

MINDRE VIKTIGT OCH INTE SÅ SVÅRT?

EN ÖVERSIKT AV ÄMNET INFRASTRUKTUR OCH INSTÄLLNING TILL ARBETSMARKNAD I VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

KLARA WÄRNLÖF BOVÉ

Sammanfattning

En väl utvecklad infrastruktur är en förutsättning för en levande region. Korta reseavstånd till arbete och fritidsaktiviteter minskar de upplevda avstånden inom regionen och främjar en levande arbetsmarknad. Detta kapitel berör två huvudsakliga teman – infrastruktur som en viktig samhällsfråga och för vem samt utmaningen att hitta ett bra jobb i närhet till boendområdet och vem som upplever det svårast. Analysen visar att infrastruktur var en viktig fråga för medelålders män med hög utbildning som hade en negativ inställning till Västlänken 2011 men att infrastruktur fallit i viktighetsgrad vid jämförelser med data från 2020. Minskningen visar sig störst i de grupper som främst nämnde området som viktigt. Att hitta ett bra jobb där en bor upplevs mindre svårt 2020 än 2014 men utmaningarna består för äldre och personer boende utanför Göteborg och kranskommunerna.

Sedan de västsvenska SOM-undersökningarnas start har frågan om viktiga regionala och kommunala samhällsproblem och frågor ställts. Frågan är formulerad som ”*Vilken eller vilka frågor eller samhällsproblem tycker du är viktigast i Västra Götaland idag? Ange högst tre frågor/samhällsproblem.*” samt motsvarande fråga för ”*.kommunen där du bor*”. Frågan besvaras i ett öppet fält där respondenten får skriva sitt svar fritt¹. Infrastruktur *på regional nivå* har nämnts i varierande grad, 1 av 5 till 1 av 4 av de svarande har angett infrastruktur som en viktig fråga/samhällsproblem sedan 1998. Omnämmandet av infrastruktur nådde sin topp 2012 då 1 av 4 uppgav det som en av maximalt tre viktiga samhällsfrågor/samhällsproblem (figur 1). Under samma tidsperiod har även frågor ställts om åsikt i beslutade trafikåtgärder. Västragötalänningarna har fått ta ställning till vad de tycker om Västlänken, Marieholmstunneln och trängselskatten på samma sätt sedan 2011 (tabell 1). Vidare har inställningen till arbetsmarknaden i regionen undersökts vid två tillfällen (2014 och 2020.) Kapitlets andra del berör frågan om möjligheten att hitta ett bra jobb i närhet till boendet.

Således ämnar kapitlet både att undersöka för vem infrastruktur är en viktig fråga och om sannolikheten att nämna infrastruktur som ett samhällsproblem/ fråga påverkas av inställning till ett antal beslutade trafikåtgärder samt vilka grupper som upplever det svårast att hitta ett bra jobb där dom bor.

Infrastruktur i väst

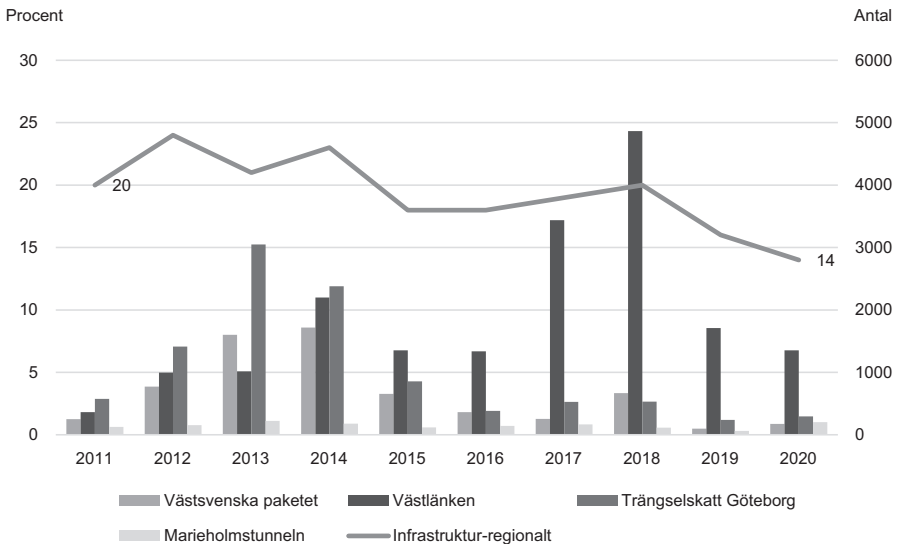
Västra Götalandsregionens ansvar för infrastrukturella satsningar har varit i ropet under det senaste decenniet utifrån de stora satsningar som utretts, beslutats, påbörjats och genomförts. Infrastruktur som begrepp beskrivs som *anläggningar och strukturer och säkrat grundläggande funktioner i samhället* (Wikipedia, 2021). Därmed inrymmer infrastruktur elnät, vägar och järnvägar, digital infrastruktur och telefonnätet. I kapitlet fokuserar vi på den del av infrastruktur som berör tåg och vägnätet.

För att minska de upplevda avstånden är en väl utvecklad infrastruktur där kommunikationer- både kollektivtrafik, godstransport och privatpendling viktigt. En långsiktigt hållbar utveckling av infrastruktur främjar också investeringsviljan hos företag och är i linje med både nationella och regionala mål. Boende i regionen är beroende av ett väl fungerande vägnät och kollektivtrafik för att hålla landsbygden levande och underlätta pendling mellan landsbygd och stad. Investeringar i infrastruktur är kopplade till ökad välfärd i form av tids- och kostnadsbesparingar, ökad säkerhet inom transportsektorn och rent ekonomiska vinster i form av ekonomisk tillväxt och ett ökat antal arbetstillfällen (Vyttautas & Simkunaite, 2009).

När beslutet fattades om att inleda projekt *Västsvenska paketet* hade säkerligen beslutsfattarna allt det ovan nämnda och mycket mer i åtanke. Själva beskriver huvudmannen, Trafikverket satsningen såhär ”*Västsvrige växer och utvecklas... Genom att investera i infrastruktur öppnar vi möjligheter för en positiv utveckling... För att knyta ihop Västsvrige och göra regionen starkare krävs omfattande insatser*” (Trafikverket, 2021). Under 2010 beslutades alltså om stora investeringar i Västra Götalands infrastruktur genom det så kallade Västsvenska paketet. Utbyggd kollektivtrafik, Marieholmstunneln, en ny bro till Hisingen, en ny knutpunkt i Gamlestaden, Västlänken, och trängselskatten i Göteborg är alla delar av det Västsvenska paketet.

Paketet har mött motstånd och kritik både exemplifierat av den namninsamling som ledde till den lokala folkomröstningen om trängselskatten som ägde rum i samband med 2014 års nationella, regionala och lokala val, samt lokalpartiet Demokraternas valframgångar 2018. Folkomröstningen 2014 resulterade i att 57 procent röstade nej till trängselskattens fortsatta förekommande i Göteborgs Stad, 43 procent röstade ja och valdeltagandet var 73 procent (www.val.se). Folkomröstningen var rådgivande och det slutgiltiga beslutet om trängselskatt togs i riksdagen där det fanns en stabil majoritet för trängselskattens varande (Sveriges Riksdag, 2012). Demokraterna gick till val 2018 på att stoppa byggandet av västlänken och nådde stora valframgångar med 18 procent av väljarstödet och blev därmed Göteborgs näst största parti. Den samlade kritiken har bland annat handlat om orättvist placerade kontrollpunkter för trängselskatten, bristfällig ekonomisk insyn, stor miljöpåverkan men också om projektet i dess form ens är väl ämnat för att åstadkomma de mål som uppges (Eriksson, o.a., 2012; Lidbeck, 2021; Stoppa västlänken, 2018).

Figur 1 Andel som nämnt infrastruktur som en av högst tre viktiga samhällsfrågor/samhällsproblem på regional nivå, samt antal träffar på valda sökord i mediearkivet, 2011–2020 (procent, antal)



Kommentar: Frågan lyder 'Vilken eller vilka frågor eller problem tycker du är viktigast i dag i Västra Götaland? Ange högst tre frågor/samhällsproblem.' Sökord i Retrievers mediearkiv enligt redovisade kategorier.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2011–2020 och Mediearkivet.

Detta kapitel fokuserar på tre trafikåtgärder. Den första, trängselskatten i Göteborg som infördes 1 januari 2013 efter beslut i riksdagen maj 2012. Den andra, arbetet med Marieholmstunneln (ny älvtunnel) vilket påbörjades med schaktning 2016, togs i trafik den 16 december 2020 och utgör numera en ytterligare förbindelse mellan fastlandet och Hisingen och slutligen Västlänken (tågtunnel under Göteborg) som är västsvenska paketets största projekt vilket inleddes i maj 2018 med förväntad invigning 2026.

Fokus i följande analys ligger på ändpunkterna under tidsperioden 2011–2020 och tabell 1 redovisar Västra Götalänningarnas åsikter om trafikåtgärderna vid dessa två tillfällen. 2011 svarade drygt 40 procent att de inte hade någon uppfattning om Marieholmstunneln och Västlänken medan 26 procent hävdade *ingen uppfattning* i frågan om trängselskatten. 2020 står andelen med ingen uppfattning i frågan om Marieholmstunneln kvar vid liknande nivåer medan andelen utan åsikt i frågan om trängselskatt och Västlänken sjunkit med sju (7) respektive sex (6) procentenheter.

Bland dem som har en åsikt i frågan visar tabell 1 på de största skillnaderna gällande åsikten i fråga om Västlänken där andel som svarat att det är en mycket eller ganska bra trafikåtgärd minskat från 41 procent till 29 procent och andelen som

tycker förslaget är mycket eller ganska dåligt ökat från 7 procent till 23 procent. Skillnaden mellan 2011 och 2020 gällande åsikterna om Västlänken sätter fingret på en pedagogisk utmaning som innebär att jämföra vår första mätning av Västlänkens varande med den senaste utan att ta hänsyn till svängningarna däremellan. Figur 1 ger en indikation på att kännedomen om Västlänken var begränsad gällande omfattning och innehåll 2011. Sökordet *Västlänken* gav utslag 362 tillfällen i Mediearkivet under 2011 jämfört med nära 5 000 gånger 2018. Åsikterna kring trängselskattens vara eller inte vara har blivit mer positiv då andelen som tycker förslaget är bra har ökat från 17 procent till 29 procent medan andelen negativa minskat från 46 procent till 38 procent. Motsvarande förändring för Marieholms-tunneln är andelen som tycker mycket eller ganska bra om förslaget 2011 var 48 procent, en andel som minskade till 29 procent 2020.

Tabell 1 Uppfattning om aktuella infrastrukturprojekt, Västra Götaland och 2011 och 2020 (procent)

	Mycket bra förslag	Ganska bra förslag	Varken bra eller dåligt	Ganska dåligt förslag	Mycket dåligt förslag	Ingen uppfattning	Summa procent	Antal svarande
2011								
Trängselskatt i Göteborg	8	9	11	10	36	26	100	3 008
Marieholmtunnel (ny älv-tunnel)	28	20	7	1	1	43	100	2 999
Västlänken (tågtunnel under Göteborg)	20	21	10	3	4	42	100	3 005
2020								
Trängselskatt i Göteborg	10	19	16	13	25	19	100	2 859
Marieholmtunnel (ny älv-tunnel)	19	20	10	2	3	46	100	2 840
Västlänken (tågtunnel under Göteborg)	11	18	12	7	16	36	100	2 857

Kommentar: Frågan lyder 'Vilken är din åsikt om följande beslutade trafikåtgärder?' Procentbasen utgörs av de som besvarat respektive delfråga. Samtliga svarsalternativ redovisade.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2011 och 2020.

En översiktlig analys av förändringarna redovisade i tabell 1 jämförda med omnämningen av trafikåtgärderna i mediearkivet samt den redovisade tidsplanen för de olika projekten indikerar att ett högre omnämnande av frågan i medier, och närhet i tid till projektets genomförande resulterar i en mer negativ inställning till trafikförslagen. Trängselskatten nådde sin mesta omnämning i medierna inför och kring folkomröstningen 2014, Marieholms-tunneln har nämnts i lägre utsträckning under hela tidsperioden men en liten ökning i samband med starten av projektet

och inför dess öppnande 2020. Västlänken är den trafikåtgärd som utan jämförelse har omnämnts mest i medierna med en mindre topp under valåret 2014 och sin verkliga toppnotering inför byggstart och kring valet 2018.

Viktigt för vem?

För att åter närma oss kopplingen mellan att nämna infrastruktur som en viktig fråga /ett viktigt samhällsproblem och åsikten i olika trafikåtgärder visar tabell 2 andelen som nämner infrastruktur i olika socioekonomiska grupper, boendekommun, pendlingsvana samt åsikt i de olika beslutade trafikåtgärderna. Boendekommun representerar huruvida infrastruktur omnämns oftare beroende på om du bor i en storstad, kranskommun eller övrig kommun i Västsverige. I och med att infrastruktur kommer analyseras i relation till Göteborgscenterade trafikåtgärder så fyller variabeln även en sekundär funktion. Pendlingsvana är inkluderad för att belysa beröringsgrad. Varierar viktighetsgraden av infrastruktur beroende på om bil eller kollektivtrafik är vanligaste pendlingsdonet?

På aggregerad nivå har omnämmandet av infrastruktur minskat från 20 procent 2011 till 11 procent 2020. Under samma period har integration/migration seglat upp som en permanent fråga på invånarnas topp 10 lista över viktiga samhällsfrågor/problem. Även skola/utbildning har etablerat sig på en topplacering medan den ständigt mest omnämnda kategorin sjukvård varit ohotad etta under hela perioden (Martinsson & Andersson, Västsvenska trender 1998–2020, 2020). Omnämmandet av infrastruktur har gått ner 9 procentenheter under perioden 2011–2020 men under ytan på minskningen på aggregerad nivå hittar vi en stor variation av förändringar som hjälper oss att förstå för vem som frågan var viktigast 2011 och om det förändrats 10 år senare.

Inledningsvis kan noteras att förändringen i andelen som nämnt infrastruktur i de redovisade grupperna har minskat i alla grupper, samt att andelen omnämmanden är *signifikant* lägre i samtliga fall med undantag för tre grupper. Personer i åldersgruppen 16–29 år, pendlare som använder annat transportmedel än bil och kollektivtrafik samt gruppen som är positivt inställda till trängselskatten nämner alla infrastruktur i något lägre grad 2020 än 2011 men minskningen är inte signifikant.

De största förändringarna finner vi i de grupper som i högst utsträckning nämnde infrastruktur 2011 och det är också inom de grupperna som omnämmandet har minskat mest. Bilpendlare samt personer negativa till västlänken var de grupper som i högst grad nämnde infrastruktur 2011. 2020 ingår samma grupper fortfarande i segmentet med jämförelsevis högst omnämningar men har minskat med 18 och 16 procentenheter respektive. Minskningar runt 10 procentenheter hittar vi i grupperna män, 30–64 åringar, medel- och högutbildade samt boende i kranskommuner medan andelen omnämningar som minskat i lägre grad än genomsnittet hittar vi bland annat i grupperna kvinnor, 65+, lågutbildade samt pendlare med annat färdmedel än bil.

Tabell 2 Andel västsvenskar som nämner infrastruktur som en viktig regional samhällsfråga/ samhällsproblem 2011 och 2020 (procent, procentdifferenser och signifikans)

	2011		2020		Differens
	Infrastruktur	Antal	Infrastruktur	Antal	
Samtliga	20	3 151	14	3 005	-6**
Kön					
Kvinna	16	1 673	11	1 604	-5**
Man	24	1 478	17	1 395	-7**
Ålder					
16–29 år	15	468	12	447	-3
30–49 år	22	969	15	872	-7**
50–64 år	23	901	15	790	-8**
65–85 år	17	812	13	896	-4**
Utbildning¹					
Låg	11	652	6	451	-5**
Medel	19	1 299	12	1 158	-7**
Hög	27	1 111	19	1 279	-8**
Kommun					
Göteborg	21	882	17	937	-4**
Kranskommun ²	25	776	17	795	-8**
Annan kommun i Västra Götaland	16	1 493	10	1 273	-6**
Pendlare					
Arbetar/studerar ej	17	712	12	805	-5**
Bilpendlare	32	1 209	14	1 024	-18**
Kollektivtrafik (buss/tåg/spårvagn)	23	387	17	366	-6**
Annat	19	843	16	810	-2
Åsikt om Västlänken					
Positiv	26	1 239	19	833	-7**
Varken positiv eller negativ	21	286	14	338	-7**
Negativ	34	214	18	672	-16**
Ingen uppfattning	12	1 266	9	1 014	-3**
Åsikt om Trängselskatt i Göteborg					
Positiv	24	506	21	779	-3
Varken positiv eller negativ	24	328	15	454	-9**
Negativ	24	1 399	13	1 096	-11**
Ingen uppfattning	10	775	6	530	-4**
Åsikt om Marieholmstunneln					
Positiv	27	1 431	19	1 116	-8**
Varken positiv eller negativ	20	217	13	298	-7**
Negativ	27	63	15	128	-12**
Ingen uppfattning	12	1 288	11	1 298	-1**

Kommentar: Frågan lyder 'Vilken eller vilka frågor eller problem tycker du är viktigast i dag i Västra Götaland? Ange högst tre frågor/samhällsproblem.'¹ Låg = ej fullgjord obligatorisk skola eller grundskola, Medellåg = gymnasium, folkhögskola eller motsvarande, Medelhög = eftergymnasial utbildning, men ej examen från högskola/universitet, Hög = examen från högskola/universitet.² I kranskommun ingår Kungsbacka, Härryda, Partille, Öckerö, Stenungsund, Tjörn, Mölndal, Kungälv, Ale, Lerum och Alingsås. **Signifikant förändring 95 procent, ensidigt test.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2011 och 2020.

2011 nämndes infrastruktur oftare av personer negativa till Västlänken jämfört med de som var positiva, lika ofta av dem med positivt eller negativ inställning till trängselskatten och Marieholmstunneln. 2020 förändrades läget till att åsikt i frågan om västlänken inte påverkade andelen som nämnde infrastruktur medan de med *positiv* inställning till trängselskatt och Marieholmstunneln nämnde infrastruktur i högre grad än dom med negativ inställning.

För att pröva huruvida det finns ett samband mellan åsikt i frågor om trafikåtgärder och benägenhet att nämna infrastruktur som ett av max tre viktiga samhällsfrågor/problem utfördes även en analys som bygger på en större regressionsmodell där vi kunnat ta hänsyn till många olika faktorer samtidigt (se appendix 1). Huvudsambanden avser benägenheten att nämna infrastruktur beroende på åsikt om tre beslutade trafikåtgärder. Sambandet har analyserats under kontroll för socioekonomiska faktorer, kommun och pendlingsvanor enligt redovisat i tabell 2.

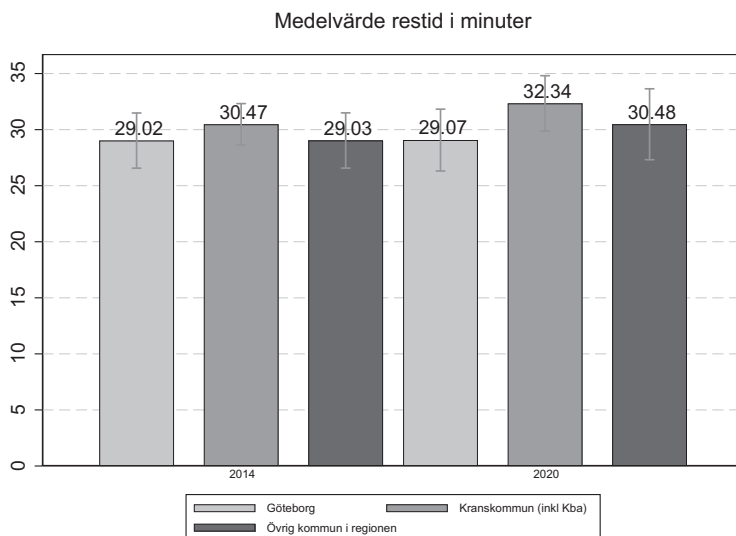
Ett signifikant samband mellan åsikt i fråga om Marieholmstunneln och benägenhet att nämna infrastruktur finns för både 2011 och 2020 i riktningen att desto mer positiv till Marieholmstunneln desto mer benägen att nämna infrastruktur som en viktig fråga /problem. Gällande trängselskatten finns inget signifikant samband 2011 men ett svagt sådant 2020. Även då i riktningen att den som är positivt inställd till trängselskatten 2020 har högre benägenhet att nämna infrastruktur. Slutligen gällande västlänken, det västsvenska paketets största projekt, finns det där något samband mellan åsikt i frågan och benägenhet att tycka infrastruktur är viktigt? Svaret är ett rungande nej. Åsikt i frågan om västlänken påverkar inte benägenheten att nämna infrastruktur som ett av max tre samhällsfrågor/ problem i de västsvenska SOM-undersökningarna varken 2011 eller 2020.

Pendling i tid och distans

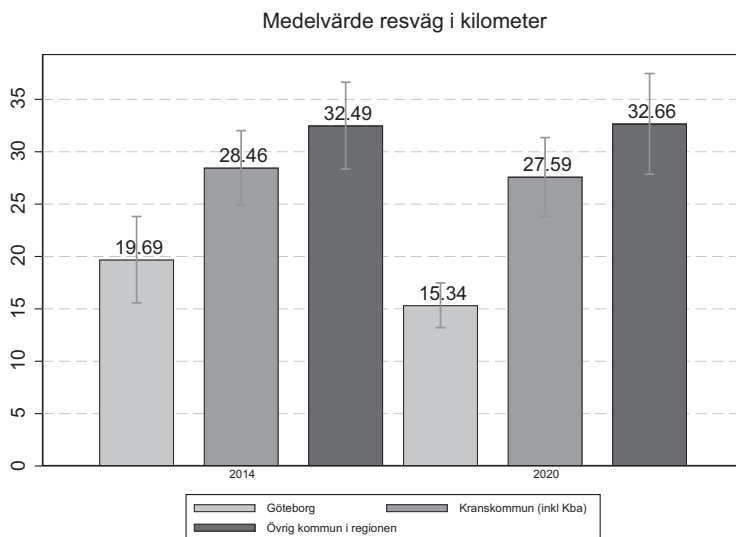
Motivationen bakom att utveckla infrastrukturen i en region är som tidigare nämnt förknippat med en vilja utöka den möjliga geografiska arbetsmarknaden, möjliggöra effektiv pendling mellan stad och landsbygd för att upprätthålla en tillgänglig region. Tendensen under pandemiåren må ha varit att utflyttning från städer har ökat då både högre utbildning och en del av arbetsmarknaden blivit ortsoberoende, men den långsiktiga trenden har varit en ökad grad av urbanisering. Städerna lockar där både de kvalificerade och okvalificerade jobben är fler i både proportion och antal (Svanström, 2015).

Vad en person i arbetsför ålder betraktar som geografisk gångbar arbetsmarknad baseras både på praktiska förutsättningar och på förväntningar på hur långt en ska behöva pendla till ett arbete innan det blir aktuellt att flytta för att arbeta eller söka nya jobb. Praktiska förutsättningar kan ha att göra med tillgång till bil eller kollektivtrafik medan förväntningar har mer att göra med hur valt transportmedel fungerar och vad en är van vid.

Figur 2a Pendling till skola/ arbete i minuter, 2014 och 2020 (medelvärde)



Figur 2b Pendling till skola/ arbete i kilometer, 2014 och 2020 (medelvärde)



Kommentar: Frågan lyder 'Ungefär hur lång resväg respektive restid har du normalt till arbetet/skolan?' Värderna över 500 km och 500 minuter har kodats bort i underlaget. Endast personer som uppger att dom arbetar/studerar och tar sig till arbete/ skola genom bil som passagerare/förare, buss, spårvagn eller pendeltåg är med i basen. Antal 2014: 1 451 och antal 2020: 1 382.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2014 och 2020.

Distansen kollektivtrafikpendlare i Göteborgs Stad täcker på 30 minuters pendling kan skilja sig från distansen en bilpendlare i andra delar av regionen täcker på samma tid. Figur 2a och 2b visar just detta, att medelvärde på antal minuter som boende i olika delar av regionen pendlar till arbete eller studier i Göteborg, kranskommuner och övrigt i regionen skiljer sig marginellt. Restid i minuter har inte heller förändrats nämnvärt sedan 2014. Runt 30 minuter tar det för boende i Västra Götalandsregionen att ta sig till arbete eller studier. Däremot är distansen de färdas under denna halvtimme signifikant längre utanför Göteborg än i Göteborgs Stad (figur 2b).

Arbetsmarknad i boendeområdet

I de västsvenska SOM-undersökningarna har ett antal frågor ställts på temat *I vilken utsträckning instämmer du i följande påståenden om din nuvarande arbetsituation?* I frågebatteriet ombeds det av de svarande som är förvärvsarbetande ta ställning till ett antal påståenden varav ett lyder Det är svårt att hitta ett arbete som passar mig bra där jag bor. Frågan har ställts två gånger, 2014 och 2020 och tabell 3 redovisar andelen som angett att de instämmer helt i påståendet. Andelen som finner det svårt att hitta ett arbete som passar bra där dom bor har sjunkit signifikant med sex procentenheter. Alla signifikanta förändringar i upplevd svårighet att hitta ett bra jobb i boendeområdet är negativa, det vill säga att färre instämmer helt i påståendet idag jämfört med 2014. Störst minskning finner vi i grupperna män, 50–64 åringar med medellåg utbildning, boende utanför Göteborgs Stad och bil/kollektivpendlare där minskningen i samtliga fall ligger runt 7 procentenheter.

Återigen testar vi sambandet med hjälp av en regressionsmodell där vi kunnat ta hänsyn till många olika faktorer samtidigt (se appendix 2). Under kontroll för övriga variabler i modellen så är det färre yngre än äldre som håller med om påståendet både 2014 och 2020. Boende i kranskommuner (inkl. Kungsbacka) jämfört med boende i Göteborg höll i högre grad med om att det är svårt att hitta ett bra arbete där dom bor 2014 medan den effekten försvunnit i samma modell 2020. Både 2014 och 2020 håller boende i andra delar av Västra Götalandsregionen med om påståendet i högre utsträckning än boende i Göteborg. Kollektivtrafikpendlare uppgav 2014 att det var svårt att hitta arbete nära boendet 2014 – en effekt som försvunnit i 2020 års mätningar.

Tabell 3 I vilken utsträckning instämmer du i följande påståenden om din nuvarande arbetssituation? Det är svårt att hitta ett arbete som passar mig bra där jag bor 2014 och 2020 (procent, procentdifferenser)

	2014		2020		Differens
	Instämmer helt	Antal	Instämmer helt	Antal	
Samtliga	20	1 659	14	1 739	-6**
Kön					
Kvinna	17	840	15	906	-2
Man	23	816	14	828	-9**
Ålder					
16–29 år	24	230	18	229	-6
30–49 år	19	702	15	757	-4**
50–64 år	21	636	13	659	-8**
65–85 år	9	91	10	94	+1
Utbildning¹					
Låg	25	134	20	89	-5
Medel låg	23	515	16	492	-8**
Medel hög	20	372	15	409	-5**
Hög	16	628	13	741	-3
Kommun					
Göteborg	12	525	10	593	-2
Kranskommun ²	22	440	15	479	-7**
Annan kommun i Västra Götaland	24	694	18	667	-6**
Pendlare					
Arbetar/studerar ej	15	26	16	56	+1
Bilpendlare	21	935	15	1 051	-6**
Kollektivtrafik (buss/tåg/spårvagn)	19	263	12	181	-7**
Annat	17	435	13	451	-4**

Kommentar: Frågan lyder 'I vilken utsträckning instämmer du i följande påståenden om din nuvarande arbetssituation? Det är svårt att hitta ett arbete som passar mig bra där jag bor.'

¹ Låg = ej fullgjord obligatorisk skola eller grundskola, Medellåg = gymnasium, folkhögskola eller motsvarande, Medelhög = eftergymnasial utbildning, men ej examen från högskola/universitet, Hög = examen från högskola/universitet. ² I kranskommun ingår Kungsbacka, Härryda, Partille, Öckerö, Stenungsund, Tjörn, Mölndal, Kungälv, Ale, Lerum och Alingsås. **Signifikant förändring 95 procent, ensidigt test.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2014 och 2020.

Avslutning

Den västsvenska SOM-undersökningen 2011 och 2020 visar att färre personer nu än då anser att infrastruktur är en av tre viktiga samhällsfrågor eller samhällsproblem. Andelen som i fritextsvar uppger infrastruktur som en viktig samhällsfråga/samhällsproblem har minskat med 9 procentenheter när 2020 års undersökning jämförs med 2011 års undersökning. Omnämmanden 2011 gjordes i högst grad av äldre bilpendlande män, med hög utbildning och bosatta i kranskommun. 2020

återfinns samma grupper bland dem som nämner infrastruktur i högst utsträckning men utan att särskilja sig från övriga grupper i lika hög grad. De huvudsamband som var signifikanta i vår regressionsmodell var i positiv riktning. Resultaten visar därmed att, tvärt emot vad en kan tänka sig så är den grupp som nämner infrastruktur som en viktig samhällsfråga/ problem mer positiva än negativa till flera av de trafikåtgärder som det frågats om. De som nämnde infrastruktur som en viktig samhällsfråga/problem var mer positivt inställda till *trängselskatten* i mätningen 2020 samt *Marieholmstunneln* i mätningarna 2011 och 2020.

Invånare i Västra Götalandsregionen som arbetar eller studerar har liknande restid till arbetsplats/studier oavsett var i regionen en bor. Sträckan som täcks under dessa minuter varierar dock. Den upplevda svårigheten att hitta ett bra jobb i området där en bor är högre bland äldre än yngre. Mellan mätningarna 2014 och 2020 har andelen som uppger det svårt att hitta ett bra jobb i området minskat signifikant. Spridningen mellan de som tyckte det var minst och mest svårt att hitta ett bra arbete i boendeområdet har minskat när 2020 jämförs med 2014. Svårast att hitta ett bra jobb där en bor upplevs det dock fortsatt för unga samt boende utanför Göteborg med omnejd. Personer som pendlar med hjälp av kollektivtrafik upplevde det svårt 2014 medan pendlingsvanor inte har någon signifikant påverkan på hur svårigheter med att hitta jobb i närheten upplevs 2020. Då mätningar inte gjorts mellan åren är det svårt att varken bekräfta eller dementera att den uppmätta minskningen är kopplad till den pandemi som härjade under tiden som svaren 2020 samlades in. Arbetsmarknaden under pandemin möjliggjorde och påtvingade en större flexibilitet till hemarbete för flera sektorer. Framtida studier får visa i vilken grad den ökande andelen hemarbete under pandemin består, samt hur det i så fall påverkar den regionala arbetsmarknadens upplevda tillgänglighet.

Både omnämmandet av infrastruktur och den upplevda svårigheten att få ett bra jobb i närheten av boendet har minskat vid en jämförelse mellan början och slutet av det senaste decenniet. Infrastrukturens plats på invånarnas agenda har dels fått konkurrens av andra viktiga frågor som seglat upp på dagordningen och dels så har den bitvis hätska debatten om regionens infrastruktursatsningar minskat. Andra studier visar att tiden ännu inte läkt de sår som skapades gällande politikerförtroende i trafiksatsningarnas kärna, Göteborg som resultat av att flertalet av infrastruktursatsningarna inte hade folkligt stöd (Oscarsson, Solevid, & Ahlbom, 2021). Det ligger därmed närmare till hands att tro att andra frågors relativa viktighet är vad som gjort att andelen omnämmanden av infrastruktur minskat mellan åren.

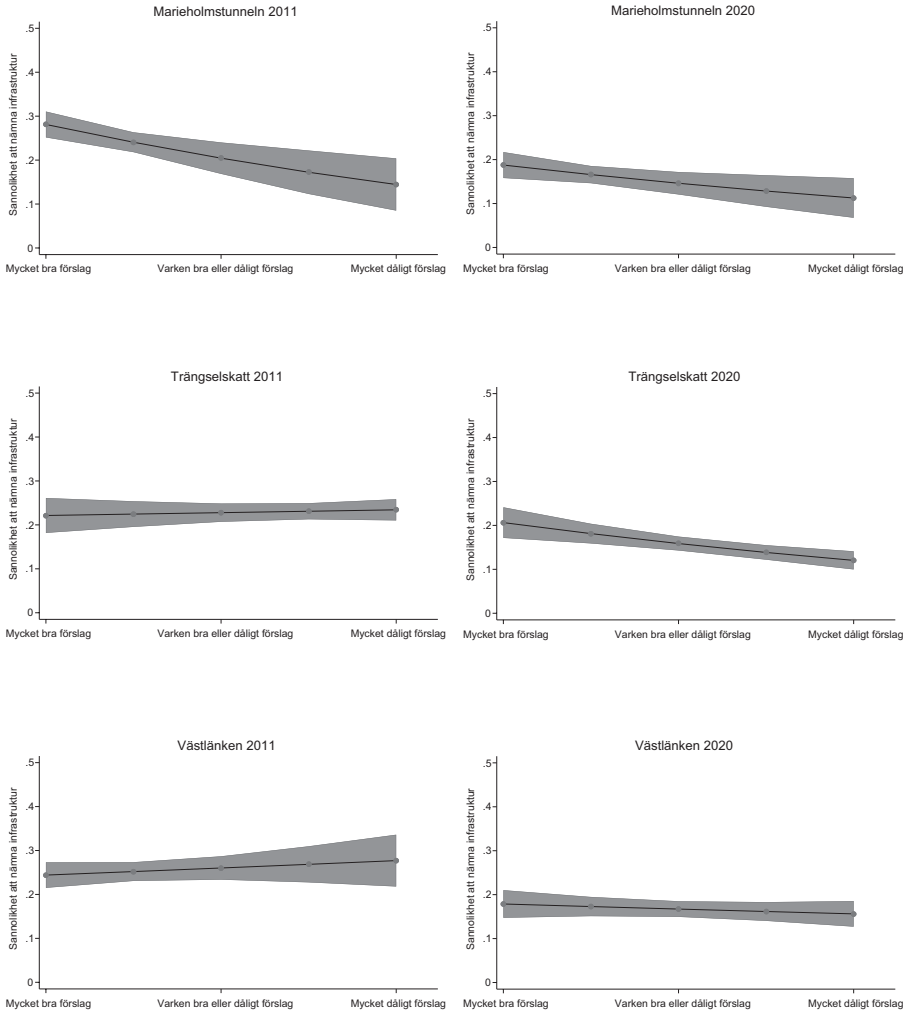
Not

¹ Den fråga som används sedan 1998 i de västsvenska SOM-undersökningarna lyder: ”Vilken eller vilka frågor eller samhällsproblem tycker du är viktigast i Sverige idag? Ange högst tre frågor/samhällsproblem.” och svarsformatet består av ett öppet fält där respondenterna har möjlighet att själva skriva ned upp till tre samhällsproblem. SOM-institutet har utvecklat en kodningsmall för olika möjliga samhällsproblem och frågor som kan beskrivas av respondenterna. Kodningen resulterar i dryga 20-talet övergripande huvudkategorier där infrastruktur är en av dem. De upp till tre angivna svaren betraktas i våra analyser här som lika viktiga, oavsett ordningsföljden de skrivs i. Genom åren har ändå detta frågeinstrument visat sig fungera väl då andelen som ger ett svar på frågan har legat över 80 procent (Martinsson & Weissenbilder, *Polariserade problembeskrivningar?*, 2019).

Referenser

- Eriksson, L., Grek, M., Norberg, C., Olsson, E., Sjöqvist, O. & Spånglund, A. (2012). Västlänken – Analys ur ett tekniskt och ekonomiskt perspektiv. *Institutionen för Bygg- och Miljöteknik*, 64-69.
- Lidbeck, K. (den 25 juni 2021). Var är debatten om Västlänken? *Göteborgs-Posten*.
- Martinsson, J. & Andersson, U. (2020). *Västsvenska trender 1998–2020*. Göteborgs universitet: SOM-institutet.
- Martinsson, J. & Weissenbilder, M. (2019). Polariserade problembeskrivningar? i U. Andersson, B. Rönnerstrand, P. Öhberg & A. Bergström (red), *Storm och stiljte* (s. 409-419). Göteborgs universitet: SOM-institutet.
- Oscarsson, H., Solevid, M. & Ahlbom, J. (2021). Hur mår demokratin i Göteborg? i B. Rönnerstrand, M. Solevid & H. Oscarsson (red), *Hög tid för Göteborg* (s. 37-63). Göteborg: SOM-institutet.
- Stoppa västlänken* (den 15 Augusti 2018). Hämtat från stoppavastlanken.nu: <http://stoppavastlanken.nu/experternas-tunga-kritik/>
- Svanström, S. (den 3 Mars 2015). *Urbanisering – från land till stad*. Hämtat från [www.scb.se](https://www.scb.se/https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2015/Urbanisering-fran-land-till-stad/): <https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2015/Urbanisering-fran-land-till-stad/>
- Sveriges Riksdag* (den 24 April 2012). Hämtat från www.riksdagen.se: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/interpellation/transgelskatten-i-goteborg_H010391
- Trafikverket (den 14 oktober 2021). *Västsvenska paketet*. Hämtat från Trafikverket: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/vi-bygger-och-forbattrar/Vastsvenska-paketet/>
- Vytautas, S. & Simkunaite, I. (den 5 augusti 2009). Socio-Economic Impact of Infrastructure Investments. *Economics of Engineering Decisions*, 63(3), s. 16-25.
- Wikipedia (den 31 oktober 2021). *Wikipedia*. Hämtat från <https://sv.wikipedia.org/wiki/Infrastruktur>

Appendix 1. Samband mellan åsikt om trafikåtgärder och benägenhet att nämna infrastruktur, 2011 och 2011 (predicerade sannolikheter)

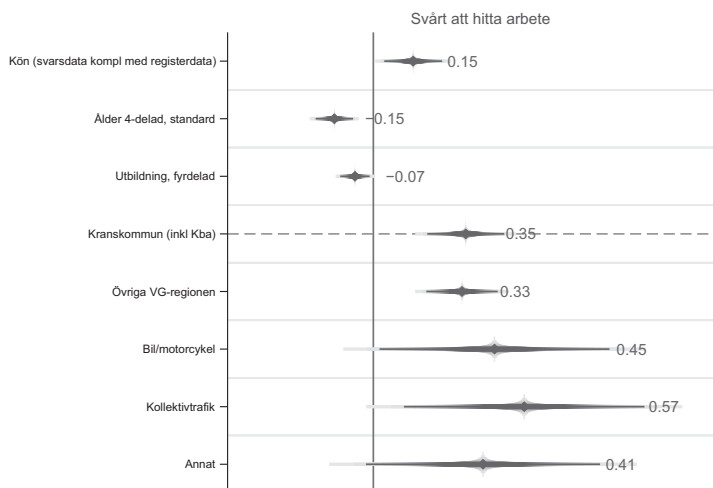


Kommentar: Figureorna visar den förväntade andelen som nämner infrastruktur som en viktig samhällsfråga/ samhällsproblem och konfidensintervall för grupper med åsikt i frågor om trafikåtgärder år 2011 och 2020. Modellen är kontrollerad för kön, ålder, utbildningsnivå, boendekommun och pendlingsvanor (se tabell 2 för detaljer om olika befolkningsgrupper).

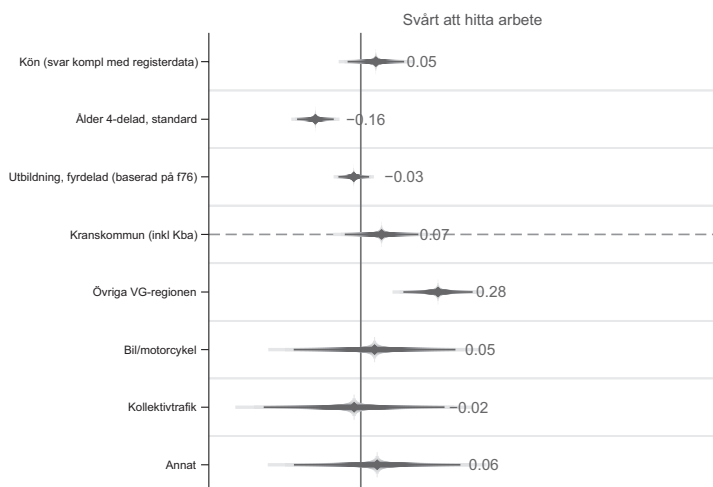
Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2011 och 2020.

Appendix 2.

Figur i OLS Regressionsanalys: Svårigheter att hitta ett bra arbete där jag bor, 2014



Figur ii OLS Regressionsanalys: Svårigheter att hitta ett bra arbete där jag bor, 2020



Kommentar: Frågan lyder 'I vilken utsträckning instämmer du i följande påstående om din nuvarande arbetssituation? Det är svårt att hitta ett arbete som passar mig bra där jag bor.' 1= Instämmer inte alls, 4= instämmer helt. Figuren visar utfallet av en OLS regressionsanalys.

Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2014 och 2020.