägsta motståndet. Lutningskoefficienterna anger hur många steg högre på den femgradiga skalan man genomsnittligt finns om man bor i en av de andra stadsdelarna. Fyra stadsdelar; Bergsjön, Härlanda, Centrum och Majorna, skiljer sig inte signifikant från Linnestaden. Vi bortser här från Styrso där det låga antalet svarande sannolikt är avgörande. Det större motstånd som vi tidigare sett i t ex Torslanda och Tuve-Säve framträder här i de större lutningskoefficienterna. I kolumn II ser vi att efter kontroll för personegenskaperna kön (ej signifikant), ålder, utbildning och inkomst så skiljer inte heller längre Biskopsgården ut sig från Linnestaden. Dessa personegenskaper förklarar givetvis en del av skillnaderna också mellan övriga stadsdelar vilket återspeglas i att de flesta lutningskoefficienter minskar i förhållande till kolumn I. När vi sedan också för in bilinnehav (jfr kolumn III) så förklarar detta så mycket av skillnaderna så att inte heller vare sig Älvsborg eller Tynnered nu skiljer sig signifikant från jämförelsepunkten Linnestaden. Det högre motståndet i dessa stadsdelar förefaller alltså väsentligen bero på att många med bil är negativa. Också effekten av bilinnehav är givetvis generell även om effekten syns tydligast i Älvsborg och Tynnered.

I kolumn IV för vi in en ny egenskap, synen på hur kollektivtrafiken i Göteborg fungerar. De svarande får bedöma denna på en femgradig skala där högre värden utvisar att man är mindre belåten. Synen på kollektivtrafik förklarar inte särskilt mycket av attityden till trängselskatt. Ökningen av den förklarade variansen är endast en procentenhet. Däremot räcker den för att förklara varför motståndet i Kortedala och Frölunda var högre än i Linnestaden. Motståndet är efter denna kontroll inte längre signifikant högre i dessa två stadsdelar. I kolumn V ingår också partisympati bland kontrollegenskaperna. Den förklarade variansen stiger med fem procentenheter och Lärjedalen skiljer sig inte nu längre signifikant från Linnestaden. Slutligen förde vi också in en fråga som gäller synen på skatter. Frågan var om det är ett Mycket bra förslag ... ett Mycket dåligt förslag att sänka skatterna. Denna förklaringsfaktor gav inte något signifikant utslag. De skillnader som framgår i kolumn V kvarstår alltså oförändrade. Detta kan tolkas som att det inte är så mycket skatten/kostnaden i sig som utformningen av den och/eller sättet att införa den som föranleder missnöjet.

Det går inte att dra särskilt stora växlar på de exakta detaljerna i ovanstående analys. Antalet svarande i varje enskild stadsdel är begränsat och det finns inget som säger att vi funnit de mest relevanta förklarande egenskaperna. Det kan också ha betydelse i vilken ordning man för in de olika egenskaperna. Med undantag för Frölunda är det de stadsdelar där motståndet var störst från början som fortfarande är signifikant mer negativa. Av de åtta återstående ligger sex i utkanterna av staden. Vi har visserligen kontrollerat för bilinnehav i familjen men en rimlig hypotes är väl att det bedömda behovet av att använda bilen blir större med det större geografiska avståndet från centrum och större geografiska avstånd överhuvudtaget.

Andra aktuella trafikprojekt

Är det motstånd mot trängselskatten som vi hittills diskuterat ett motstånd också mot andra aktuella trafikprojekt eller är det i första hand en skepticism till förslaget till finansiering? Det finns ett ganska massivt stöd för de olika förslag till åtgärder vad gäller vägar/trafik som har tagits upp. Detta gäller oavsett var man bor i regionen (jfr tabell 7). När stödet för snabbtåg och delvis också för Västlänken är något svagare i Skaraborg och Dalsland så beror det väsentligen på att fler har valt mittalternativet (varken bra eller dåligt) vilket leder till svagare utslag. När Västlänken har svagare stöd i Göteborg så beror det i stället på att det är fler som är negativa. Den negativa inställningen till trängselskatt är tämligen likformig i hela regionen. Den är något starkare i kommunerna runt omkring Göteborg. Detta är ett uttryck för att fler är direkt negativa. När den negativa inställningen däremot är svagare i Östra Skaraborg och Dalsland så är detta återigen ett uttryck för att fler valt mittalternativet. Samtliga uppfattningar om de olika tänkbara projekten är också mycket stabila över tid.

Tabell 7 Syn på trafikprojekt 2010-2011 (opinionsbalanser)

	Göteborg	Göteborgs-regionen	Sjuhärad	Östra Skaraborg	Västra Skaraborg	Fyrstad	Dalsland	Norra Bohuslän	Totalt
Trängselskatt i Göteborg	-39	-52	-36	-14	-27	-23	-14	-38	-38
Bygga ut kollektivtrafiken	87	84	79	71	75	78	81	80	82
Bygga ut hela E20 till motorväg	74	82	79	84	82	78	64	82	79
Västlänken (tåg-tunnel under Gbg)	45	51	58	33	50	64	52	49	50
Bygga snabbtåg mellan Göteborg och Jönköping (Götalandsbanan)	63	58	73	42	44	56	45	50	59
Finansiera utbyggnaden av motorväg genom vägavgifter	-26	-36	-29	-23	-33	-25	-35	-29	-29

Kommentar: Synen på de olika trafikprojekten mäts med samma typ av femställig fråga som synen på trängselskatten. Opinionsbalansen beräknas på samma sätt i tidigare analyser. Frågan om utbyggnad av motorväg anger för 2010 speciellt motorväg genom Bohuslän.

Källa: den västsvenska SOM-undersökningen 2010-2011.

Vilken uppfattning har då de individer som är positiva till trängselskatten om de andra aktuella trafikprojekten? Mest tydligt är att de som är positiva till trängselskatten också tycker att man skall ha avgifter på motorvägar. (tabell 8) De tenderar också att tycka att man skall bygga ut kollektivtrafiken men ogillar utbyggnad av E20. I båda fallen är dock sambandet avsevärt svagare. Om man är positiv till trängselskatten så tenderar man också att vara positiv till byggandet av västlänken. Sambandet är dock relativt svagt. En positiv syn på trängselskatten förefaller, när man ser på dessa samband, snarare att motiveras av ett ideologiskt motstånd mot biltrafik än av en mer pragmatisk uppfattning om att skatten behövs för ett visst byggprojekt.

Tabell 8 Samband mellan uppfattning om olika trafikprojekt och syn på trängselskatt

Syn på trängselskatt	Väst-länken	Kollektiv- trafik	Utbyggnad E20	Götalands- banan	Avgiftsbelagd motorväg
2006-2007	.12	.18	-.22	-	-
2008-2009	.12	.21	-.15	.09	.50
2010-2011	.18	.18	-.21	.12	.52

Kommentar: Synen på de olika trafikprojekten mäts med samma typ av femställig fråga som synen på trängselskatten. Sambandet mäts med Pearsons r .

Källa: den västsvenska SOM-undersökningen 2006-2011.

Förtroende för politiker

Vi har hittills ägnat oss åt att beskriva och något försöka förklara uppfattningen om trängselskatten. Nu skall vi i stället se på hur uppfattningen om trängselskatten påverkar förtroendet för kommunpolitikerna. Förtroende för politiker i allmänhet och kommunpolitiker i synnerhet kan bestämmas av en mängd olika faktorer. Ibland i någon mening rationella och ibland för en utomstående betraktare fullständigt irrationella. Inte desto mindre är förtroendet viktigt i det långa loppet. Vi utgår nu alltså ifrån attityden till trängselskatten och undersöker om olika uppfattningar i denna fråga verkar kunna leda till olika grad av förtroende för kommunpolitikerna. Om man tycker att politikerna kommer till fel beslut så kan redan detta leda till en lägre grad av förtroende. Om man tycker att de kommer fram till ett visst beslut på ett olämpligt sätt så kan detta också innebära en förlust av förtroende även om man inte är motståndare till innehållet i beslutet.

Tabell 9 Förtroende för kommunpolitiker beroende på syn på trängselskatt (opinionsbalans)

Synen på trängselskatt:	Förtroende för kommunpolitiker:			
	2006-2007	2008-2009	2010	2011
Mycket bra	11 (5)	17 (-4)	1 (10)	-6 (-7)
Ganska bra	13 (15)	11 (-1)	41 (19)	-8 (0)
Varken bra eller dåligt	12 (9)	14 (3)	15 (14)	-11 (6)
Ganska dåligt	16 (5)	25 (-2)	17 (10)	-19 (-5)
Mycket dåligt	7 (-6)	4 (-14)	-8 (-2)	-39 (-12)
Totalt	9 (3)	12 (-5)	5 (6)	-25 (-6)
Antal svar	1559 3709	1364 3114	721 1486	646 1255

Kommentar: Opinionsbalansen innebär här att från andelen som har Mycket eller ganska stort förtroende för "...det sätt på vilket följande grupper (kommunens politiker) sköter sitt arbete", dras andelen som har ganska litet eller mycket litet förtroende. Mellanalternativet är "Varken stort eller litet förtroende".

Källa: den västsvenska SOM-undersökningen 2006-2011.

Av tabell 9 framgår hur förtroendet för kommunpolitikerna har sett ut under den aktuella perioden med uppdelning efter hur man ser på trängselskatten. Opinionsbalansmättet är motsvarande det som vi tidigare använt när det gäller synen på trängselskatt. Från andelen som har Mycket stort eller Ganska stort förtroende dras andelen som har Ganska litet eller Mycket litet förtroende. Enbart om ingen av de svarande väljer mittalternativet (varken stort eller litet förtroende) så kan man nå ändpunkterna på skalan -100 respektive (+)100. Till vänster i respektive kolumn står värdena för Göteborg och till höger och inom parentes finns motsvarande värden för övriga Västra Götaland. Totalvärdet för Göteborg är svagt positivt fram till och med 2010 och minskar sedan markant 2011. Fram till och med 2010 så finns vare sig i Göteborg eller i övriga Västra Götaland något entydigt samband mellan synen på trängselskatt och förtroendet för kommunpolitikerna även om de som är mest negativa till trängselskatt har lägst grad av förtroende. Om man sedan ser på förtroendet i Göteborg 2011 så faller det dramatiskt bland dem som anser beslutet om trängselskatt vara mycket dåligt. Vi ser också ett klart samband med uppfattningen om trängselskatt. Även de som är mest positiva till tanken har lägre grad av förtroende och sedan minskar förtroendet ju mer negativ man är till beslutet. Värdena för övriga Västra Götaland är medtagna i första hand som jämförelsepunkter. Förtroendet faller inte på samma sätt här och inte heller finns samma entydiga samband mellan synen på trängselskatt och förtroende. Dock faller också här förtroendet något för dem som är mest negativa till beslutet.

Väljarna, politikerna och trängselskatten

Införande av trängselskatter har inledningsvis starkt stöd från Mp- och V-väljare. Efter beslutet försvagas dock stödet. Förutom Vägvalet har bara Sverigedemokraterna hela tiden ett entydigt starkt stöd av sina väljare för sin linje i frågan. Motståndet till införandet är måttligt från boende i de centrala delarna av staden, från högutbildade, från yngre och i någon mån från personer med låg inkomst. Störst motstånd finns bland äldre, bland lågutbildade, i stadsdelar i utkanterna av staden och särskilt bland personer där man har bil i hushållet.

Väljarna stöder byggandet av Västlänken men accepterar bara i mycket begränsad utsträckning tanken att trängselskatt är en nödvändig form för finansiering. Stödet för trängselskatt förefaller till stor del vara baserat i ett allmänt motstånd mot bilism. Motståndet beror sannolikt minst lika mycket på utformningen av den och kanske sättet att införa den som på införandet i sig.

Politikerna har uppenbarligen lyckats dåligt med att övertyga medborgarna om det goda med trängselskatt men har alltså ändå beslutat genomföra den. En konsekvens har blivit ett kraftigt fall i förtroende för kommunpolitikerna i Göteborg. Fallet är särskilt markant bland dem som är negativa till trängselskatten men det faller också bland dem som är indifferent eller till och med positiva. Möjligen skall detta ses som en generell misstro mot politikernas sätt att hantera den aktuella frågan.

Noter

- ¹ Acceptans i efterhand av liknande projekt diskuteras i Johansson 2009.
- ² Totalbild och delvis skillnader mellan olika grupper har tidigare redovisats för perioden fram till och med 2010. Hernerud/Johansson 2008, Johansson 2009 och Elmquist 2011.

Referenser

- Elmquist, Tobias (2011). "Uppfattningar om infrastruktur i Sveriges bilregion". I Annika Bergström (red.) *Västsvensk vardag*. Göteborg: SOM-institutet, Göteborgs universitet.
- Hernerud, Åsa och Susanne Johansson (2008). *Göteborgarnas attityder i trafikfrågor. Väst-SOM-undersökningen 2007*. Rapport 2008:12. Göteborg: SOM-institutet, Göteborgs universitet.
- Johansson, Folke (2009). "Biltullar/Trängselskatt – Något för Göteborg". I *Att bygga, Att bo, Att leva. En bok om Västra Götaland*. Göteborg: SOM-institutet, Göteborgs universitet.