

# GÖTEBORGARNA TYCKER OM INFRASTRUKTURPROJEKT

DENNIS ANDERSSON & HENRIK OSCARSSON

Göteborgarnas engagemang i infrastrukturfrågor som trängselskatt, tunnelbyggen och järnvägssatsningar förblir starkt. I synnerhet har motståndet mot planerade satsningar haft en stor inverkan på det politiska livet i Göteborgs Stad under det senaste decenniet i form av bland annat gräsrotsaktiviteter, debattinlägg, namninsamlingar, politiska vildar i kommunfullmäktige och formerande av nya lokala grupper och partier. I samband med valet 2014 genomfördes med ett folkinitiativ som grund en särskild rådgivande folkomröstning om införande av trängselskatt (Andersson & Oscarsson 2015). Och protesterna låter sig inte stillas trots att omfattande byggnationer inletts. I september 2017 hölls en stor demonstration mot Västlänken med minst 5 000 personer (*Göteborg-Posten* 9 sept).

Den lokala SOM-undersökningen i Göteborg visar att den lokala arenan har en särpräglad politisk dagordning. Bland göteborgarna är frågor om infrastruktur just nu avsevärt hetare än vad de är på den nationella politiska arenan (jmf Andersson m fl 2017:15). Var femte göteborgare (22 procent) anser att infrastrukturfrågor tillhör de viktigaste samhällsproblemen i staden. Motsvarande andel när samma göteborgare bedömer vilka frågor som är viktiga i Sverige är bara 2 procent (se tabell 1). Även *lag och ordning* och *sociala frågor* uppfattas som viktigare lokalt än nationellt. När göteborgarna vänder blicken mot den nationella arenan är det istället frågor om *integration*, *skola/utbildning* och *sjukvård* de mest centrala (se Solevid & Arkhede, 2016, och inledningskapitlet i denna volym).<sup>1</sup>

Det demokratiska livet i Göteborg går knappast att värdera utan att ta hänsyn till frågorna om Västlänken eller trängselskatter. I tidigare analyser har vi kunnat visa att det existerar ett starkt samband mellan göteborgarnas inställning till infrastrukturens satsningar och graden av politiskt förtroende (Andersson & Oscarsson 2015) som knyter an till teoribildningar om en dynamik mellan missnöje och förtroende (se t ex Kumlin 2002, Assarson 1995). Det finns därför anledning att återkomma till frågan om hur detta samband utvecklas över tid i den särskilda lokala kontext som det lokala politiska livet i Göteborg erbjuder. I det här kapitlet granskar vi hur attityder till trafikåtgärder som Västlänken och till synen på hur infrastrukturens satsningar har utvecklats över tid. Vi ska också analysera närmare om och i så fall hur styrkan i tidigare identifierade förklaringsfaktorer – vänster-högerideologi och politikerförtroende – förändras över tid.

## Fallande politikerförtroende

Förtroendet för politiker i Göteborg är inte exceptionellt lågt om man jämför med riket som helhet. Det ligger just nu på ungefär samma nivå som för svenska politiker i allmänhet med omkring 35-40 procent med ett mycket eller ganska högt förtroende (Arkhede & Oscarsson 2016). I 2016 års lokala SOM-undersökning i Göteborg svarade 35 procent att de hade ett mycket eller ganska stort förtroende för politiker i *Göteborg*, vilket kan jämföras med motsvarande mätning av svenska folkets förtroende på nationell nivå (Solevid & Arkhede 2017).

Den västsvenska undersökningen ger en tidsserie som visar ett fallande förtroende för politikerna ”i din kommun”, från en förtroendebalans om -22 år 2011 till -30 år 2016 (tabell 1). Det innebär att det är en tydligt större andel av befolkningen som har litet förtroende för politiker i hemkommunen jämfört med andelen som har stort förtroende.

**Tabell 1 Förtroende för politiker bland boende i Göteborg, 2016 (procent, balansmått)**

	Ingen uppfattning	Mycket litet	Ganska litet	Varken stort eller litet	Ganska stort	Mycket stort	Summa	Antal svar	Balansmått
Boende i Göteborg, (den västsvenska SOM-undersökningen)									
2011	16	17	20	32	14	1	100	823	-22
2012	13	16	24	32	14	1	100	872	-25
2014	11	19	21	30	17	2	100	789	-22
2015	9	21	25	30	14	1	100	827	-31
2016	13	19	23	30	12	1	100	1 078	-30
Göteborg-SOM 2016	–	19	46	–	33	2	100	3 338	-20

**Kommentar:** I den lokala SOM-undersökningen i Göteborg lyder frågan: ”Allmänt sett, hur stort förtroende har du för politiker i Göteborg?”. För de boende i Göteborg som kommer från den västsvenska SOM-undersökningen lyder frågan: ’Allmänt sett, hur stort förtroende har du för det sätt på vilket följande grupper sköter sitt arbete?: kommunens politiker’. Balansmättet visar andelen som svarat ’mycket’ eller ’ganska’ stort minus andelen som svarat ’ganska’ eller ’mycket’ litet. Frågan om förtroende för politiker ’i din kommun’ är inte ställd i den västsvenska SOM-undersökningen 2013, och kan därför inte redovisas detta år.

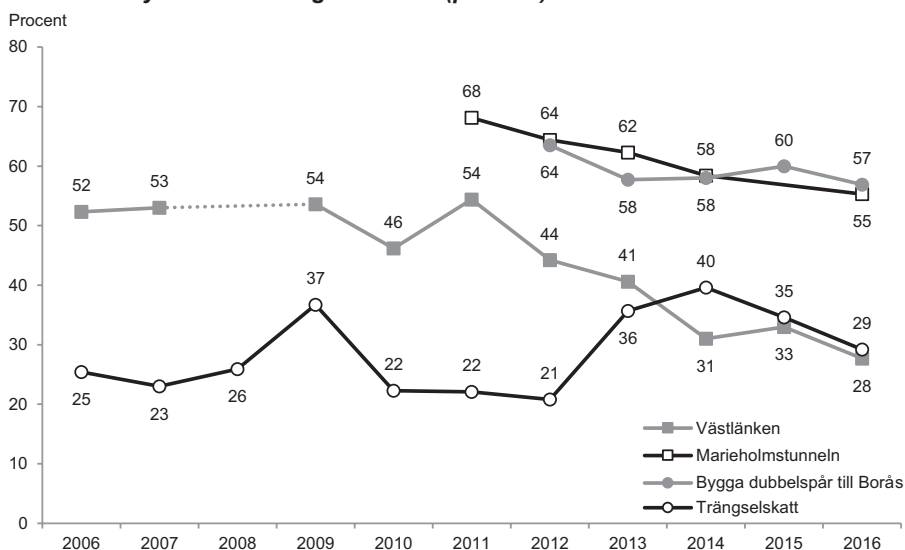
**Källa:** Den lokala SOM-undersökningen i Göteborg 2016 samt de västsvenska SOM-undersökningarna 2011-2016.

## Opinionsutvecklingen för olika infrastrukturprojekt i Göteborg

Under en lång följd av år har SOM-institutet följt utvecklingen av västsvenskarnas inställning till olika infrastrukturprojekt (Annerstedt, Bergström & Ohlsson 2017). I figur 1 redovisar vi andelen av göteborgare i åldrarna 16-85 år som ställer sig positiva till ett antal förslag om föreslagna, planerade och påbörjade infrastrukturprojekt. Den visar att göteborgarna under den senaste sexårsperioden varit övervägande positiva till Marieholmstunneln och dubbelspåret mellan Göteborg och Borås (figur 1). När det gäller trängselskatten har det varit ett mindretal som ställt sig positiva. Detsamma gäller numera även för Västlänken.

Stödet för Västlänken har minskat avsevärt under de senaste åren. År 2011 fanns ett övervägande stöd med 54 procent positiva. Vid den senaste mätningen 2016 var stödet halverat till 28 procent. Endast drygt var fjärde göteborgare anser att Västlänken – byggandet av en tågtunnel under Göteborg – är ett bra förslag (figur 1).

**Figur 1 Göteborgarnas inställning till föreslagna, planerade och påbörjade infrastrukturprojekt 2011-2016. Andel som anser att förslagen är mycket bra eller ganska bra (procent)**



**Kommentar:** Alla resultat i figuren gäller boende i Göteborg. Frågorna ställda till göteborgare i den västsvenska SOM-undersökningen lyder från 2006-2010: "Vilken är din åsikt om följande beslutade trafikåtgärder? – 'Bygga en tågtunnel under centrala Göteborg (den s.k. Västlänken)', 'Införa trängselavgift (biltull) i Göteborg.'" Frågan om Västlänken ställs inte 2008 och är därför markerad med en prickad linje för detta år. 2011-2016 är frågan formulerad: "Vilken är din åsikt om följande beslutade trafikåtgärder? – 'Västlänken (tågtunnel under Göteborg)', 'Trängselskatt i Göteborg'." 2011 är första året som frågan om Marieholmstunneln ställs och 2012 ställs frågan om att bygga dubbelspår till Borås. Den streckade linjen för Västlänken betyder att frågan inte ställdes 2008. **Källa:** De västsvenska SOM-undersökningarna 2011-2016.

Även förslaget om trängselskatt i Göteborg har haft en dramatisk utveckling på relativt kort tid. Efter beslutet om det västsvenska paketet i januari 2010 – där trängselskatten ingick som en komponent – och före införandet av trängselskatt 1 januari 2013 var stödet relativt svagt. Endast omkring var femte göteborgare ställde sig positiv till trängselskatten i 2011 års undersökning (Johansson 2012). Efter att trängselskatterna hade blivit verklighet och i samband med folkomröstningen 2014 hade stödet vuxit betydligt till 36-40 procent. Därefter har stödet minskat igen. År 2016 var det 29 procent av göteborgarna som ställde sig positiva till trängselskatten (figur 1).

Även de mer populära trafikåtgärderna som Marieholmstunneln och järnvägen mellan Göteborg och Borås uppvisar ett fallande opinionsstöd bland göteborgare under de senaste sex åren. Andelen positiva till dessa infrastrukturprojekt har minskat från 68 till 55 procent i fallet Marieholmstunneln och från 64 till 57 procent i fallet Boråsjärnvägen (figur 1).

### **Åsiktsavstånd föder elitmisstro och tvärtom**

I tidigare analyser av trängselskattomröstningen 2014 (Andersson & Oscarsson 2015) har vi visat att det finns ett betydande samband mellan låg tillit och att vara negativ till infrastruktuursatsningar av olika slag. Vi såg den gången ett samband mellan ideologisk vänster-högerorientering när det gäller trängselskattopinionen: personer till höger var mer skeptiska till skatter.

I tabell 2 redovisar hur olika befolkningsgrupper i Göteborgs Stad ställer sig till fyra olika infrastrukturprojekt. Vi redovisar för varje grupp andelen som ställer sig positiva till de olika förslagen, det vill säga anser att de är mycket bra eller ganska bra. I analysen har vi slagit samman respondentgruppen i den lokala SOM-undersökningen i Göteborg 2016 med de respondenter i den västsvenska SOM-undersökningen 2016 som är bosatta i Göteborg.

För att undersöka vad som kan tänkas påverka inställningen till de olika infrastruktuursatsningarna i Göteborg (dubbelspår mellan Göteborg och Borås, byggandet av Marieholmstunneln, införandet av trängselskatt och Västlänken) har vi i tabell 2 undersökt en rad socioekonomiska och politiska variabler. Om vi tittar i första kolumnen om dubbelspår från Göteborg till Borås finner vi inga större skillnader inom grupperna som skulle kunna förklara något om det sjunkande opinionsstödet (se figur 1). Så även om opinionsstödet sjunker generellt är de flesta oavsett grupp positiva till just denna infrastruktuursatsning.

**Tabell 2 Andel positiva till olika infrastruktur förslag bland boende i Göteborg, 2016 (procent)**

	Dubbelspår	Marieholms-tunneln	Trängselskatt	Västlänken
<i>Kön</i>				
Kvinnor	81	74	34	37
Man	81	84	32	39
<i>Ålder</i>				
16-29 år	80	71	44	49
30-49 år	80	79	38	45
50-64 år	81	81	27	33
65-85 år	82	81	25	25
<i>Utbildning</i>				
Låg	78	79	20	36
Medellåg	77	77	25	38
Medelhög	80	80	33	38
Hög	84	79	42	39
<i>Vänster-höger</i>				
Klart till vänster	83	72	56	45
Något till vänster	85	79	47	46
Varken till vänster eller till höger	77	76	24	37
Något till höger	81	84	26	32
Klart till höger	77	80	16	29
<i>Politikerförtroende</i>				
0=Mycket litet förtroende	74	78	15	20
25	83	78	28	25
33	80	78	30	34
50=Varken stort eller litet	78	73	32	37
66	84	82	49	55
75	87	84	53	51
100=Mycket stort förtroende	88	77	61	81
<i>Sammanlagd hushålls-inkomst i kronor</i>				
100 000 eller mindre	79	74	38	57
101 000 - 200 000	81	73	33	43
201 000 - 300 000	80	69	33	34
301 000 - 400 000	81	78	33	39
401 000 - 500 000	85	82	33	38
501 000 - 600 000	81	82	34	40
601 000 - 700 000	83	80	30	33
701 000 - 800 000	81	83	34	37
801 000 - 900 000	79	86	35	35
901 000 - 1 000 000	80	83	33	40
1 001 000 - 1 100 000	77	82	36	42
Mer än 1 100 000	80	80	36	33

Forts.

Tabell 2 forts.

	Dubbelspår	Marieholms-tunneln	Trängselskatt	Västlänken
<i>Stadsdel</i>				
Angered	79	74	24	55
Östra Göteborg	78	76	31	45
Örgryte-Härlanda	82	80	38	38
Centrum	85	81	42	40
Majorna-Linné	84	74	47	36
Askim-Frölunda-Högsbo	79	76	35	36
Västra Göteborg	81	82	28	30
Västra Hisingen	74	80	21	33
Lundby	83	80	32	43
Norra Hisingen	75	83	19	34
Samtliga	81	79	33	38
Antal personer	3 429	3 536	4 236	3 950

**Kommentar:** Tabellen ovan visar andelen med positiv inställning till olika fyra trafikåtgärder. I analysen ingår förutom de svarande i Göteborgs-SOM även de göteborgare som deltog i den västsvenska SOM-undersökningen 2016. Frågorna som ställdes i båda undersökningarna lyder: "Vilken är din åsikt om följande trafikåtgärder?". Åtgärderna är följande: "Dubbelspår", "Marieholmstunneln (ny älv-tunnel)", "Trängselskatt" och "Västlänken (tåg-tunnel under Göteborg)". Svartalternativen sträcker sig i sex steg från 1= "Mycket dåligt förslag" – 5="Mycket bra förslag", svarsalternativ 6="Ingen uppfattning" är i denna tabell bortkodade och ingår inte i basen. Frågan om politikerförtroende i SOM-undersökningen i Göteborg lyder: "Allmänt sett, hur stort förtroende har du för politiker i Göteborg?" och svarsalternativen sträcker sig i fyra steg från "Mycket litet förtroende" – "Mycket stort förtroende". I den västsvenska SOM-undersökningen lyder frågan: "Allmänt sett, hur stort förtroende har du för det sätt på vilket följande grupper sköter sitt arbete? – Kommunens politiker". Svarsalternativen sträcker sig från "Mycket litet förtroende", "Ganska litet förtroende", "Varken stort eller litet förtroende", "Ganska stort förtroende", "Mycket stort förtroende" och "Ingen uppfattning". Svartalternativet "Ingen uppfattning" är här bortkodat. Eftersom svarsalternativen skiljer sig mellan de båda undersökningarna väljer vi här att koda variabeln så att den går mellan 0-100, där 0="Mycket litet förtroende", 50="varken stort eller litet förtroende" och 100="Mycket stort förtroende".

**Källa:** Den lokala SOM-undersökningen i Göteborg 2016 och västsvenska SOM-undersökningen 2016.

Vad gäller Marieholmstunneln hittar vi några små effekter i grupperna kön, vänster-högerplacering, politikerförtroende, inkomst och stadsdel. Effekterna är dock inte särskilt stora och ligger i genomsnitt på 11 procentenheter. Kvinnor är mindre positiva än män, de som placerar sig till vänster på den politiska skalan är mindre positiva än de som placerar sig till höger och inom denna grupp finner vi den största skillnaden mellan de som är klart till vänster och de som är något till höger (12 procentenheter). Vad gäller politikerförtroende ser vi att de som varken har stort eller litet förtroende är minst positiva, medan de som har näst högst förtroende är mest positiva. I gruppen inkomst förefaller låginkomsttagare

vara mindre positiva till tunneln än de med högre inkomst. I grupperna ålder och utbildning finner vi däremot ytterst små effekter, likaså vad gäller invånarna i de olika stadsdelarna.

Trängselskatt som trafikfråga har avsevärt större effekter inom nästan alla grupper förutom kön och inkomst. I grupperna ålder, utbildning, vänster-högerplacering, politikerförtroende och stadsdel är den genomsnittliga effekten 31 procentenheter. Äldre är mindre positiva än yngre till införandet av trängselskatt, lågutbildade mindre positiva än högutbildade och de som placerar sig till höger är mindre positiva än de som placerar sig till vänster. Den största skillnaden hittar vi bland de som har högt respektive lågt förtroende för politiker, här ser vi att det skiljer 46 procentenheter mellan de som är positiva och de som är mindre positiva till trängselskatt. De med högt förtroende för politiker är mycket positiva till trängselskatt (61 procent), medan de som har lågt förtroende är markant mindre positiva (15 procent). Vad gäller stadsdelarna så är de som bor i innerstaden mer positiva till trängselskatt än de som bor utanför staden.

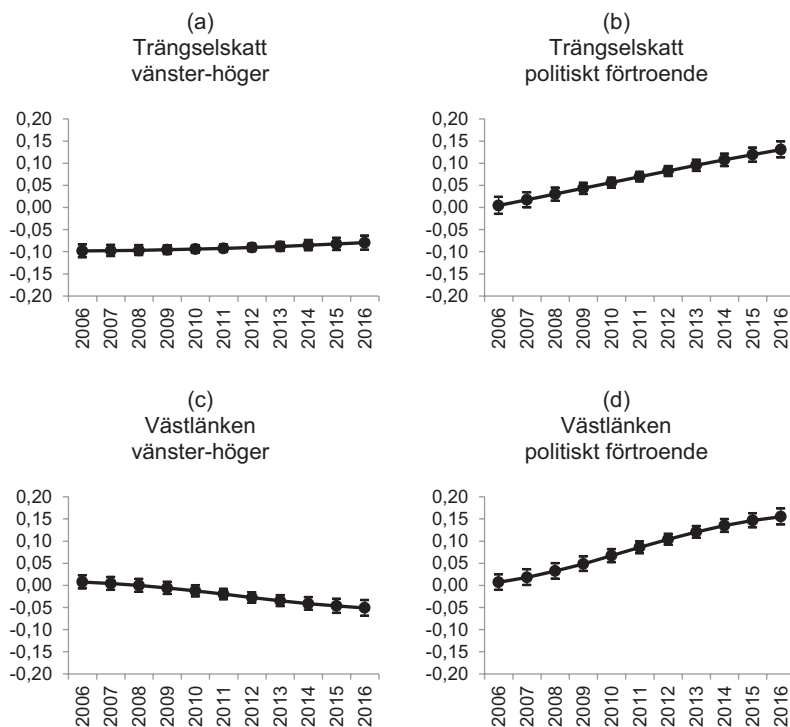
Den genomsnittliga förtroendeeffekten för Västlänken är 30 procentenheter. Här är skillnaden som störst mellan de som har lägst förtroende för politiker (20 procent) och högt förtroende (81 procent) – hela 61 procentenheter! Denna skillnad går i linje med vad tidigare forskning hittat – förtroende för politiker hänger samman med inställningen till nya infrastruktursatsningar (Andersson & Oscarsson 2015). Vidare är Västlänken mer populär bland unga än gamla och bland de som placerar sig till vänster än de som placerar sig till höger. Ser vi till inkomst kan vi se att Västlänken är mest populär i gruppen där människor tjänar minst och minst populär bland de som tjänar mest.

Det framgår av resultaten i tabell 2 att dubbelspår från Göteborg till Borås och Marieholmstunneln inte verkar vara opinionsmässigt lika problematiska satsningar som trängselskatten och Västlänken. Det verkar också som att inställningen till de senare två infrastruktursatsningarna är kopplade till förtroendet för politiker och var individerna placerar sig på vänster-högerdimensionen.

### **Allt starkare samband mellan åsikter och politikerförtroende**

Men är gapet i förtroende mellan positivt och negativt inställda till Västlänken och trängselskatter då någonting nytt? Och blir sambanden tydligare över tid? Vårt svar på de båda frågorna är ja. För att pröva om förklaringsfaktorer har blivit starkare eller svagare över tid har vi slagit samman resultat från svarande göteborgare som deltagit i de regionala SOM-undersökningarna ända tillbaka till 2006. Vi har sedan analyserat förklaringarna var och en för sig och tillsammans med hjälp av två olika logistiska regressionsanalyser där de båda sakfrågeåsikterna – trängselskatten och Västlänken – var beroende variabel. Resultaten presenteras i figur 2.

**Figur 2 Effekter av vänster-högerorientering och politiskt förtroende på attityderna till trängselskatt och Västlänken 2006-2016 (logistiska effekter)**



**Kommentar:** Figuren ovan visar marginaleffekter av vänster-höger och politiskt förtroende på inställningen till trängselskatt och Västlänken under åren 2006-2016. Resultaten är hämtade från två logistiska regressionsanalyser med följande variabler: utbildning, inkomstnivå, kön, förtroende, vänster-högerplacering över tid.

**Källa:** Den lokala SOM-undersökningen i Göteborg 2016 och västsvenska SOM-undersökningen 2016.

Resultaten visar att effekten av vänster-högerideologi har varit oförändrad i fallet trängselskatten (a) men blivit svagt mer negativ i fallet Västlänken (c) mellan 2006 och 2016. Det betyder att tendensen att göteborgare som står till höger är mindre positiv till trängselskatt än göteborgare som står till vänster är lika stark idag som för tio år sedan. Däremot utvecklas ett starkare samband mellan ideologi och inställning till Västlänken över tid. År 2006 var effekten nära noll vilket betyder att personer med olika vänster- och högerinställning då – när frågan var ny – inte skilde sig särskilt mycket åt i sin inställning till Västlänken. Över tid har det utvecklats ett svagt negativt samband – högeråsikter går hand i hand med skepsis till Västlänken – vilket visar att det finns tendenser att frågan om Västlänken blir



tydligare kopplat till vänster-höger. Sannolikt beror detta på att det främst varit partier som har högersympatisörer – Vägvalet, Moderaterna och Sverigedemokraterna – som drivit frågorna och kanaliserat missnöje med det västsvenska paketet.

Motsvarande resultat för hur betydelsen av politikerförtroende har förändrats över tid visar intressanta likheter mellan de två frågorna. För såväl trängselskatten (b) och Västlänken (d) är effekten av politikerförtroende klart starkare idag än för tio år sedan. Då fanns marginella skillnader i inställning till förslagen bland personer med olika grad av politikerförtroende. Idag är det en mycket tydlig skillnad: ju starkare förtroende för politiker desto mer positiv till trängselskatter och Västlänken. Omvänt, ju svagare förtroende för politiker desto mer negativ till de två infrastrukturförslagen.

### **En maratonutmaning för den lokala demokratin**

Den politiska majoriteten i Göteborg som infört trängselskatt och beslutat om Västlänken är för närvarande inte i takt med folkopinionen. SOM-undersökningarna i Västsverige visar att Göteborgarnas inställning är övervägande negativ både till trängselskatten (andelen negativa 51 procent) och Västlänken (andelen negativa 52 procent). Det är inte någon högljudd minoritet som protesterar mot infrastruktursatsningarna. Det finns ett tydligt folkligt flertal som tycker att trängselskatter och Västlänken är dåligt.

Att det saknas massivt folkligt stöd för implementerad policy är inte någon ovanlig situation. I en dynamisk representativ demokrati går de förtroendevalda ibland före och leder opinionen, ibland är det folkliga krav som förtroendevalda reagerar på. Över tid – även om det kan vara trögt – är det förstås tänkt att ett slags utjämning ska äga rum, exempelvis genom att förtroendevalda lyckas övertyga sina uppdragsgivare om det riktiga i förd politik och/eller att de reagerar på uppdragsgivarnas sanktionerade stöd och anpassar förd politik (Stimson, Mackuen & Erikson 1995; Mettler & Soss 2014; Soroka & Wlezien 2010; Kumlin & Stadelmann-Steffen 2014).

Infrastrukturfrågornas natur är speciell eftersom det inte är lika lätt att snabbt förändra eller justera förd politik som när det gäller till exempel skattesatser eller ersättningsnivåer. De beslut som av nödvändighet behöver fattas i de inledande skedena av stora byggnationer och investeringar knyter upp aktörer och får konsekvenser mycket långt in i framtiden. De långa tidsperspektiven sätter begränsningar i det politiska systemets förmåga att vara responsiv i förhållande till medborgarnas önskemål (Esaiasson & Wlezien 2016). För att undvika uppsplitande och mycket långdragna konflikter gäller därför att ha en mycket bred politisk förankring för den här typen av långsiktiga projekt och sedan framgångsrikt kunna överföra denna samsyn till framtidens förtroendevalda som ska ta ansvar för dess genomförande. Så har det uppenbarligen inte blivit i Göteborg. Tvärtom. De långsiktiga infrastrukturprojekten är idag en central stridsfråga på den lokala arenan.

Att förankra Västlänken hos Göteborgarna i efterhand är en utomordentligt stor utmaning. Och även om politiska majoriteter skulle ändras eller om Göteborgarna bytte ut alla sina förtroendevalda – skulle politiker i Göteborg ändå behöva genomföra och ta ansvar för beslut som fattats av tidigare politikergenerationer.

Det finns anledning att ta på allvar de ömsesidigt förstärkande fenomenen lågt politikerförtroende och negativ inställning till Västlänken. Frågan om Västlänken må vara en lägereld kring vilken medborgare med lågt politikerförtroende samlas: Västlänken blir den samlande stridsfrågan. Men det finns i botten också faktiska meningsskiljaktigheter i själva sakfrågan som i brist på gehör leder till ökande misstro. Därför kommer frågan om Västlänken under överskådlig tid innebära en stor utmaning för den lokala demokratin i Göteborg. Vi har haft förmånen att kunna följa opinionsutvecklingen under sakfrågornas livscykel fram till idag. Det blir spännande att fortsätta följa utvecklingen i våra årligen återkommande undersökningar.

## Not

- <sup>1</sup> Resultaten har tidigare analyserats i Solevid & Arkhede (2017). Frågan lyder: ”Vilken eller vilka frågor eller samhällsproblem tycker du är viktigast i dag i Göteborg? Ange högst tre frågor/samhällsproblem”. Resultaten för den nationella arenan gäller de göteborgare som deltog i den nationella SOM-undersökningen 2016. Frågan löd ”Vilken eller vilka frågor eller samhällsproblem tycker du är viktigast i Sverige i dag?”

## Referenser

- Andersson, Dennis & Henrik Oscarsson (2015). Folkomröstningen om trängselskatt i Göteborg 2014. I Bergström, Annika & Jonas Ohlsson (red) (2015). *Alla dessa val*. Göteborgs universitet, SOM-institutet.
- Annerstedt, Linn, Annika Bergström & Jonas Ohlsson (2017). Trafikvanor och attityder i Västra götaland. SOM-rapport 2017:9. Göteborgs universitet, SOM-institutet.
- Arkhede, Sofia & Henrik Oscarsson (2016). Svenska demokratitrender. SOM-rapport 2016:22. Göteborgs universitet, SOM-institutet.
- Assarsson, Jan (1995). Systemtilltro och brukarmisnöje – En reanalys av maktutredningens medborgarundersökning. *Statsvetenskaplig Tidskrift* 98: 157-184.
- Esaiasson, Peter & Christopher Wlezien (2016). Advances in the Study of Democratic Responsiveness: An Introduction. *Comparative Political Studies* 50(6): 699-710.
- Johansson, Folke (2012). Medborgarna och trängselskatten – efter beslutet. I Bergström, Annika & Jonas Ohlsson (red) (2012). *Medborgarna och välfärden*. Göteborgs universitet, SOM-institutet.

- Kumlin, Staffan. 2002. *The Personal and the Political*. Göteborg studies in Politics 78. Göteborg: Göteborgs universitet, statsvetenskapliga institutionen.
- Kumlin, Staffan & Isabella Stadelmann-Steffen (2014) *Citizens, Policy Feedback, and European Welfare States*. In Kumlin, Staffan & Isabella Stadelmann-Steffen (eds.) *How Welfare States Shape the Democratic Public*. Cheltenham, UK; Northampton, USA: Edward Elgar.
- Mettler, Suzanne & Joe Soss (2004) *The consequences of Public Policy or Democratic Citizenship: Bridging Policy Studies and Mass Politics*. *Perspectives on politics* 2:1
- Solevid, Maria & Sofia Arkhede (2017). *SOM-undersökningen i Göteborg 2016*. SOM-rapport 2017:31. Göteborgs universitet, SOM-institutet.
- Soroka, Stuart N. & Christopher Wlezien (2010) *Degrees of Democracy: Politics, Public Opinion and Policy*. New York: Cambridge University Press
- Stimson, James A., Michael B. Mackuen & Robert S. Erikson (1995). *Dynamic Representation*. *The American Political Science Review* 89(3): 543-565.

