

FOLKOMRÖSTNINGEN OM TRÄNGSELSKATT I GÖTEBORG 2014

DENNIS ANDERSSON & HENRIK OSCARSSON

Den 14 september 2014 anordnades i Göteborgs kommun en folkomröstning om trängselskatt. Omröstningen genomfördes samtidigt som de allmänna valen till riksdag, kommun- och regionfullmäktige och slutade i en tydlig majoritet för ett nej (56,9 procent mot 43,1 procent ja). Folkmajoriteten svarade alltså nej på frågan om huruvida "...trängselskatten ska fortsätta i Göteborg efter valet 2014?". Omröstningen markerade ett slags kulmen för den heta diskussion om införande av trängselskatt som förts i Göteborg under lång tid (se t ex Johansson 2013, 2014; Oleskog & Oskarsson 2013).

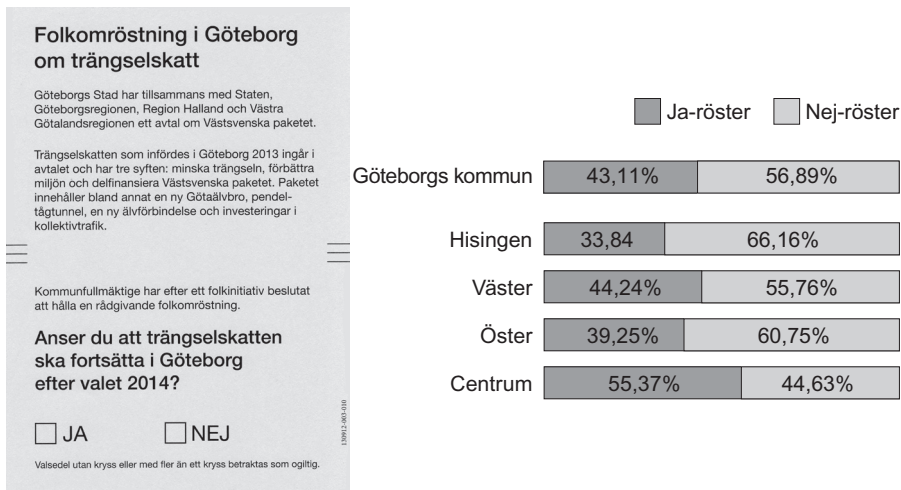
I det här kapitlet genomförs en analys av hur göteborgarna röstade i folkomröstningen om trängselskatt 2014. Vi inleder med att ta hjälp av den officiella valstatistiken från omröstningen för att beskriva hur valdeltagande och valresultat varierade mellan Göteborgs olika valkretsar. Därefter genomförs en analys av fyra klassiska faktorer som vi valt ut som viktiga för att förklara varför göteborgarna röstade som de gjorde i folkomröstningen. De fyra faktorerna är hämtade från tidigare analyser av väljarbeteende i nationella folkomröstningar i Sverige (se t ex Holmberg & Oscarsson 2004): demografi, ideologi, partipreferens och egenintresse. Vi avslutar med att presentera resultat från en samlad analys där alla fyra faktorer är med samtidigt.

Valutgången i folkomröstningen om trängselskatt

Resultaten i folkomröstningen slutade med en nej-majoritet i tre av stadens fyra valkretsar. I likhet med folkomröstningen om trängselskatt i Stockholm (Firth 2009: 81) var det medborgare i de mest centrala delarna av Göteborgs kommun som ställde sig övervägande positiva till en fortsättning av trängselskatterna medan göteborgare utanför centrum var övervägande negativa. I valkretsen "Centrum" fanns en majoritet för ett ja (55,37 procent). Sex av tio Hisingsbor röstade nej till fortsatt trängselskatt (se figur 1).

De officiella valresultaten visar att de distrikt som ställde sig mest positiva till trängselskatt alla låg i innerstaden. I valdistrikten Centrum Olofshöjd och Centrum Mossen röstade tre av fyra göteborgare för att fortsätta trängselskatten (76 respektive 73 procent).

Figur 1 Valsedel och officiellt valresultat i folkomröstningen om trängselskatt i Göteborg den 14 september 2014 (procent)



Tabell 1 De 10 mest positiva och de 10 minst positiva valdistrikten

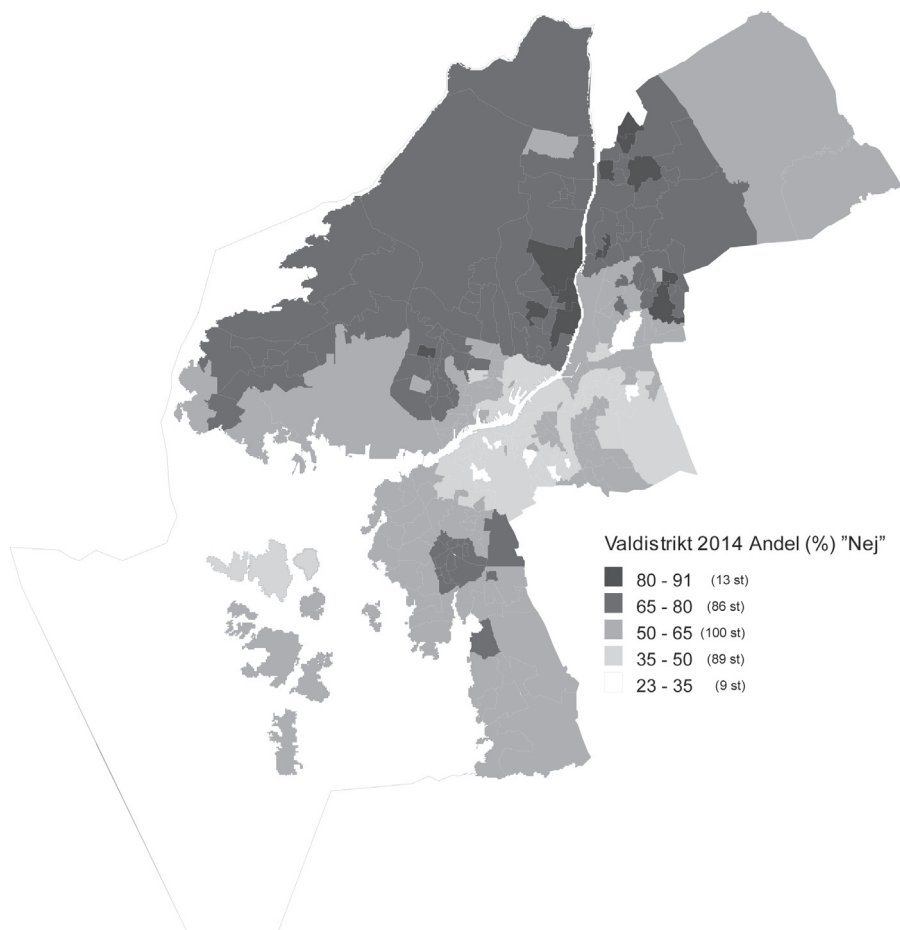
De tio mest positiva valdistrikten		De tio minst positiva valdistrikten	
#1	Centrum, Olofshöjd 76%	#1	Angered, Trädgårdsgärdet 9%
#2	Centrum, Mossen 73%	#2	Norra Hisingen, Backa Röd 9%
#3	Majorna-Linné, Masthugget, Övre 69%	#3	Norra Hisingen, Backadalen 15%
#4	Östra Göteborg, Kviberg, Östra 67%	#4	Östra Göteborg, Bergsjön, Östra 16%
#5	Majorna-Linné, Djurgårdsgatan m fl 66%	#5	Angered, Lövgärdets Centrum 17%
#6	Örgryte-Härlanda, Björkekärr, Västra 65%	#6	Angered, Skolspåret 18%
#7	Majorna-Linné, Skytteskogen 65%	#7	Östra Göteborg, Bergsjön, Södra 18%
#8	Centrum, Guldheden, Norra 64%	#8	Angered, Lövgärdet, Övre 18%
#9	Majorna-Linné, Karl Johans torg 64%	#9	Norra Hisingen, Bällskär 19%
#10	Majorna-Linné, Oscar Fredrik 64%	#10	Västra Hisingen, Länsmansgården, S 19%

Källa: Göteborgs stad.

Kontrasten till de mest negativa valdistrikten är slående och visar på en enorm variation inom Göteborg. I valdistriktet Trädgårdsgärdet i Angered och i Backa Röd på Norra Hisingen var det bara 9 procent som röstade ja till trängselskatten.

Kartan i figur 2 ger en god bild av den stora geografiska variationen i andelen NEJ-röster i Göteborgs sammanlagt 297 valdistrikt. De mörkaste områdena på kartan visar de 13 valdistrikt där andelen NEJ-röster var större än 80 procent. De helt vita områdena på kartan representerar de 9 valdistrikt där motståndet mot trängselskatterna var som svagast, lägre än 35 procent.

Figur 2 Valresultat i folkomröstningen om trängselskatt i Göteborgs valdistrikt (andel NEJ-röster)



Källa: Göteborgs stad.

Göteborgarna folkomröstar

I 2014 års regionala SOM-undersökning i Västsverige ställde vi frågan om röstning i trängselskattomröstningen till boende i Göteborgs kommun. Frågan löd: "I samband med valet den 14 september 2014 anordnades en folkomröstning om trängselskatten i Göteborg. Hur röstade du?". Sex svarsalternativ användes: "Jag röstade JA till att trängselskatten ska fortsätta", "Jag röstade NEJ till att trängselskatten ska fortsätta", "Jag röstade blankt", "Jag röstade inte i folkomröstningen", "Jag var inte röstberättigad" samt "Jag minns inte". Boende utanför Göteborg och

respondenter som röstade blankt (1 procent), inte minns hur de röstade (1 procent) eller avstod från att rösta (6 procent), uteslutna ur analyserna i det här kapitlet.

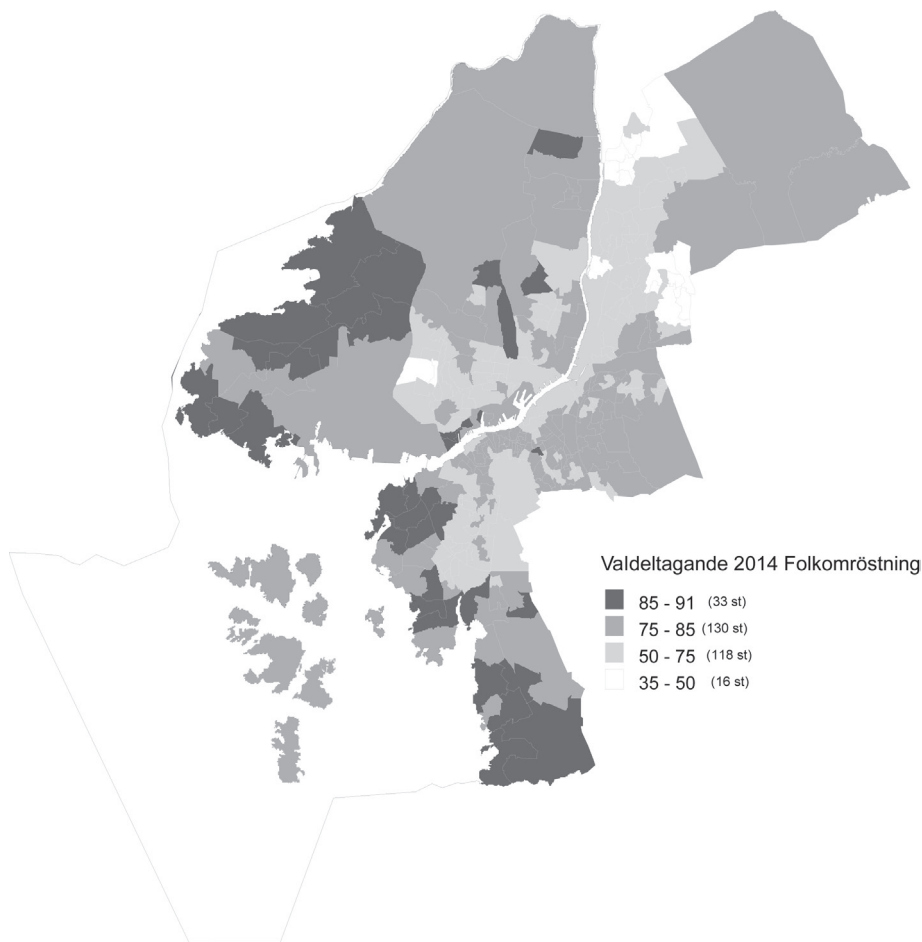
Närmare tre fjärdedelar av de röstberättigade göteborgarna deltog i folkomröstningen (73,5 procent).¹ Träffsäkerheten i SOM-institutets mätning av valdeltagandet i omröstningen är dock låg. I SOM-undersökningen uppger hela 93,6 procent att de röstade i folkomröstningen om trängselskatt. Det är visserligen normalt att valdeltagande överskattas i surveyundersökningar där deltagandet inte kontrollerats mot de officiella röstlängderna. I en jämförelse med kommunalvalet, ser vi att 94,3 procent uppger att de röstat i valet när det i självverket var 82,8 procentvaldeltagande i Göteborgs kommunalval². Att valdeltagandet överskattas beror på att individers benägenhet att rösta och att svara på opinionsundersökningar ofta går hand i hand. Men skevheten gör det förstås betydligt svårare att genomföra analyser av variationer i valdeltagandet mellan olika grupper. I det här sammanhanget har vi därför valt att avstå från att göra mer djuplodande analyser av valdeltagandet i trängselskattomröstningen. Men från den officiella valstatistiken kan vi konstatera att de valdistrikt som uppvisar störst avvikelse mellan valdeltagandet i kommunfullmäktigevallet och trängselskattomröstningen är två av de starkaste NEJ-distrikten på norra Hisingen (där valdeltagandet faktiskt var högre i folkomröstningen än i kommunvalet) och i distriktet i Göteborgs skärgård där valdeltagandet var upp till tio procentenheter lägre i omröstningen än i kommunvalet. Vår slutsats är att folkomröstningen om trängselskatt i stor utsträckning mobiliserade Nej-röstande väljare till valurnorna i områden som normalt har ett svagare valdeltagande.

I figur 3 redovisas valdeltagandet i folkomröstningen i olika valdistrikt. Bortsett från de avvikelser som redovisats ovan – som handlar om sakfrågans starkt mobiliserande effekt i en del områden på Hisingen – speglar resultaten de stora skillnader i valdeltagande som brukar synas i Göteborg. De 16 valdistrikt där valdeltagandet var lägre än 35 procent i omröstningen är vita på kartan och återfinns i det resurssvagare nordöstra Göteborg. Valdeltagandet var i sedvanlig ordning högt, över 85 procent, i de mer resursstarka valdistrikten i Långedrag, Näset och Askim.

För valbeteendet i omröstningen måste SOM-undersökningarnas träffsäkerhet betraktas som tillfredsställande: NEJ-majoriteten i SOM-undersökningarna är endast något mindre (52,8 procent) än vad det officiella valresultatet visade (56,9 procent). Även om datamaterialet är relativt litet har vi en bra möjlighet att undersöka närmare hur olika grupper av göteborgare valde att rösta i folkomröstningen.

Det första steget i vår analys är att undersöka röstningsbeteendet bland göteborgare i olika demografiska grupper (se tabell 2). Resultaten visar att det inte fanns någon skillnad mellan män och kvinnor när det gäller ställningstagandet i folkomröstningen. Däremot finns det tydliga skillnader mellan olika åldersgrupper. Yngre göteborgare var mer positiva till trängselskatter än äldre göteborgare.

Figur 3 Valdeltagandet i folkomröstningen om trängselskatt i Göteborg 2014 (procent)



Källa: Göteborgs stad.

Bland personer med examen från högskola eller universitet var andelen JA-svar 60 procent, avsevärt högre än motsvarande andel bland personer med obligatorisk grundskoleutbildning (40 procent). För yrkesgrupper är det arbetare och företagare som ställt sig mer skeptiska till trängselskatt än tjänstemän enligt SOM-undersökningen. Samma mönster återfinns även för människors egen klassificering efter nuvarande hem där arbetare och företagare haft en större benägenhet att rösta nej än tjänstemän.

Tabell 2 Andel JA-röster och NEJ-röster i folkomröstningen om trängselskatt i olika befolkningsgrupper, Göteborg 2014 (procent)

JA- och NEJ-röster till trängselskatt	Ja	Nej	Summa procent	Antal svarande
Samtliga	47	53	100	722
Kön				
Kvinna	48	52	100	382
Man	47	53	100	340
Ålder				
16–29 år	64	36	100	128
30–49 år	54	46	100	230
50–64 år	41	59	100	185
65–85 år	34	66	100	179
Utbildning				
Låg	29	71	100	72
Medellåg	36	64	100	161
Medelhög	45	55	100	200
Hög	61	39	100	283
Nuvarande hem				
Arbetarhem	41	59	100	218
Tjänstemannahem	53	47	100	322
Högre tjänstemannahem	46	54	100	101
Företagarhem	38	62	100	39
Yrkesgrupp				
Tjänsteman	54	46	100	252
Tjänsteman med arbetsledande funktion	44	56	100	120
Arbetare	46	54	100	195
Arbetare med arbetsledande funktion	46	54	100	26
Företagare: ingen anställd	31	69	100	64
Sammanlagd årsinkomst i hushållet				
Max 300 000 SEK	51	49	100	162
Mellan 301 000 och 700 000 SEK	44	56	100	303
Mer än 700 000 SEK	52	48	100	209

Kommentar: Frågeställningen för frågan om trängselskatt lyder: "I samband med valet den 14 september 2014 anordnades en folkomröstning om trängsel-skatten i Göteborg. Hur röstade du?". Svarsalternativen för huvudfrågan lyder: "Jag röstade JA till att trängselskatten ska fortsätta", "Jag röstade NEJ till att trängselskatten ska fortsätta", "Jag röstade blankt", "Jag röstade inte i folkomröstningen", "Jag var inte röstberättigad" och "Jag minns inte". I tabellen finns endast de med som röstat "ja" eller "nej" till trängselskatt. De bakgrundsvariabler som används är: "Kön", "Ålder", "Utbildningsnivå" där låg utbildning innefattar: "Ej fullgjort grundskola (eller motsvarande obligatorisk skola)", "Grundskola (eller motsvarande obligatorisk skola)". Medellåg utbildning innefattar: "Studier vid gymnasium, folkhögskola (eller motsvarande)" och "Examen från gymnasium, folkhögskola (eller motsvarande)". Medelhög utbildning innefattar: "Eftergymnasial utbildning, ej högskola/universitet" och "Studier vid högskola/universitet". Hög utbildning innefattar: "Examen från högskola/universitet" och "Studier vid/examen från forskarutbildning". "Nuvarande hem" och "Yrkesgrupp" bygger på självskattad tillhörighet till de kategorier som redovisas i tabellen. "Sammanlagd årsinkomst i hushållet" bygger på frågan "Vilken är den ungefärliga sammanlagda

årsinkomsten i kronor för samtliga personer i ditt hushåll före skatt (pension, studiemedel etc. ska räknas in)?” Svartalternativen är indelade i tre kategorier: ”Max 300 000 SEK” innefattar ”100 000 eller mindre” till ”201 000 – 300 000”, ”Mellan 301 000 – 700 000” innefattar ”301 000 – 400 000” till ”601 000 – 700 000” och ”Mer än 700 000” innefattar ”701 000 – 800 000” till ”mer än 1 100 000”. Gruppen ”jordbrukare” är för liten för att resultaten ska kunna särredovisas i tabellen,

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2014.

Analyser av demografiska skillnader mellan olika befolkningsgrupper ger en viss vägledning när det gäller att spåra förklaringar till röstning i folkomröstningen. Samtidigt befinner sig demografiska förklaringarna långt bak i orsakskedjan vid förklaringar av politiskt beteende (Campbell, Converse, Miller & Stokes 1960). Det ligger förstås nära till hands att de skillnader vi ser mellan olika befolkningsgrupper beror på deras sammansättning med avseende på egenskaper som kan vara betydelsefulla för politiska ställningstaganden som gäller skatter och satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik, exempelvis partianhängarskap, ideologi och trafikvanor (se t.ex. Andersson och Oscarsson 2014; Johansson 2013 och 2014; Oscarsson och Holmberg 2004; Gilljam och Holmberg m fl 1996; Holmberg och Asp 1984). Låt oss se närmare på dessa faktorer.

Vänster-högerideologi strukturerade röstning om trängselskatter

Givet att folkomröstningen explicit handlade om skatter finns det god anledning att förvänta sig att väljarnas inställning till sakfrågan struktureras efter en allmän inställning till skattenivåer och skatteuttag, det vill säga sakfrågeåsikter som tydligt har med den klassiska vänster-högerdimensionen att göra (Andersson och Oscarsson 2014). Även om trängselskattens främsta syfte kan sägas ha varit att minska trafiken i Göteborgs innerstad och att finansiera satsningar på infrastruktur fanns tydliga ambitioner att förbättra miljön. Vi förväntar oss att grön ideologi ska ha effekter på göteborgarnas inställning till trängselskatt: ju grönare miljöattityder desto mer positiv till att fortsätta med trängselavgifter.

Resultaten i tabell 3 bekräftar att det finns ett starkt monotont samband mellan ideologisk vänster-högeridentifikation och röstning i folkomröstningen om trängselskatt: För varje steg från vänster till höger ökar andelen ja till trängselskatten. Bland personer som har hjärtat klart till vänster röstade 73 procent ja till trängselskatt medan motsvarande andel bland personer med hjärtat klart till höger var 31 procent. Trängselskatteomröstningen hade en tydlig vänster-högerprägel.

Tabell 3 Andel JA-röster och NEJ-röster i folkomröstningen om trängselskatt efter ideologi, Göteborg 2014 (procent)

	Ja	Nej	Summa procent	Antal svarande
Vänster-högerplacering				
Klart till vänster	73	27	100	133
Något till vänster	57	43	100	148
Varken till vänster eller till höger	37	63	100	146
Något till höger	34	66	100	179
Klart till höger	31	69	100	100
Grön ideologi				
Minst gröna attityder	22	78	100	130
(2)	32	68	100	214
(3)	56	44	100	115
Mest gröna attityder	70	30	100	250

Kommentar: Frågan om vänster-högerplacering lyder: "Man talar ibland om att politiska åsikter kan placeras in på en vänster-högskala. Var någonstans skulle du placera dig själv på en sådan skala?". För att mäta grön ideologi har vi byggt ett additivt index av göteborgarnas inställning till förslagen "satsa på ett miljövänligt samhälle" och "höja koldioxidskatten på bensin" (Cronbachs $\alpha = 0.58$). I tabellen har vi delat upp de svarande i fyra kategorier från "Minst gröna attityder" till "Mest gröna attityder". De båda förslagens fem svarsalternativ sträcker sig mellan "Mycket dåligt förslag" till "Mycket bra förslag". Vi standardiserade svaren på de båda frågorna eftersom de hade så olika varians. Efter standardiseringen hade variablerna medeltalet 0 och standardavvikelse 1. Därefter adderades de tillsammans till ett index. I tabellen ovan har indexet kategoriserats i fyra grupper som samlar ungefär lika stora antal svarande.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2014.

Även vår hypotes om starka effekter av miljöattityder på inställning till trängselskatt visar sig få stöd. Den fjärdedel av respondenterna med minst gröna attityder var överlag starka motståndare till trängselskatten: 76 procent röstade nej i folkomröstningen. Ju grönare attityder desto större entusiasm för JA-sidan. I den grönaste gruppen göteborgare röstade sju av tio ja till trängselskatt. Det är tydligt att även grön ideologi spelade roll för röstningsbeteendet.

Svag partipiska i frågan om trängselskatt

I de totalt sex nationella folkomröstningar vi haft i Sverige (1922, 1955, 1957, 1980, 1994 och 2003) har partiernas officiella ställningstaganden spelat en relativt stor roll för väljarnas röstningsbeteende (se Oscarsson & Holmberg 2004). Detta trots att upprinnelsen till omröstningarna ofta handlat om att partierna varit internt splittrade i sakfrågan och att det därför uppstått knutar som inte kunnat lösas på den parlamentariska arenan. Så var fallet med allmän tilläggspension (1957), kärnkraft (1980), EU-medlemskap (1994) och Euroinförande (2003) (Oscarsson och Holmberg 2004; Särnlvik 1959; Holmberg och Asp 1984; Gilljam och Holmberg m fl 1996).

En lång rad analyser av väljarbeteende i svenska folkomröstningar har intresserat sig för i vilken utsträckning väljarna tar rygg på partier de sympatiserar med när de fattar beslut om hur de ska rösta (Oscarsson och Holmberg 2004; Holmberg och Asp 1984). Intresset har här handlat om att försöka uppskatta effekten av opinionsbildning från partiernas sida i samband med folkomröstningarna och betydelsen av anhängarskap för åsiktsbildningen bland medborgarna. Andelen väljare som följer partilinjen i folkomröstningar har varit relativt hög men klart minskande i de folkomröstningar som hållits: 85 procent 1957, 74 procent 1980, 64 procent 1994 och 64 procent 2003 (se tabell 4).

I vilken utsträckning följde varje enskild göteborgare sina egna partiers officiella linje i trängselskatteomröstningen? I det här fallet försvarade omständigheterna för de väljare som önskade få vägledning av de kommunala partiernas ställningstaganden i frågan. För det första var kampanjandet inför folkomröstningen överraskande lågintensivt från de partier som ställt sig positiva till trängselskatt. Någon egentlig JA-kampanj bedrevs inte, sannolikt på grund av att partierna inte i onödan ville lyfta fram frågan i valrörelsen och riskera att förlora väljare till de mer intensivt kampanjande NEJ-partierna som Vägvalet och Sverigedemokraterna.

Det kom aldrig till stånd någon allsidig och informativ folkomröstningskampanj där alla goda argument för ja och nej blev belysta och debatterade. Därför var kunskaperna om partiernas ställningstaganden av allt att döma relativt låga. För det andra hade upptakten till folkomröstningen rört till det ordentligt för de många kommunmedborgare som inte punktmarkerar den lokala Göteborgspolitik. Moderaterna, som hade upplevt svåra interna splittringar både när det gällde sakfrågan och frågan om folkomröstning, hade beslutat sig för att stödja medborgarinitiativet om att ordna folkomröstningen men deklarerade samtidigt att man tänkte kampanja för JA i samband med valet.

Resultaten i tabell 4 visar att det framför allt var Moderaterna och Kristdemokraterna som inte hade sina väljare bakom partiets linje i folkomröstningen. Av Moderaternas väljare var det bara 32 procent som röstade på partilinjen, det vill säga för ett ja till trängselskatt. Bland KD-väljarna i kommunfullmäktigevalet var andelen ja-röster också lågt, 30 procent, även om denna skattning bygger på få svars personer. Jämfört med de nationella folkomröstningar vi haft är dessa andelar de lägsta vi uppmätt.

Även Socialdemokraterna hade, åtminstone i historiens ljus, svårt att entusiasmera egna väljare för att rösta ja till trängselskatt. Endast omkring hälften av S-väljarna (52 procent) valde att följa partilinjen i trängselskatteomröstningen. Det enda parti som kunde njuta av ett hundraprocentigt stöd från sina egna väljare är inte oväntat Vägvalet.

Tabell 4 Andelen väljare som röstar med partilinjén i nationella folkomröstningar 1957–2003 samt i folkomröstningen om trängselskatt i Göteborg 2014 (procent)

Parti	ATP 1957	Kärnkraft 1980	EU 1994	Euro 2003	Trängsel- skatt 2014	Antal svars personer 2014
V	100	90	89	91	73	77
S	88	74	52	47	52	110
C	86	90	43	81	55	11
Fp	63	45	80	70	58	69
M	93	67	86	76	32	153
Kd	-	77	44	47	30	20
Mp	-	-	87	82	82	72
Sd	-	-	-	-	75	36
Fi	-	-	-	-	77	30
Vv	-	-	-	-	100	37
Totalt	85	74	67	64	56	645

Kommentar: Resultaten är hämtade från analyser av svenska folkomröstningar (Särilvik 1959; Holmberg & Asp 1984; Gilljam & Holmberg 1996; Oscarsson & Holmberg 2004). Resultatet från 2014 är hämtat från den regionala SOM-undersökningen i Västsverige och frågeställningen lyder: Röstade du i valen 2014 och i så fall på vilket parti? Sätt ett kryss i varje kolumn. Svarsalternativen syftar först i vilka val respondenten röstat: "Europaparlamentet", "Riksdag", "Region/landsting" och "Kommun". I analysen är det partival i kommunfullmäktigevallet som använts.

Totalt sett var det en klart lägre andel göteborgare som röstade på partilinjén i trängselskatteomröstningen (56 procent) än motsvarande andelar i de nationella folkomröstningar vi jämfört med (se tabell 4).

Trafikvanor och röstning i trängselskatteomröstningen

"Göteborg är en bilstad!" I den livliga debatten om trängselskatter i Göteborg finns många exempel som visar att människor kan ha en stark känslomässig relation till bilar och bilåkande. Engagemanget i frågor som rör infrastruktur och stadsbyggnad har varit mycket starkt under lång tid (Västsvenska handelskammaren 2013; Tenfält 2013). I en analys av väljarbeteende i trängselskatteomröstningen är det svårt att undvika att undersöka i detalj hur göteborgarnas förhållande till bilar, andra färdmedel, pendlingsvanor och attityder till trafikrelaterade frågor haft betydelse för de överväganden enskilda väljare gjort om trängselskatternas vara eller inte vara. I den här analysen ska vi göra just det.

I tabell 5 redovisas andel ja-röster bland göteborgare med olika inställning till en rad trafik- och infrastrukturrelaterade politiska förslag och göteborgare med olika trafikvanor. Givet hur frågan till göteborgarna ställdes på valsedeln kan vi förvänta

oss att de som röstade ja till trängselskatt också bör vara mindre positiva till stora infrastrukturprojekt som gäller biltrafik men mer positiva till projekt som gäller kollektivtrafik. Självklart finns till att börja med ett klart samband mellan göteborgarnas åsikter om trängselskatt och röstning i folkomröstning: Andel ja-röster ökar monotont efter inställning i frågan (2, 15, 54, 86 respektive 94 procent).

Även när det gäller inställning till västlänken – som kan sägas vara en outtalad del av ställningstagandet i trängselskattomröstningen – finns ett tydligt om än inte perfekt samband med röstning i folkomröstningen. Bland personer som tycker västlänken är ett mycket dåligt förslag röstade 20 procent ja till trängselskatt. Motsvarande andel bland de mest positiva till västlänken var 77 procent.

Kollektivtrafik nämndes också i texten som ackompanjerande folkomröstningen om trängselskatt. Här är sambanden mellan åsikt och beteende också starka. Andelen JA-röster är klart fler bland personer som ställer sig positiva till utbyggnad av kollektivtrafiken (60 procent) jämfört med de som tycker att det är ett dåligt förslag (0 procent). Våra förväntningar om samband mellan inställning till trafikåtgärder och röstning i trängselskattomröstningen kan sägas stämma också när det gäller inställning till utbyggnad av dubbelspår mellan Göteborg och Borås (63 procent ja bland de mest positiva jämfört med 31 procent ja bland de mest negativa).

Resultaten i tabell 5 visar också att inställningen till utbyggnad av vägtrafik – till exempel sträckan mellan Göteborg och Örebro – också samvarierar med röstning i folkomröstningen. Ju mer positiv man ställer sig till utbyggnad av vägtrafiken desto lägre är sannolikheten att man ställer sig positiv till trängselskatt i Göteborg. Resultaten pekar i riktning mot att det kan finnas en viktig underliggande åsiktsdimension som handlar om en allmän bilvänlighet-bilfientlighet. Om denna tolkning är korrekt borde vi i så fall också finna stora skillnader i inställning mellan göteborgare som flitigt använder bil i sin vardag och göteborgare som använder kollektivtrafik eller andra färdmedel.

Tabell 5 Andel JA-röster i folkomröstningen om trängselskatt i grupper med skilda trafikrelaterade åsikter och levnadsvanor, Göteborg 2014 (procent)

		Mycket dåligt	Ganska dåligt	Varken bra	Ganska bra	Mycket bra	Ingen uppfattning	
Inställning till trafikåtgärder								
Trängselskatt i Göteborg		2	15	54	86	94	53	
Västlänken		20	47	53	72	77	49	
Marieholmstunneln		30	42	39	48	50	51	
Dubbelspår Göteborg-Borås		31	29	32	44	63	40	
Bygga ut E20 mellan Göteborg-Örebro		69	58	54	44	46	45	
Bygga snabbjärnväg Oslo, Göteborg & Köpenhamn		50	13	31	42	57	37	
Bygga ut kollektivtrafiken		0	33	21	36	60	29	
Hur ofta har du:		Ingen gång	Någon gång det senaste året	Någon gång i halvåret	Någon gång i kvartalet	Någon gång i månaden	Någon gång i veckan	Flera gånger i veckan
Kört bil		47	67	65	80	64	59	35
Åkt med kollektivtrafiken		19	42	32	29	42	47	56
Cyklat		30	36	41	60	51	51	70

Kommentar: För "Inställning till trafikåtgärder" lyder frågorna: " Vilken är din åsikt om följande beslutade trafikåtgärder?", "Och vilken är din åsikt om följande förslag gällande trafiken?" Svarsalternativen för "Inställning till trafikåtgärder" sträcker sig i en 6 gradig skala från "Ingen uppfattning" till "Mycket bra". Andra delen av tabellen behandlar hur ofta respondenten ägnat sig åt någon aktivitet de senaste 12 månaderna. Frågan lyder: "Hur ofta har du under de senaste 12 månaderna gjort följande?" och alternativen är "Kört bil", "Åkt med kollektivtrafiken" och "Cyklat". Svarsalternativen sträcker sig i en 7 gradig skala från "Ingen gång" till "Flera gånger i veckan".

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2014.

Så är också fallet. Trafikvanor har helt klart spelat en viktig roll för åsiktsbildningen i omröstningen om trängselskatt. Framför allt är det de göteborgare som uppger att de kör bil varje dag som uppvisar en låg andel ja-röster i folkomröstningen (35 procent), klart lägre än grupper som kör bil mer sällan eller aldrig. När det gäller hur ofta man åkt kollektivt eller cyklat är sambanden dock klart starkare. Sannolikheten att rösta ja i folkomröstningen tenderar att öka ju oftare man cyklar och ju oftare man använder sig av kollektivtrafiken. Skillnaden i andelen ja-röster mellan de grupper som aldrig cyklar och de som cyklar dagligen är hela 40 procentenheter (30 procent jämfört med 70 procent ja-röster).

Göteborgarna och trängselskatteomröstningen

Som avslutning på kapitlet vill vi redovisa resultat från en serie analyser vi genomfört där våra förklaringar ställs motvarandra i en sk multipel regressionsanalys. Detta är viktigt för att kunna undersöka i vilken utsträckning sambanden vi hittat håller även med hänsyn till varandra. För att ta ett exempel: Trafikvanor och grön ideologi samvarierar starkt med ålder, och för att kunna bli säkrare på att dessa faktorer verkligen skänker ett oberoende bidrag till att förklara röstning i folkomröstningen behöver vi inkludera dem i samma analys.

Regressionsanalysen visar till att börja med att såväl ålder som utbildning fortsätter ha starka samband med röstning i folkomröstningen när hänsyn tas även till de andra förklaringarna i vår analys. Sannolikheten att rösta ja i folkomröstningen var klart högre bland yngre och högutbildade än bland äldre och lågt utbildade göteborgare.

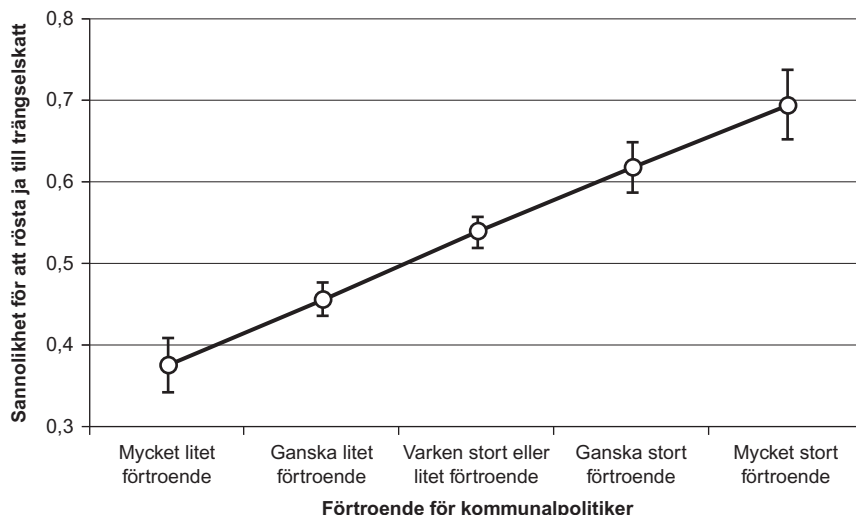
För det andra spelar såväl vänster-högerideologi som gröna attityder en självständig roll för ställningstaganden i frågan om trängselskatt. Allt annat lika är personer till vänster betydligt mer benägna att rösta ja till trängselskatt än personer till höger. Och allt annat lika röstade personer med gröna attityder oftare ja än personer med mindre gröna attityder. Trängselskattomröstningen aktiverade både den klassiska vänster-högerdimensionen (inställning till skatter) och den gröna åsiktsdimensionen (västlänk och kollektivtrafiksatsningar).

Analyserna visar också att vi kan skrinlägga idén att det skulle ha funnits starka effekter av bilanvändning på inställningen till trängselskatt. I flervariabelanalysen försvinner effekten av att ofta köra bil. Frekvent bilåkande var inte en faktor som spelade roll för göteborgarna i trängselskatteomröstningen. Inte heller cykelåkarfrekvens hade någon oberoende effekt på röstning. Göteborgarnas trafikvanor spelade alltså en blygsam roll i sammanhanget.

Men vi ville inte lämna analysen där då trängselskatter och västlänken under de senaste åren fått symbolisera den misstro många göteborgare hyser inför ledande politiker i Göteborg. Sakfrågornas hantering har i tidigare analyser kunnat knytas till ett sjunkande förtroende för kommunpolitikerna i just Göteborg (Johansson 2013 och 2014). Därför är det också relevant att försöka uppskatta effekterna av allmän politikermissstro på röstning i trängselskatteomröstningen. När vi gör det visar det sig att allmänt politikerförtroende har en mycket stark effekt på benägenheten att rösta ja i folkomröstningen. Vänster som höger, grå som grön, ung som gammal, om du hyser förtroende för kommunens politiker är tendensen att rösta ja klart större än om du inte hyser förtroende för kommunens politiker.

Resultaten från vår flervariabelanalys visar att – allt annat lika – göteborgare med hög tilltro till sina kommunpolitiker var mer benägna att rösta ja i folkomröstningen om trängselskatt än de med låg tilltro. De predicerade sannolikheten JA-röster bland de med mycket lågt förtroende var bara 3,8 procent. Motsvarande andel bland personer med mycket högt förtroende var hela 6,9 procent.

Figur 4 Benägenhet att rösta ja till trängselskatten bland personer med olika starkt allmänt förtroende för politiker (predicerade sannolikheter).



Kommentar: Resultaten är hämtade från en multivariat logistisk regressionsanalys med röstning i folkomröstningen som beroende variabel (0=nej; 1=ja). I modellen återfinns ålder, utbildning ("låg", medellåg, "medelhög", "hög"), vänster-högerideologi ("Klart till vänster", "Något till vänster", "Varken till vänster eller till höger", "Något till höger", "Klart till höger"), index för gröna attityder (Inställning till höjd koldioxidskatt på bensin "Mycket dåligt förslag"– "Mycket bra förslag"), bilkörarfrekvens (Om respondenten kört bil de senaste 12 månaderna "Ingen gång"– "flera gånger i veckan") förtroende för kommunpolitiker ("Mycket litet förtroende"– "Mycket stort förtroende"). För de kategoriska variablerna har dummy-variabler använts. Modellpassning: Pseudo R2 (0,22) och -2LL (646.853).

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2014.

Vi konstaterar alltså att politiskt förtroende fanns bland de viktigaste förklaringarna till göteborgarnas röstningsbeteende i folkomröstningen vid sidan av ideologi. För att ytterligare underbygga den slutsatsen genomförde vi en sista regressionsanalys där vi också skattade betydelsen av göteborgarnas politikerförtroende i ett mer specifikt och precist avseende, nämligen när det gäller sympatier (ogillar-gillarskala från -5 till +5) för kommunstyrelsens ordförande Annelie Hulthén. Resultaten visar att det kvarstår en signifikant negativ Hulthén-effekt även i en hårt kontrollerad regressionsmodell. Det betyder att antipatier för Göteborgs ledande politiker också bidrog självständigt till att trycka ned stödet för trängselskatten bland göteborgarna.³

• • •

Göteborgarna kan knappast sägas ha lagt frågan om trängselskatt bakom sig efter folkomröstningen i september 2014. Det finns en stor kvarvarande irritation över sakfrågans hantering från politikernas sida som inbegriper en lång rad "gamla synder" som bristande förankring av västlänkförslaget och dess finansiering och agerandet

i samband med folkinitiativet och beslutet om att ordna en folkomröstning. Men det handlar också om en svekdebatt i kölvattnet efter Göteborgspolitikernas ovilja att hörsamma rådet från göteborgarna att inte fortsätta med trängselskatter trots att det blev ett nej i omröstningen. Osämja om kostnaderna för västlänken och om hur den numera påbörjade byggnationen kommer att påverka göteborgarna och stadsbildningen under de närmaste åren lär färga den politiska debatten under lång tid framöver. Det kommer ta tid att läka den förtroendeklyfta som bland annat bidrog till utfallet i folkomröstningen om trängselskatt.

Referenser

- Andersson, Dennis och Henrik Oscarsson (2014). "Medelklassuppror i Väst?", Annika Bergström och Jonas Ohlsson (red) *Brytningstider*. Göteborg: SOM-institutet vid Göteborgs universitet.
- Campbell, Angus, Philip E. Converse, Warren E. Miller & Donald E. Stokes (1960). *The American Voter*. New York, Wiley.
- Firth, Daniel (2009). "Analys av trafiken i Stockholm – med särskild fokus på effekterna av trängselskatten 2005-2008". Stockholms stad. www.stockholm.se
- Gilljam, Mikael & Sören Holmberg, Red. (1996). *Ett knappt ja till EU. Väljarna och folkomröstningen 1994*. Stockholm, Norstedts.
- Holmberg, Sören & Kent Asp (1984). *Kampen om kärnkraften*. Stockholm, Publica.
- Johansson, Folke (2013) Trängselskatt och förtroende för kommunpolitiker, i Annika Bergström & Jonas Ohlsson (red) *En region för alla? Medborgare, människor och medier i Västsverige*. Göteborg: Göteborgs universitet: SOM-institutet.
- Johansson, Folke (2014) Trängselskatten och den kommunala demokratin i Annika Bergström & Jonas Ohlsson (red) *Brytningstider*. Göteborg: Göteborgs universitet: SOM-institutet.
- Oscarsson, Henrik & Sören Holmberg (2004). *Kampen om euron*. Göteborgs universitet, Statsvetenskapliga institutionen.
- Särlvik, Bo (1959). *Opinionsbildningen vid folkomröstningen 1957*. Stockholm, SOU 1959:10.
- Tenfält, Fredrik (2013). "En bilstad mot bilar?". www.gp.se.
<http://www.handelskammaren.net/sv/Nyheter/Nyhetsarkiv/Pressinbjudningar/2013/september-2013/goteborgarna-vill-ta-bilen-till-framtidens-stad/>

Noter

- ¹ Andelen ogiltiga röster – som inbegriper blankröster – var 1,3 procent av det totala antalet avgivna röster (3 952 av 312 530) (Valmyndigheten).
- ² Andelen ogiltiga röster – som inbegriper blankröster – var 0,79 procent av det totala antalet avgivna röster (2 662 av 336 956) (Valmyndigheten).
- ³ En fullständig redovisning av de kompletta resultaten från alla regressionsanalyser kan erhållas från författarna.