



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Trängselskatten i Göteborg

Påverkan på befolkningen i Partille kommun med utgångspunkt från
inkomst

Kandidatuppsats VT 2013
Samhällsvetenskapligt miljövetarprogram
Institutionen för Ekonomi och Samhälle, Avdelningen för Kulturgeografi
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet
Författare: Sandra Gustafsson
Handledare: Jerry Olsson

Förord

Jag har skrivit uppsatsen för att få en förståelse om hur attityderna är till trängselskatten i Göteborg. Trängselskatten är ett ekonomiskt styrmedel som fördyrar bilresandet, vilket kan bli svårt för människor med en lägre inkomst att åka bil i samma utsträckning. Bilen är idag en del av vardagslivet för att förflytta oss snabbt och bekvämt, därför är det intressant att undersöka människors attityder och beteende efter införandet. Fokus läggs på om inkomsten är en beroende faktor till att människor blir tvungna att minska sitt deltagande i samhället.

Jag vill tacka min handledare för den hjälp, respons och material jag har fått under uppsatsen och jag vill även tacka alla de människor som har svarat på min enkät, utan deras svar hade jag inte lyckats.

Sandra Gustafsson 2013, september

Sammanfattning

Dagens samhälle är väldigt geografiskt utspritt, där bilen har en stor betydelse för människors höga tillgänglighet till olika utbudspunkter. Ekonomiska styrmedel har en tendens att minska den fria tillgången, framförallt för personer med begränsad möjlighet att öka sina transportkostnader. Särskilt är det människor med lägre inkomst som anses bli den grupp som får dra ner på sitt resande med bil. Ett alternativt transportmedel är kollektivtrafiken, men transportmedlet anses ha brister, där man kan få svårigheter att få ihop vardagslivet, både tids- och rumsligt. Svårigheten med att få ihop vardagslivet på detta sätt, tvingas människor dra ner på sitt deltagande i samhället.

Uppsatsens syfte är att undersöka om och hur införandet av trängselskatten i Göteborg, som inte föregicks av testperiod eller folkomröstning, har påverkat människor med olika inkomstnivåer, både deras inställning till skatten och resvanor. Utifrån syftet har följande frågeställningar undersökts i uppsatsen:

- Har människors uppfattning om avgiften förändrats efter införandet, och i så fall varför?
- Har människors tillgänglighet förändrats efter införandet av trängselskatten, och i så fall hur?

För att besvara mina frågeställningar ovan, valde jag enkätundersökning som metod. Urvalet i undersökningen blev 71 respondenter, majoriteten av dessa var negativa till trängselskatten. Analysen av resultatet gjordes med koppling till tidigare forskning och teoretiska utgångspunkter, bland annat gällande acceptansen, om inkomsten är en beroende faktor, social exkludering och hur trängselskatten blev i Stockholm med fokus på acceptandet och påverkandet på stockholmarnas resvanor.

Slutsatsen av undersökningen tyder på att människor med en lägre inkomst tendera att påverkas mer av avgiften än höginkomsttagare. De väljer att ta sig till andra platser, åker annan resväg för att undgå betalstationer och åker på helgerna när avgiften inte gäller. Undersökning visar även att människor är mest negativa på grund av betalstationernas placering, att ingen avgiftsfri led finns förbi Göteborg. Det påvisar att människor inte helt är emot avgiften, utan till stor del utformningen av systemet.

Nyckelord:

Göteborg – trängselskatt – Partille- inkomst- tillgänglighet – social exkludering

Innehållsförteckning

Förord.....	2
Sammanfattning	3
Figur- och tabellförteckning.....	6
1. Inledning	7
1.1 Introduktion	7
1.2 Problemdiskussion.....	8
1.3 Syfte och frågeställningar	9
1.4 Avgränsningar	9
1.5 Undersökningsområdet.....	10
1.7 Disposition.....	11
2. Tidigare forskning och teoretiska utgångspunkter	12
2.1 Inledning.....	12
2.2 Trängselskatt.....	12
2.2.1 <i>Accepterandet</i>	12
2.2.2 <i>Inkomst en beroende faktor?</i>	13
2.3 Stockholmsförsöket	14
2.3.1 <i>Försökets utformning</i>	14
2.3.2 <i>Testperioden, information och acceptande</i>	14
2.3.3 <i>Påverkan på stockholmarnas resvanor</i>	16
2.4 Social exkludering	17
3. Metod och data	18
3.1 Inledning	18
3.2 Metodval.....	18
3.3 Alternativa metoder.....	18
3.4 Tillvägagångsätt	18
3.5 Urval.....	19
3.6 Metodproblem	20
3.7 Analys av datainsamlingen.....	20
3.8 Validitet och reliabilitet.....	21
3.9 Källkritik	21

4. Resultat	22
4.1 Inledning.....	22
4.2 Människors uppfattning om trängselskatten före och efter införandet.....	22
4.3 Människors tillgänglighet före och efter införandet	25
5. Analys	28
5.1 Har människors uppfattning om avgiften förändrats efter införandet, och i så fall varför?.....	28
5.2 Har människors tillgänglighet förändrats efter införandet av trängselskatten, och i så fall hur?.....	29
6. Slutsats och diskussion	31
6.1 Slutsatser	31
6.2 Egna reflektioner	32
Referenslista	33
Bilaga 1	36

Figur- och tabellförteckning

Figur 1. Översiktskarta över Partille.....	s. 10
Figur 2. Trängselskatt Göteborg.....	s. 10
Figur 3. Andel invånare i olika områden som svarat ja på frågan anser du att miljöavgifter bör införas permanent i Stockholm.....	s. 15
Tabell 1. Uppfattning om trängselskatten innan införandet, fördelat på boende i villa och i hyreslägenheter.....	s. 22
Tabell 2. Uppfattningen om trängselskatten efter införandet, fördelat på boende i villa och i hyreslägenheter.....	s. 23
Tabell 3. Människors uppfattning om minskad trängsel och förbättrad miljö efter införandet av trängselskatten, fördelat på boende i villa och i hyreslägenhet..	s. 24
Tabell 4. Villa-och hyreslägenheters byte av transportmedel.....	s. 25
Tabell 5. Trängselskattens påverkan på bilutnyttjandet till arbetet	s. 25
Tabell 6. Trängselskattens påverkan på bilutnyttjandet på fritiden.....	s. 26
Tabell 7. Trängselskattens påverkan på människor med koppling till inkomst.....	s. 26

1. Inledning

1.1 Introduktion

Under de senaste 100 åren har resandet ökat kraftigt. Människor reser allt längre, då tillgången till allt snabbare transportmedel har ökat (Frändberg et al., 2005). Människors ökade bilanvändande medför problem för oss och kommande generation, med förhöjda mängder luftföroreningar som ger negativa effekter på människors hälsa och ökad mängd koldioxid i atmosfären som bidrar till växthuseffekten. För att minska påverkan från bilen behöver man få människor att minska sitt bilutnyttjande eller byta transportmedel (Trafikverket, 2013a). En effektiv resurs är ekonomiska styrmedel som fördyrar bilanvändning och påverkar människors bilanvändande (Aretun och Hansson, 2012).

Trängselskatten är ett ekonomiskt styrmedel som infördes i Göteborg den 1 januari 2013, i syfte att minska trängseln i det högtrafikerade områdena för att åstadkomma en bättre framkomlighet och förbättrad miljö. Trängselskatten ska även finansiera kollektivtrafiken och det Västsvenska paketet¹ (Transportstyrelsen, 2012).

I dagens samhälle är bilen relaterad till hög tillgänglighet, där det erbjuds fri tillgång till olika utbudspunkter. Ekonomiska styrmedel har en tendens att minska den fria tillgången, framförallt för människor med begränsad möjlighet att öka sina transportkostnader. Det har en tendens att skapa ökad ojämlikhet i samhället, där tillgången på samhällsfunktioner och service varierar (Aretun och Hansson, 2012). Människor som har valmöjligheter väljer oftast snabbare transportmedel (Frändberg et al., 2005), medan låginkomsttagare främst förändrar sitt resande vid införande av trängselskatt (Aretun och Hansson, 2012).

I Stockholm infördes trängselskatt 2006, för att minska biltrafiken i stadens centrala delar. Trängselskatten infördes först som ett test, vilken visade sig ge positiva effekter: biltrafiken minskade med 22 procent i innerstaden (ca 100 000 resenärer/dag) (Hugosson et al., 2006). Den minskade biltrafiken medförde bättre framkomlighet och minskade restider. Efter försöksperioden fick befolkning möjlighet att rösta om trängselskatten skulle förbli permanent, där en liten majoritet röstade ja till trängselskatt (Sveriges Riksdag, 2006).

I Göteborg fick inte befolkningen möjligheten att rösta och redan innan införandet fanns protester i media och namninsamlingar spreds för att försöka stoppa trängselskatten. På Facebook bildades gruppen ”nej till trängselskatt i Göteborg” och enligt GT, som driver en kampanj för folkomröstning, har 90 818 personer skrivit på (Ohlson, 2013). Placeringen av betalstationerna i Göteborg har också lett till protester. I Stockholm är betalstationerna placerade så att människor som ska förbi innerstaden inte betalar trängselskatt (Stockholms Stad, 2006). I Göteborg är betalstationerna betydligt mer geografiskt utspridda, vilket beror på att Göteborgs Stad inte har en lika klar definierad innerstad som Stockholm, med deras naturliga tullar och vatten som avgränsning (Infrastrukturnyheter, 2011).

¹ Västsvenska paketet innehåller en satsning på kollektivtrafiken, som görs på vägar och järnvägar för, tåg bussar, spårvagnar, cyklar och bilar. Utgångspunkten för paketet är att det ska bidra till att Västsverige utvecklas på ett bra och hållbart sätt och utveckling av attraktivare kollektivtrafik (Trafikverket, 2013b).

I Regeringens promemoria om införandet av trängselskatt i Göteborg påpekas att skatt inte bör tas ut på större genomfartsleder, då syftet med en genomfartsled är att leda trafiken genom tätorten utan att integrera genomfartstrafik med lokal trafik (Finansdepartementet, 2010). Det är den lokala trafiken som ska begränsas, inte trafik som ska förbi staden. Det finns ett undantag om genomfartsleden anses utgöra en integrerad del av trafikflödet i ett avgiftsområde och där den lokala trafiken anses vara en stor del av trafikflödet på leden (Finansdepartementet, 2010).

Ovan undantag användes i Göteborg då trafiken runt Tingstadstunneln är komplext, då E6, E20 och E45 och kommunens huvudvägar integreras inom ett begränsat område. Om ett undantag skulle införas på dessa leder, skulle det troligen innebära att en stor del av trafiken skulle välja de avgiftsfria lederna istället, vilket resulterat i ytterligare begränsad framkomlighet. Det var en starkt bidragande orsak till varför trängselskatt inkluderades på genomfartslederna i Göteborg (Odell, 2010). I Göteborg blir det därför svårt att förflytta sig utan att betala trängselskatt. Att bilister måste betala trängselavgift på lederna utanför innerstaden kan innebära att vissa människor blir tvungna att minska sitt resande mer än andra. En extrakostnad uppåt 1200 kr i månaden kan människor i Göteborg få betala (Jansson, 2012). När trängselskatten började diskuteras i Göteborg 2006 var redan en majoritet av medborgarna negativa till införandet, vilket ökade ytterligare när det stod klart att Göteborg skulle införa trängselskatt (Johansson, 2012).

1.2 Problemdiskussion

”I det moderna vardagslivet har transporterna en central roll för hur människor får ihop sina sociala åtaganden och önskningsar” (Isaksson, 2008, s. 244). Många i dagens samhälle har bil och använder den dagligen då samhället är geografiskt utspritt och anpassat för biltrafik. Att inte använda bil försvårar människors möjlighet att delta i aktiviteter och nå utbudspunkter. Ett ekonomiskt styrmedel, som trängselskatt kan därför påverka resande negativt, då bilresandet blir dyrare och skapar svårigheter att få vardagen att fungera, tidsmässigt och rumsligt. Det leder till försämrad tillgänglighet, främst för människor med begränsade ekonomiska resurser (Aretun och Hansson, 2012).

Trängselskatt fördyrar bilresandet samtidigt som det skapar snabbare resor för de som väljer att betala för att stanna kvar på vägarna (Aretun och Hansson, 2012). Syftet är bland annat att få fler människor att åka kollektivt. De människor som använder bilen dagligen, ser inte kollektivtrafiken som ett konkurrerande alternativ, då det minst bör vara lika attraktivt som bilen på många sätt (Frändberg et al., 2005). Tecken finns på att kollektivtrafikens kapacitet inte vuxit med antalet ökade resenärer, ökad trängsel och brist på sittplatser (Aretun och Hansson, 2012).

Hur mycket människor påverkas av trängselskatten beror bland annat på var avgiften tas ut, samt hur höga kostnaderna blir (Transek, 2006). Att få människor att lättare acceptera avgiften beror på hur trängselskatt systemet utvecklas, hur dess syfte uppfattas, hur många som berörs och vilka andra alternativ som finns till bilen. Processen innan beslutet av avgiften har betydelse, likaså personliga förhållanden som värderingar och resvanor (Isaksson, 2008). Vad intäkterna från skatten används till i samhället tenderar också att spela en avgörande roll för fördelningseffekten och påverkan på olika grupper. Om

intäkterna används till att sänka kollektivtrafiktaxan gynnas främst unga, låginkomsttagare, ensamstående, kvinnor och boende i de inre förorterna, då dessa grupper åker kollektivt i högre utsträckning (Transek, 2006).

Schuitema et al. (2010) nämner att vägskatter inte accepteras lätt av allmänheten, men att skatten ofta accepteras en tid efter implementeringen, vilket visat sig i London där avgiften accepterades ett år efter införandet. I Stockholm blev man positiv efter en sju månader lång testperiod. Forskning från Danmark uppvisar däremot motsatsen, där acceptansen inte förändrades och i Frankrike var människor så emot trängselskatt att avgiftsområdet fick minskas (Schuitema et al., 2010). Jakobsson et al. (2000) menar att problemet med ett accepterande kan bero på en missuppfattning av de negativa effekterna, som påverkas av andra och inte en själv. Även inkomst tenderar att påverka befolkningens acceptans. Problemet med ett accepterande av vägavgifter ligger i att människor känner att de ger upp sin frihet, genom att betala för något som förut varit gratis, vilket kan medföra att man försöker undvika att betala, genom att t.ex. ta omvägar som inte är avgiftsbelagda (Jakobsson et al., 2000).

Attityden till trängselskatten kan variera beroende på vart i regionen människor bor. I Stockholm var invånarna inne i staden mer positivt inställda under testperioden än människor bosatta utanför (Eliasson et al., 2009). Schuitema et al. (2010) menar att befolkningens acceptans efter införandet av skatten i Stockholm var högre än innan, då testperioden gav invånarna möjlighet att uppleva skattens positiva effekter. Efter testperioden fick befolkningen rösta om avgiften, vilket gav en känsla av ett rättvist system, vilket är viktig för accepterandet (Schuitema et al., 2010). Vad innebär då införandet av trängselskatt i städer där befolkningen inte upplevt en testperiod eller har fått rösta om skattens vara eller icke vara? Om detta har lite, eller ingen, forskning bedrivits.

1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att undersöka om och hur införandet av trängselskatten i Göteborg, som inte föregicks av testperiod eller folkomröstning, har påverkat människor med olika inkomstnivåer, både deras inställning till skatten och resvanor. Följande frågeställningar ska besvaras:

1. Har människors uppfattning om avgiften förändrats efter införandet, och i så fall varför?
2. Har människors tillgänglighet förändrats efter införandet av trängselskatten, och i så fall hur?

1.4 Avgränsningar

Uppsatsen avgränsas geografiskt till Partille kommun, där boende i villor och hyreslägenheter undersöks. Analysen fokuserar inte på kvinnor och män, utan på inkomst då trängselskatten är ett ekonomiskt styrmedel. Men jag är medveten om att män generellt har högre inkomst än kvinnor.

1.5 Undersökningsområdet

Uppsatsen fokuserar på om och hur trängselskatten i Göteborg påverkar befolkningen i en närliggande kommun. Den valda kommunen är Partille, där jag ska undersöka befolkningens syn på avgiften samt hur inkomsten tenderar att påverka människors tillgänglighet.

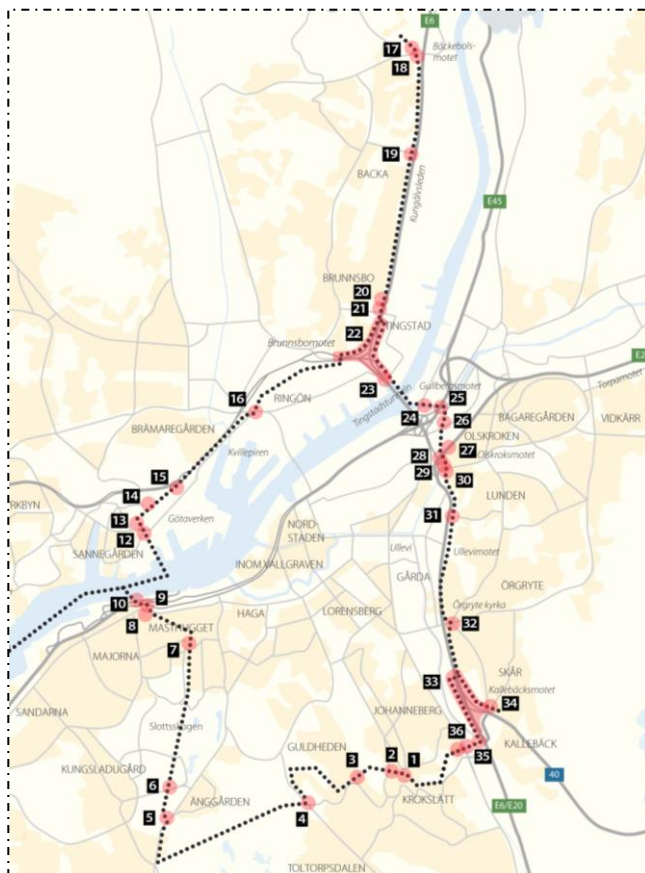
Partille Kommun är en närliggande kommun som ligger 7 km öster om Göteborg, se kartan 1.

Partille är en mellanstor kommun uppdelad i fyra geografiska delar Partille, Sävedalen, Jonsred och Öjersjö. Till ytan är Partille kommun 57,2 km² stort. Ytan består av 37 procent skog, 26 procent av tätort, 3,5 procent av sjöar och vattendrag och resterande markområde är obebyggd mark (Partille.se, 2013b).

I juni 2013 hade Partille en befolkning på 35 959 personer (Partille.se, 2013a).



Figur 1. Översikt över Partille med fokus på Öjersjövägen.



Figur 2. Trängselskattzon Göteborg.

Källa: Transportstyrelsen

1.6 Begreppsdefinitioner

Tillgänglighet: Innebär möjligheten att ta del av något som eftersträvas. Utifrån ett individperspektiv handlar det om fysisk rörlighet och geografisk närhet till en specifik plats (Nationalencyklopedin, 2013). ”Den fysiska tillgängligheten skiljer sig åt mycket beroende på om man bor i storstad eller småstad, på tätortsnära landsbygd eller i norrländsk glesbygd. Man kan säga att omgivningens fysiska struktur och utformning ställer varierande krav på individens rörlighet” (Frändberg et al., 2005, s. 28).

Rörlighet: Syftar till fysisk rörlighet där ”en individ kroppsligen byter plats i det geografiska rummet, till exempel när hon flyttar från en ort till en annan, reser på semester eller pendlar mellan jobb och bostad” (Frändberg, et al., s.15). Den fysiska rörligheten är kopplat till transportsystemet, hur människors möjlighet att använda cykel, bil, tåg, fly och kollektivtrafik ökar deras räckvidd och ger möjlighet att nå platser (Frändberg, et al., 2005).

1.7 Disposition

Uppsatsen inleder med en bakgrund, problemformulering, syfte och frågeställningar, där man får en förståelse över vad arbetet handlar om. En beskrivning av undersökningsområdet sker i början av uppsatsen, för att få en uppfattning om det valde område. Uppsatsen är uppdelat i 6 kapitel. Efter introduktionen presenteras tidigare forskning om trängselskatten, med fokus på Stockholmsförsöket, människors attityder och allmänna beteende till avgiften. I kapitel 3 presenteras metoden och tillvägagångssättet i uppsatsen, som består bland annat av val av metod, metodproblem, urval, källkritik och validitet och reliabilitet. Därefter i kapitel 4 presenteras resultatet från enkätundersökning och i kapitel 5 redovisas analysen med koppling tidigare forskning. Uppsatsen avslutas med en slutsats och förslag till framtida forskning.

2. Tidigare forskning och teoretiska utgångspunkter

2.1 Inledning

Kapitlet inleder med attityderna som kan uppstå vid etablering av trängselskatt och behandlar varför människor kan ha en negativ syn på avgiften. Eftersom trängselskatt är ett ekonomiskt styrmedel är det även intressant att behandla om inkomsten tenderar ha en betydelse på attityder till avgiften och påverkan på resvanor. Tidigare forskning om stockholmsförsöket och attityderna efter införandet av avgiften permanent behandlas i kapitlet. Därefter förklaras social exkludering, vilket en trängselskatt kan bidra till.

2.2 Trängselskatt

2.2.1 Accepterandet

Trängselskatten kan ha en svårighet med att bli accepterad av allmänheten. Svårigheten med acceptans menar Schuitema et al. (2010) kan bero på att man redan innan införandet har uppfattningar om de konsekvenserna som avgiften kan medföra. Isaksson (2008) menar att ett antal faktorer är viktiga för att allmänheten lättare ska acceptera trängselskatten:

”Hur systemet utformas, hur angeläget dess syfte uppfattas, hur många som berörs och vilka alternativ som finns till bilen. Men också processen genom vilket förslaget utarbetas, lanseras och beslutas har betydelse, liksom opinionsbildning och personliga förhållanden som värderingar och resvanor”. (Isaksson, 2008, s. 51).

Banister (2005) upplyser däremot att när ett beslut är fattat och genomfört så kommer människors reaktion oavsett blir en förändring i beteende. Människor vägrar oftast bete sig på ett sätt som politiska beslutsfattarna uppmanar (Banister, 2005).

Många studier har visat att accepterande av trängselskatt ökar när människor ser att det leder till positiva effekter för samhället (Schuitema et al., 2010). Att allmänheten har svårt att acceptera trängselskatten menar Jakobsson et al. (2000) bero på att människor känner att de ger upp sin frihet, genom att betala för något som varit gratis. Andra faktorer som bidrar till en negativ inställning, är allmänhetens osäkerhet hur systemet kommer att fungera och att människor har en negativ syn på skatter i allmänhet. Skatter syftar vanligtvis på att finansiera offentliga verksamheter, vilket gör det viktigt att upplysa om att trängselskatten är mer som en betalning för en tjänst.

Hur pengarna från trängselskatten används, tenderar också att påverka acceptansen. Om intäkterna går till väginvesteringar och skattelättnader tenderar det att skapa en positiv attityd (Isaksson, 2008). Att upplysa allmänheten om det har visats sig ge positiva effekter i England, där man lättare kunde accepterade avgiften (Schuitema et al., 2008). Isaksson (2008) diskuterar även att kollektivtrafiken är ett effektivt sätt att investera i, då det samtidigt kan rätta till vägavgifternas negativa fördelningsmässiga effekter och erbjuda bästa alternativ för de bilister som väljer att minska sitt bilanvändande.

Isaksson (2008) menar vidare att människor engagerar sig mer i miljöfrågor än lägger fokus på trängsel- och framkomlighetsproblem. Investera i miljön och finansiering av

vägbyggen kan då öka chansen att allmänheten lättare accepterar avgiften. Att allmänhetens acceptering är väldigt låg innan införandet kan bero på att man antar att resekostnader kommer att öka drastiskt. Motståndet fortsätter att öka succesivt när beslutet är fattat om att införa trängselskatt. När befolkningen och bilister sedan får uppleva systemet, ökar oftast accepteringen av avgiften (Schuitema, 2008). Människor märker oftast efter införandet av avgiften, att de inte påverkas i lika hög utsträckning som de trodde (Börjesson, 2012). Isaksson (2008) menar att ett paket av tre komponenter är viktiga för allmänhetens acceptering av systemet: ” *piskor – d.v.s. avgifter; morötter – t.ex. bättre kollektivtrafik; och information*”. (2008, s. 58).

2.2.2 Inkomst en beroende faktor?

Trängselskatt är ett ekonomiskt styrmedel som fördyrar bilresandet, vilket innebär att människor blir tvungna att få göra uppoffringar (Vägverket, 2003; Aretun och Hansson, 2012). Utifrån en studie av Jakobsson et al. (2000) dras slutsatsen att personer som har lägre inkomstnivå kommer att få det svårare att klara av de ökade resekostnaderna för bilen.

Arthur Pigous välfärdsteori kan kopplas till stadstrafikens problem, där man med avgift kan skapa en effektiv användning av det gatuutrymme som finns tillgängligt. Teorin går ut på att den som orsakar andra förluster ska vara tvungen att betala för det. ”*Vid trängsel förorsakar varje tillkommande bilist övriga trafikanters ökade kostnader genom tidsförlust och otrivsel. Med en variabel – med hänsyn till graden av trängsel – pris på nyttjande av gatusystemet kan trafikstockningarna minska*” (Isaksson, 2008, s.32). Bilister som avstår från att köra bil är de som värderar bilresandet lägst, eller har begränsat ekonomiskt utrymme (Isaksson, 2008). Det är denna grupp som minst accepterar trängselskatten då avgiften anses inkräkta på deras frihet och är orättvis (Jakobsson et al., 2000). Tidigare studier har visat att människor som har låg inkomst har de svårare att ordna andra transportmedel att förflytta sig med.

Trots att kollektivtrafiken har blivit effektivare, tenderar ändå människor få svårigheter att klara av vardagslivet, både tids- och rumsligt, utan bil. När befolkningen på detta sätt får svårigheter att klara av vardagen, blir de tvungna att dra ner på sitt deltagande i samhället. Grupper som är mest utsatta för trängselskatten är just låginkomsttagare, som saknar alternativ som kan ersätta bilen för att upprätthålla sitt arbets- och vardagsliv. Barnfamiljer som ofta kedjereser² har även svårt att resa med kollektivtrafiken eftersom den är dåligt lämpad för dessa resor (Aretun och Hansson, 2012).

Vem som vinner och förlorar på avgiften beror på vad intäkterna från trängselskatten används till. Höginkomsttagarna är den gruppen som vinner restid men förlorar samtidigt mest på avgiften och de ändrade resmönstren. Låginkomsttagare, kvinnor och personer som sällan åker bil vinner mest på avgiften om den fördelas lika i länet. Den enda gruppen som förlorar är höginkomsttagarna. Intäkter kan istället gå till att sänka kostnaderna för att resa med kollektivtrafiken (Vägverket, 2003). Vinnaren i detta fall är grupper som ofta

² Kedjereser innebär en resa som innefattar flera ändamål och destinationer (t.ex. från hemmet till arbetet, hämta barnen på dagis och till affären och hem igen (Stockholms Stad).

åker kollektivtrafik och sällan bil, främst studerande och låginkomsttagare. Förlorarna om intäkter går till kollektivtrafiken blir pensionärer och höginkomsttagare. Om avgiften istället fokuserar på att sänka skatten, vinner gruppen som betalar mycket skatt, d.v.s. höginkomsttagare. Förlorarna i detta fall blir människor med låg inkomst, t.ex. studerande och pensionärer (Vägverket, 2003).

2.3 Stockholmsförsöket

2.3.1 Försökets utformning

I Stockholm Stad pågick ett trängselskattsförsök f.o.m. 3 januari t.o.m. 31 juli 2006. Försöket syftade till att utöka kollektivtrafiken, minska trafiken och trängseln i innerstaden, öka framkomligheten samt förbättra miljön. Bilister betalade en avgift vid innerstadens in- och utfarter. Fordon som inte ska in till staden har en möjlighet att ta Essingeleden och behöver inte betala trängselskatt. Stockholm folkomröstade om trängselskatten i september 2006. En knapp majoritet (51,3 %) röstade ja till permanent införande och 45,5 % röstade nej. Majoriteten som röstade nej var till stor del människor i kranskommunerna. Isaksson (2008) menar att om det hade varit val i hela regionen hade det funnits en stor chans att majoriteten röstat nej.

Innan stockholmsförsöket startade diskuterades systemets utformning. Tyngdpunkten låg på om Essingeleden skulle avgiftsbeläggas eller inte. Både trafikexperter och politiker ansåg att leden skulle ingå i avgiftssystemet. Leden hade redan en hög belastning innan trängselskatten, som förväntades öka (Isaksson, 2008). I regeringens promemoria (om införandet av trängselskatten i Göteborg Fi2010/611) tar de upp att på större genomfartsleder tas ingen trängselskatt ut. Utan det handlar om att leda trafiken genom tätorter utan att genomfartstrafiken integreras med den lokala trafiken. Det är den lokala trafiken i tätorten som ska begränsas och inte den trafiken som ska förbi staden. Däremot finns ett undantag, om genomfartsleden anses vara en del av trafikflödet i ett avgiftsområde och där lokala trafiken är det största trafikflödet på leden (Finansdepartementet, 2010). Förortskommunerna var inte positivt inställda till utformning eftersom det innebar att ingen avgiftsfri passage skulle finnas förbi Stockholms Stad. Till slut, med mycket missnöje, förblev Essingeleden avgiftsfri (Isaksson, 2008).

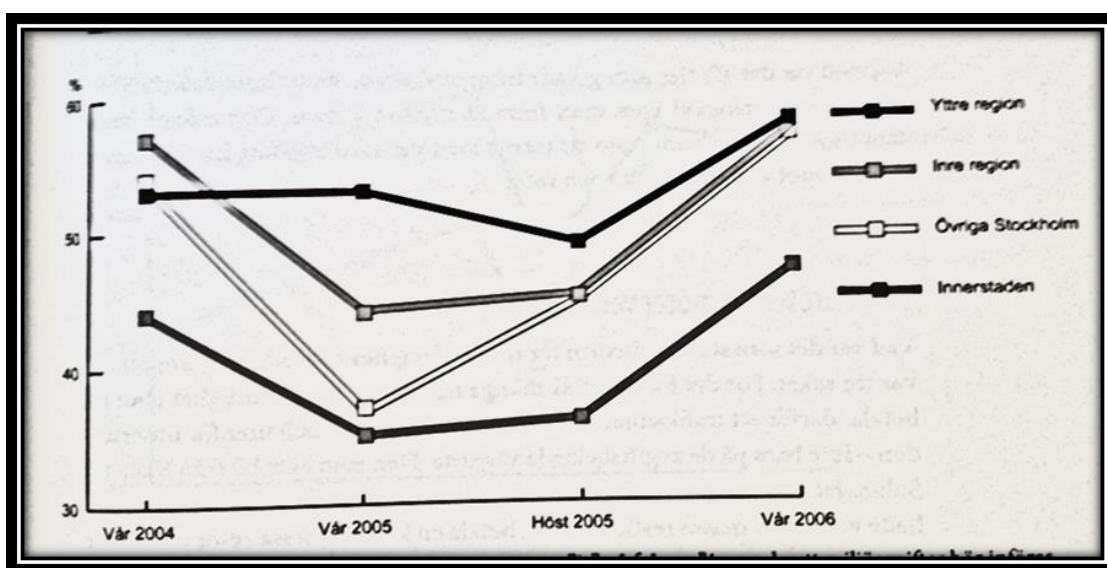
2.3.2 Testperioden, information och acceptering

Stockholm införde först en testperiod ”stockholmsförsöket” och gav allmänheten en möjlighet att uppleva de positiva effekterna av trängselskatten. Redan en månad efter införandet av testperioden skedde en kraftig minskning i trängsel, då biltrafiken hade minskat med 20 till 25 procent (Isaksson, 2008). Utifrån transporttekniska teorier innebär det att en del bilister inte tyckte att tidsvinsten var värd avgiften de skulle betala. Det betyder att avgiften borde ha skapat mer skada än nytta för individerna. Att avgiften skapar snabbare bilresor, men värdet av tidsvinsten blir mindre än den avgift som man betalar, leder till att många kan känna sig som ”förlorare.” Isaksson (2008) tar upp att teorin inte stämde då stockholmarna verkade tycka att tidsvinsten var värd avgiften man betalade.

Att låta allmänheten få rösta om projektet och få en känsla att ett rättvist system följs, är en viktig del för ett acceptering av avgiftssystemet. Att införa en folkomröstning innan en testperiod kan leda till avslag av projektet, då allmänheten inte fått uppleva de positiva

effekterna. Stockholmarna fick även mycket information om avgiftens positiva effekter från massmedia. Schuitema et al. (2010) menar att om allmänheten får information om de positiva effekterna av avgiften och samtidigt uppleva dessa, kan det förklara varför accepterandet av avgiften var högre än innan införandet. Människor som kan och är villiga att öka deras bilanvändande tenderar att acceptera trängselskatten lättare än andra (Schuitema et al., 2010). Andra undersökningar om stockholmarnas positiva attityd till trängselskatten är relaterat till att människor hade en oro för miljön. Många av respondenterna trodde även att avgiften skapat mer positiva effekter i staden, med minskad trängsel (Eliasson och Jonsson, 2011).

Figur 3 visar att innan införandet av testperioden i Stockholm, var alla till största del positiva till idén våren 2004 men att under våren 2005 minskade den positiva andelen i alla regioner förutom den yttre regionen. När trängselskattens testperiod startade 3 januari 2006 hade alla delar i Stockholms Stad blivit positiva till avgiften (Isaksson, 2008).



Figur 3. Andel invånare i olika områden som svarat ja på frågan 'anser du att miljöavgifter bör införas permanent i Stockholm'? Källa: Isaksson (2008, s. 217).

Varför blev stockholmarna positiva till avgiften? Tidigare undersökningar menar på att stockholmarna accepterade avgiften efter de märkte av positiva effekter av avgiften, som mindre trängsel, lättare att få parkering och mindre föroreningar (Schuitema et al., 2010).

I Isaksson (2008) intervjuades stockholmarna om vad de tyckte om trängselskatten efter testperioden. En stockholmare (en kvinna) såg en klar förändring i trafiken, med minskad trängsel som skapade en tydlig förbättrad tillgänglighet, istället för 40-45 minuter till jobbet tog det istället 25 minuter. Innan införandet övervägde hon att ställa bilen och åka kollektivt. Att hon och många andra var negativ mot avgiften kan bero på motviljan att få betala för att åka. "Men den motviljan har försvunnit eftersom effekten har blivit så positiv". (Isaksson, 2008, s. 231). Det blir mer attraktivt att åka bil, när man kan ta sig fram utan någon trängsel. Om man har pengar är detta inget problem, men hur blir det med dessa människor som inte har råd? Enligt en stockholmare "Jag vägrar mer eller mindre

att försöka betala den här trängselskatten. Så jag har inte använt bilen. Det är väl det man, (politikerna) vill komma fram till naturligtvis. Men jag tycker ändå inte att det är rätt väg att gå". (Isaksson, 2008, s. 251-252). Isaksson (2008) tar även upp att stockholmarna som innan införandet hade bestämt sig för att gå över till kollektivtrafik, inte gjort det efter införandet. Anledningen ligger i att människor är "bekväma" samt att tidsskillnaden mellan kollektivtrafiken och bilen har stor betydelse då kollektivtrafiken anses ta för lång tid.

2.3.3 Påverkan på stockholmarnas resvanor

Studier och trafikräkningar visar på att när stockholmsförsöket infördes 3 januari 2006 försvann 90 000 av 400 000 bilresor över avgiftszonen, en minskning på cirka 20 procent. Då Essingeleden förblev avgiftsfri antog man att trafiken skulle öka på leden. Ökning av trafiken på leden skedde inte och inte heller på ytterstadens tvärleder. En resevaneundersökning behandlade hur stockholmarna har anpassats sitt resande. Det visade sig att invånarna inte alls började distansarbete eller samåka mer, utan resorna som försvann var resor på fritiden. Resor till jobbet är till viss del förutbestämda medan resor på fritiden är mer valfria. Det var alltså dessa valfria resor som valdes bort eller förändrades. Enligt undersökningen minskade även stockholmarnas kollektivanvändning för privata syften. Isaksson (2008) menar att det handlade om andra anpassningsmönster än byte av färdmedel. Människor ändrade sitt resande till andra platser på fritiden eller planerade om sitt resande, genom exempelvis färre resor.

Vidare redovisar Isaksson (2008) att stockholmarna ansåg att det var förortskommunerna som var de största förlorarna, de fick inte heller delta i folkomröstningen om trängselskatten. De menar att de stora vinnarna fanns i Stockholms Stad, särskilt innerstaden. Den negativa åsikten till avgiften innan införandet berodde på att de ansåg sig redan betala en hög skatt.

2.3.4 Är inkomst en beroende faktor?

Trängselskattens nettoeffekt blir en vinst för samhället men det tenderar att bli skillnad hur olika inkomstgrupper påverkas, där vissa grupper vinner och andra förlorar på avgiften (Isaksson, 2008). Enligt Aretun och Hansson (2012) är det låginkomsttagare och barnfamiljer som berörs mest av trängselskatten. Transek (2006) upplyser istället att höginkomsttagare berörs mer av trängselskatten än låginkomsttagare. Analysen utgår ifrån hushållets konsumtionsutrymme dvs. ungefär inkomst per person i hushållet justerat för hushållsmedlemmarnas ålder (Transek, 2006). Studien visade att: *"Ju rikare ett hushåll är, alltså ju större konsumtionsutrymme det har, desto mer avgiftsbelagda resor gör det i genomsnitt"* (Transek, 2006, s. 12). Att människor med hög inkomst tenderar att beröras mer beror på att de oftast kör bil i högre utsträckning och bor mer centralt (Transek, 2006). Isaksson (2008) tar däremot upp att det var personer med ett genomsnittligt konsumtionsutrymme som minskade sitt bilanvändande mest under de tider skatten tas ut.

Utgår man istället från inkomstgrupper utan någon hänsyn till hur många som bor i hushållet, är det medelinkomsttagare som ändrar sitt resande mest (Transek, 2006). Människor i Stockholm som minskade sitt bilåkande mest var höginkomsttagare. *"Orsaken är att dessa oftare har relativt goda alternativ till att köra bil – t.ex. andra färdmedel som de inte använder. De har därmed lättare att anpassa sitt resande till avgifterna"*.

(Vägverket, 2003, s. 95). Vidare, cirka 40 procent av höginkomsttagarna hade minskat sitt bilåkande medan 20 procent av låginkomsttagarna. Samtidigt har det visat sig att höginkomsttagarna vinner nästan tio gånger så mycket mer i restid än låginkomsttagare. Fler höginkomsttagare både kör mer bil och får körbar restid på vägarna samt att de är beredda att betala betydligt mer för att spara restid (Vägverket, 2003).

Människor som även minskade sitt bilresande i Stockholm var studenter, pensionärer och arbetssökande. Många av dessa grupper betalade minst och åkte redan innan avgiften väldigt lite bil och är mest kostnads känsliga. I Isaksson (2008) intervjuas många stockholmare om deras åsikt till avgiften. Många av de intervjuade tar upp att de anser att det svaga grupperna påverkas och de redan privilegierade gynnas. De menar att människor som bor i innerstaden egentligen inte behöver ha bil. Människor som bor utanför staden, som ensamstående mödrar och andra människor som inte har tillräcklig inkomst, kommer få det svårt med de ökade kostnader som avgiften medför. Människor som har pengar, de bryr sig inte om avgiften, utan fortsätter att ta bilen i samma utsträckning (Isaksson, 2008).

2.4 Social exkludering

Hine (2008) menar att regeringens uppgift i samhället bland annat är att sträva efter social rättvisa, där alla människor ska ha tillgång till samma möjligheter. Uppnå jämställdhet är relaterat till mer än enbart strukturellt problem med inkomst, även geografiska problem, som involverar avstånd, rörlighet och tillgänglighet. Transporter har därmed en viktig roll för att främja social rättvisa. Tidigare studier visar på att transport problem och dålig tillgång till varor och tjänster kan bidra till social utestängning, vilket innebär att det blir svårt för människor att delta fullt ut i samhället. Social utestängning innebär att människor eller hushåll tappar förmåga att ta del av många av de jobb, tjänster, och faciliteter som människor behöver nå för att delta fullt ut i samhället (Hine, 2008).

En avgörande faktor när människor väljer mellan olika färdssätt är tiden. Om valmöjlighet finns, väljer man oftast det färdssätt som går snabbast. Bekvämlighet dörr-till-dörr samt flexibilitet är andra faktorer som bilister uppskattar. Tillgänglighet i samhället är starkt kopplat till bilen och dess möjlighet att öka människors räckvidd och därigenom nå ett större utbud av arbetsplatser, fritidsanläggningar, service osv. Att resa snabbt gör det möjligt att få ihop komplicerade dagliga aktivitetsmönster (lämna på dagis, hinna till jobbet, handla mat etc.) (Frändberg et al., 2005). Människor som inte har bil får svårt att delta i aktiviteter och få tillgång till varor och tjänster. Trängselskatten *”förstärker dessa svårigheter och försämrar tillgängligheten för framförallt människor med begränsade möjligheter att öka sina transportkostnader”* (Aretun och Hansson, 2012, s. 26).

Grupper med lägre inkomst, etnisk minoritet, kvinnor, äldre, funktionshindrade och barn påverkas mest av transportbestämmelser. Forskning från England tyder på att personer från hushåll med lägre inkomst gör färre resor generellt, dubbelt till fots och tre gånger så många resor med buss som hushåll med högre inkomst. Hushållen med högre inkomst gör däremot mer resor med bil och reser längre. Promenader är det dominerande färdssättet för hushåll med lägre inkomst, särskilt bland de som inte äger bil (Hine, 2008).

3. Metod och data

3.1 Inledning

Här förklaras tillvägagångssättet i undersökningen för att få svar på mina frågeställningar. Jag behandlar den valda metoden, metodproblemen, källkritik och metodens validitet och reliabilitet som är en viktig del vid kvantitativa undersökningar.

3.2 Metodval

I studier där människors åsikter, uppfattningar, kunskaper o.s.v. undersöks, används vanligtvis intervjuer eller enkäter. Intervjuer sker muntligt medan enkäter sker skriftligt och kan sändas ut via post eller delas ut till ett större antal personer (Ejvegård, 2009). När man gör valet av metod, kvalitativa eller kvantitativa, är det några avgörande faktorer som är viktiga. Vad är det man vill med undersökningen, vill man få ett totalperspektiv eller en fullständig förståelse? Att använda kvalitativa metoder gör det möjligt att få fullständig förståelse över de personer som man intervjuar. Den kvantitativa metoden utgår istället ifrån ett urval i en grupp och studerar om urvalet säger något om gruppen.

Syftet är att studera om och hur trängselskatten i Göteborg som inte föregicks av testperiod eller folkomröstning, har påverkat människors inställning till skatten och resvanor, med koppling till inkomst. Här lämpar sig en kvantitativ metod för att få större helhetsbild, än att intervju ett fåtal personer. Då studien undersöker om inkomsten tenderar att ha en betydelse, krävs ett större urval. Utgångspunkten ligger inte i att intressera sig för det säregna, det unika eller det eventuella avvikande, utan det gemensamma, genomsnittliga och representativa (Holme et al., 1997).

3.3 Alternativa metoder

En annan metod som skulle kunna ha använts är strukturerade intervjuer, där intervjuaren utgår från ett frågeformulär och respondenten besvarar ansikte mot ansikte. Metoden ger även, som enkäter, möjlighet att samla in stora mängder data från ett stort urval (Denscombe, 2000). Jag använde mig inte av intervjuer då inkomst var en viktig faktor i arbetet, vilket jag anser blir bristande om strukturerad intervju hade använts. Istället för att respondenterna skriver på enkäten och förbli anonym, talar de istället om för mig hur de vill svara, vilket kan tendera att många människor inte vill svara på vilken inkomst de har.

Om jag använt djupintervjuer med få individer, hade det gett en fördjupad förståelse av några få personers beteende, motiv och personlighet. En annan fördel med djupintervjuer är att respondenten inte tvingas in i ett bestämt tankesätt, utan kan själv uttrycka sig och förmedla sina åsikter (Halvorsen, 1992). Metoden passar inte i denna studie, då jag vill undersöka om människor generellt har förändrat sina resvanor, inte enbart några få individer. Det innebär att jag var tvungen att ha ett större urval.

3.4 Tillvägagångssätt

Jag valde att använda mig av enkäter för att besvara mina frågeställningar. Den mest kända typen av undersökning är postenkäter, där frågeformulär skickas ut med posten, vilket gör att man kan täcka ett stort geografiskt område. Däremot är denna typ av förmedling opersonlig och det är en ganska liten andel som svarar på postenkäter. Enkätundersökning i

form av e-post kan även fungera och blir då ett mer slumpmässigt urval av personer som svarar på enkäten. Då jag vill undersöka inkomst som en beroende faktor, är inte enkäter med e-post ett bra alternativ för undersökningen (Denscombe, 2000).

Enkäter kan även förmedlas ansikte mot ansikte, men är mer av en intervjumetod fast med frågeformulär. Fördelen med denna typ av intervju jämfört med enkäter är att man oftast inte får ett lika så stort bortfall, då intervjuaren kan övertala personen till att vara med i undersökningen. Däremot, om man har frågor som kan vara av intim eller privat karaktär kan det leda till att man får en högre svarsprocent och ärligare svar med enkäter än vid personliga intervjuer (Halvorsen, 1992). En viktig faktor i min undersökning är inkomst, vilket är väldigt privat och kan vara ett känsligt ämne. Jag valde därför att utforma en enkät med både öppna och fasta svarsalternativ (se Bilaga 1). De öppna svarsalternativen hade koppling till den tidigare frågan med fasta svarsalternativ. Jag valde att göra på detta sätt då jag ville få en tydligare förståelse på varför de svarade som de gjorde.

Utformningen av enkäter kan ske med slutna och öppna svarsalternativ, jag valde att använda mig av både dessa sätten. Öppna frågor ger en möjlighet för respondenten att motivera varför den tycker som den gör eller varför den har gjort som den gjort (Denscombe, 2000). Att använda sig av en kombination av både öppna och fasta frågor i en enkät är en fördel. Om man enbart har fasta svarsalternativ, måste alla tänkbara svarsalternativ finnas med (Halvorsen, 1992). Tidigare undersökningar visar att attityder tenderar ha betydelse för hur människor påverkas och väljer att agera. Inkomstfrågan i enkäten kan vara känsligt för vissa, därför passar enkäter bäst att använda. Jag valde istället att knacka dörr i de valda områdena i Partille, nämligen i ett villaområde och i ett område med hyreslägenheter.

Jag valde att kontakta respondenterna genom att knacka dörr i villaområdet och frågade om de boende skulle vilja svara på en enkät om trängselskatten. De som valde att tackade nej blev mina bortfall. Människorna som inte ville öppna/inte var hemma, valde jag inte att ha som ett bortfall. Exakt samma tillvägagångsätt utfördes i hyreslägenheter. Då enkäten inte tog speciellt långt tid att besvara valde jag att vänta tills det fyllt i enkäten, så jag snabbt och lättare kunde få en uppfattning om hur många enkäter jag samlat in. Att jag just valde att genomföra min enkätundersökning på dessa två områden i Partille, beror på att jag ville försöka få människor från olika inkomst kategorier. Det var orsaken till att jag valde två specifika områden i Partille, istället för att var på en allmän plats där människor passerade. Det skulle inte vara säkert att jag hade fått ett bra urval av människor i olika inkomst kategorier.

3.5 Urval

Halvorsen (1992) behandlar vilka urval forskare kan göra. Jag valde en form av icke-sannolikhetsurval; ett subjektivt urval där forskaren själv väljer enheterna som ska vara med i undersökningen (Halvorsen, 1992). Inkomsten är en beroende faktor i uppsatsen och därför valdes mina respondenter boende i villor och hyreslägenheter, då människor boende i villor tenderar att ha högre inkomst än boende i hyreslägenheter. Att jag valde Partille som undersökningsområde beror på att jag bor i Partille och har en god kunskap om området, där av hade jag en större möjlighet att hitta mina respondenter som jag var ute

efter för undersökningen. Jag utgick från 100 enkäter, där 50 människor i villor och 50 människor i lägenheter tillfrågades. Det finns inte en direkt standard på hur hög svarsprocenten bör vara, men den syftar till att visa hur lyckad datainsamlingsproceduren har varit. Vissa menar på att svarsprocenten minst bör ligga mellan 60-75 procent (Halvorsen, 1992). Svartalternativen kan kategorisera utifrån fem grupper, där över 85 procent är utmärkt, 70-85 procent bra, 60-70 procent acceptabelt, 50-60 procent knappt godkänt och under 50 procent oacceptabelt. Svarsprocenten i den här studien ligger på 71 procent. Av de 29 respondenter som inte besvarade, var det 10 från villor och 19 från hyreslägenheter.

3.6 Metodproblem

Att använda sig av enkäter medför, som i fallet med andra metoder, nackdelar. Jag valde att vänta medan respondenterna fyllde i enkäten, vilket kan ses som en nackdel för att det ska gå snabbt och att de känner sig stressade när jag står och väntar. Eftersom jag hade öppna svartalternativ kan det leda till att människor väljer att avstå från att svara

Att jag valde att ha både öppna och fasta svartalternativ i min enkät gör dels att mer detaljerad data kan samlas in, dels en större ansträngning från respondenternas sida. Det kan innebära att människor väljer att avstå från att besvara enkäten (Denscombe, 2000). Att ha förkodade svar är lätt och smidigt, men det kan även innebära en begränsning och frustration bland respondenterna. De kan ha velat förklara varför just de valt ett visst svartalternativ, och kan då få människor att avstå från att delta. Att använda enkäter med förkodade frågor kan även snedvrیدا resultatet så att det mer speglar forskarens uppfattningar (Denscombe, 2000). Med öppna svartalternativ får respondenten en möjlighet att förklara attityden till trängselskatten. Attityder är viktiga, då de tenderar att ha en betydelse för hur människor väljer att agera och bli påverkade. Inkomsten anses vara ett känsligt ämne för människor, vilket kan innebära ett problem för undersökningen. För att förhindra det valdes större intervaller mellan inkomstkategorierna för att förhindra att respondenterna undvek att svara på frågan.

Vid en kvantitativ undersökning kan problem uppstå när data ska sammanställas. När en stor mängd data överförs till tabeller är det viktigt data blir begriplig: att man presenterar tillräckligt med information men samtidigt inte dränka läsaren med informationen (Denscombe, 2000). Genom att slå samman liknande svartalternativ förhindras överflödigt information. Problemet är att svarsfrekvensen kan vinklas och resultatet blir felaktigt. Vid sammanslagning av data informationen är det viktigt att det förklarats så läsaren förstår.

3.7 Analys av datainsamlingen

Undersökningsmetoden jag valde att använda mig av var enkät med både öppna och sluta svartalternativ. När man utför en kvantitativ undersökning får man data i form av siffror som kan redovisas i diagram och tabeller. Jag har valt att redovisa mina fasta svartalternativ i tabeller, med flera variabler som är en bivariat analys. Att redovisa flera variabler gör att man kan eftersträva att försöka få fram tänkbara orsakssamband. Jag har även variabler som jag analyserar var för sig, vilket kallas univariat analys. Genom att adderar antalet enheter som registrerats på de klassade värdena i datamatrixen och får en frekvensfördelning (Denscombe, 2000). Procentfördelningen finns med i resultatet vid

redovisningen av hur människor har påverkats av trängselskatten eftersom förståelse blir tydligare än om man enbart hade visat antalet respondenter som svarat.

3.8 Validitet och reliabilitet

Utgångspunkten när man gör en undersökning är att få en så reliabel (pålitlig) information som möjligt. En hög reliabilitet innebär att olika och oberoende mätningar av ett och samma fenomen ger samma eller ungefär samma resultat. Om information i undersökningen tenderar att ha en låg reliabilitet kan det innebära att man inte kan belysa frågeställningarna på ett bra sätt (Holme et al., 1997). Undersökningen ska bygga på ett lämpligt urval av personer så att inte slumpartade händelser påverkar resultatet.

Validiteten innebär att man har undersökt det man precis ville undersöka (Thurén, 2007). Validiteten förutsätter reliabilitet, vilket innebär att om mätningen inte är reliabel kan den inte heller vara valid (Bryman, 2011). För att undersöka syftet behövs ett lämpligt urval för att resultatet ska bli pålitligt. Insamlingsmaterialet bör vara utifrån ett stort urval för att få en så tydlig förståelse hur människor har påverkats. Därför lämpar sig enkätundersökning bäst, där man når ut till ett större urval och kan få högre reliabilitet.

Då enkätundersökningar innebär ett rätt stort bortfall, ökar risken att man får ett osäkert resultat (Bryman, 2011). För att förhindra detta valdes att gå från dörr till dörr i de utvalda områdena i Partille och fråga om personer ville svara på enkäten. Jag tror denna metod har haft stor påverkan på det låga bortfallet. Bortfallet i undersökningen blev i detta fall människor som tackade nej till att svara på enkäten. Bortfallet i undersökningen blev 29 procent, vilket anses vara bra. Att undersökningen inte fick ett stort bortfall, innebär att studien har en hög reliabilitet.

Tyngdpunkten i undersökningen är om människor har ändrat sina resvanor och om inkomsten tenderar att vara en beroende faktor. Jag tycker att jag lyckats få ett bra urval med respondenter i olika inkomst kategorier, då enkätundersökningen skedde i ett villaområde och hyreslägenheter. Majoriteten av respondenterna i hyreslägenheterna låg i de lägre inkomst kategorierna medan respondenterna från villaområdet hade en högre inkomst. Urvalet som var tänkt att studera stämde väl överens med resultatet, vilket innebär att jag har en bra validitet. Människorna som valde att inte medverka i undersökningen var bland annat de som inte hade bil, icke-svensk talande samt personen utan åsikt om avgiften.

3.9 Källkritik

Vid undersökning är det främst två typer av data som används, nämligen primärdata och sekundärdata. Primärdata är den data som forskaren själv får fram, i mitt fall genom en enkätundersökning. Sekundärdata är data som redan finns tillgängligt, som har samlats in av någon annan (Halvorsen, 1992). Informationen som har använts är vetenskapliga artiklar, hämtade i från databasen ScienceDirect som är en trovärdig sida samt rapporter om Stockholmsförsöket av Stockholms Stad, utvärderingsversioner och publikationer. Publikationer från Vägverket, VTI och andra rapporter om stockholmsförsöket har använts. Vidare har information hämtats från regeringens hemsida om införandet av trängselskatten i Göteborg. Dessa använda källor anses som trovärdiga material.

4. Resultat

4.1 Inledning

Här redovisas resultatet av enkätundersökningen som behandlar svaren från både ett specifikt villaområde och ett specifikt hyreslägenhetsområde i Partille, som är en närliggande kommun i Göteborg. Resultaten redovisas med koppling till frågeställningarna: *Har människors uppfattning förändrats efter införandet av avgiften, och i så fall varför?* samt *Har trängselskatten påverkat människors tillgänglighet, och i så fall hur?* I tabellerna 5, 6 och 7 har respondenterna haft möjlighet att svara fler svarsalternativ.

4.2 Människors uppfattning om trängselskatten före och efter införandet

Tabell 1 redovisar människors uppfattning om trängselskatten innan införandet. Tabellen är en sammanställning av resultatet från respondenter i hyreslägenheter och villaområdet.

Tabell 1: Uppfattning om trängselskatten innan införandet, fördelat på boende i villa och i hyreslägenhet (N 71).

Inkomst	Mycket positiv		Positiv		Negativ		Mycket negativ		Ingen åsikt		Totalt	
	V	HL	V	HL	V	HL	V	HL	V	HL	V	HL
0–17 500				1		1		3		1	0	6
17 501–25 500		1		1	4	4	4	5	1	2	9	13
25 501–30 500			1	1	4	2	7	6	3		15	9
30 501–35 500			1		3	1	1	1			5	2
>35 500			1		7		2	1	1		11	1
Totalt	0	1	3	3	18	8	14	16	5	3	40	31

V: Villaområdet, HL: Hyreslägenheter.

Majoriteten av de svarade, 80 procent, var negativa och mycket negativa till avgiften. Cirka 10 procent av de 71 respondenter är mycket positiva och positiva. Tabellen visar vidare att de mest negativa respondenterna var de i inkomstkategorin 17 501–25 500 och 25 501–30 500. Tillsammans utgör de cirka 50 procent av respondenterna som är mycket negativa och negativa. Respondenterna i undersökningen som anser ha en mer positiv syn på avgiften är i samma inkomstkategorier. Däremot visar tabellen att det inte skiljer sig något avsevärt mellan inkomstkategorierna, utifrån antalet respondenter som var positiva. Av de 71 respondenterna i undersökningen var det cirka 11 procent som inte hade en åsikt om avgiften innan införandet.

Tabell 2 nedan redovisar om respondenterna ändrat sin åsikt om avgiften efter införandet.

Tabell 2: Uppfattning om trängselskatten efter införandet, fördelat på boende i villa och i hyreslägenhet (N 71).

Åsikt	Ja		Nej		Delvis		Vet ej		Totalt	
	V	HL	V	HL	V	HL	V	HL	V	HL
Mycket positiva	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Positiva	1	0	2	0	0	3	0	0	3	3
Negativ	2	0	11	6	5	2	0	0	18	8
Mycket negativ	0	0	14	12	0	4	0	0	14	16
Ingen åsikt	1	0	1	2	3	0	0	1	5	3
Totalt	4	0	28	21	8	9	0	1	40	31

V: Villaområdet, HL: Hyreslägenheter.

De respondenterna som redan var mycket negativa innan införandet, står kvar i sin åsikt, enbart 4 respondenter har delvis ändrat sin åsikt. Av de 18 personer i villaområdet som var negativa mot trängselskatten innan införandet har två personer ändrat sin åsikt efter införandet, vilket kan bero på att de har tydligt märkt att det har skett en minskad trängsel och förbättrad miljö. Av respondenterna som var negativa innan införandet är det fem stycken som delvis har ändrat sin åsikt i villaområdet.

Av de 16 respondenter boende i hyreslägenhet som var mycket negativ har fyra ändrat åsikt. Tabell 2 visar vidare att av de 56 respondenter som var negativa/mycket negativa till avgiften innan, är det enbart två respondenter som ändrat sin åsikt och 11 respondenter som delvis har ändrat åsikt.

I enkätens öppna svarsalternativ kunde respondenterna svara på varför de var positiva eller negativa. Att respondenter ändrat sin syn på avgiften kan bero på att de tycker att det var positivt att pengarna gick till finansiering av vägar. Vidare nämner boende i villaområdet att Sverige redan har höga skatter och därför inte vill betala mer skatt. Infrastruktursatsningarna bör istället betalas med allmänna skattemedel och inte med trängselskatten. Att människor är negativa till trängselskatten gör att många försöker hitta andra vägar så kallade "smitvägar" för att undgå betalstationer. Ett exempel är ökningarna på småvägar som Öjersjö-/Landvettervägen som några av respondenterna utnyttjar.

Trängselskatten infördes bland annat för att minska trängseln i centrum, men betalstationerna är placerade så att människor inte kan köra förbi staden utan att betala, vilket många respondenter påpekar. Trängselskatten begränsar den som enbart ska förbi staden, vilket anses vara fel. De menar på att man inte längre kan åka vart man vill, utan måste betala om man bara ska passera Göteborg, till exempelvis till Kungsbacka. En stor andel av respondenterna som är negativa till trängselskatten anser att betalstationerna är felpacerade. Att köra på motorvägen genom staden ska inte behöva medföra en avgift.

Respondenter som tidigare åkt mycket bil in till staden påpekar att det efter införandet blir alldeles för dyrt att åka in till Göteborg. Den negativa åsikten beror även på att utländska

fordon inte ska behöva betala trängselskatt, i motsats till Norge. En annan respondent menade att hon var negativ eftersom hon anser sig förlorat sin frihet, då kommunen precis vet exakt var hon befinner sig i Göteborg och när. En annan respondent har en butik i Göteborg som har fått drastiskt mindre kunder sedan trängselskatten infördes.

De få människor som är positiva till trängselskatten menar att det är positivt att pengarna går till infrastruktursatsningar som Västerlänken och att det har blivit mindre köer och snabbare restider.

Vidare visade det sig att de få respondenterna boende i hyreslägenhet som var positiv innan införandet, har till viss del ändrat åsikt, beror inte på dess egen påverkan, då respondenten alltid åkt kollektivt. Personen är inte emot avgiften men tycker det är fel att människor som inte ska in till innerstaden ska behöva betala. Andra respondenter som var negativ till avgiften hänvisar till ”storebrorssyndromet”, att respondenten känner sig övervakad av kommunen som registrerar när och var man har varit. En del människor har även tagit upp att de är negativa mot avgiften eftersom det medför ökade kostnader.

Hur man valde att införa systemet utan ett demokratiskt beslut där allmänheten inte fick en möjlighet att rösta, är det många som tycker är fel. Många respondenter tycker även att avgiften är orättvist fördelad och vill inte betala, utan väljer istället att köra andra resvägar eller åker tidigare till jobbet innan avgiften börjar gälla.

Att införa trängselskatten skulle medföra minskning i biltrafik på vägarna. Respondenterna tycker inte att någon stor förändring har skett, vilket de tycker är fel eftersom man ska behöva betala dyrt för att åka bil utan att få något för det.

Tabell 3, visar att 37 respondenter boende både i villaområdet och hyreslägenhet anser att de har märkt en förändring. Vidare visar tabellen att av de 16 respondenterna i hyreslägenheter som var mycket negativa innan införandet, var det 12 respondenter som inte ändrat sin åsikt efter införandet, trots att 9 respondenter märkt en förbättrad trängsel och miljö. Av de 71 respondenter i undersökningen anser 22 av dem inte har märkt en förbättrad trängsel eller miljö.

Tabell 3: Människors uppfattning om minskad trängsel och förbättrad miljö efter införandet av trängselskatten, fördelat på boende i villa och i hyreslägenhet (N 71).

Åsikt	Ja, stor förbättring		Ja, liten förbättring		Nej, Ingen förbättring		Vet ej		Totalt	
	V	HL	V	HL	V	HL	V	HL	V	HL
Mycket positiv				1					0	1
Positiv	2		1			2		1	3	3
Negativ	3		5	5	5	3	5		18	8
Mycket negativ	3	2	4	7	6	5	1	2	14	16
Ingen åsikt	2		1	1	1		1	2	5	3
Totalt	10	2	11	14	12	10	7	5	40	31

V: Villaområdet, HL: Hyreslägenheter.

Av de 80 procent i Tabell 1 som är mycket negativa och negativ mot avgiften, är det 52 procent som märkt en minskad trängsel och förbättrad miljö. Av dessa respondenter är det 8,5 procent av respondenterna som delvis ändrat sin åsikt.

4.3 Människors tillgänglighet före och efter införandet

I Tabell 4 har jag valt att inte dela upp enkätsvaren från villaområdet och hyreslägenheterna då fokus inte är att undersöka områdena utan inkomstfaktorn. Tabell 4 visar att de flesta respondenterna, 55 procent inte minskat sitt bilanvändande eller börjat åka kollektivt. Vidare är det ca 30 procent som anser att de har svårt att minska sitt bilanvändande eller börja åka kollektivt.

Tabell 4: Villa -och hyreslägenheters byte av transportmedel (N 71).

Inkomst	Ja, har bytt eller minskat mitt bilanvändande	Nej, åker fortfarande bil	Till viss del	Nej, har alltid åkt kollektivt	Totalt
0–17 500		1	4	1	6
17 501–25 500	2	11	5	4	22
25 501–30 500	3	11	6	4	24
30 501–35 500		5	1	1	7
>35 500		11	1		12
Totalt	5	39	17	10	71

Om man utgår ifrån inkomst kan man se att några få respondenter i inkomstkategorierna 17 501–25 000 och 25 501–30 500 är de enda kategorierna som har blivit påverkade och valt att minska sitt bilanvändande eller börjat åka kollektivt. Vidare är det sammanlagt 10 respondenter som redan åker kollektivt, 17 respondenter som anser att det till en viss del har påverkats, 39 respondenter som fortfarande åker bil, och 5 respondenter som anser de har minskat sitt bilanvändande eller bytt färdmedel. Utifrån inkomstkategorierna är det respondenterna i den högsta kategorin som anser sig mest åka bil i samma utsträckning, ca 92 procent. Även de andra respondenterna i resterande inkomst kategorier anser att det inte har påverkats något speciellt.

Tabell 5 visar hur människor anser att deras bilanvändande till jobbet har påverkats, om det har minskat, ökat eller är oförändrat. Då frågan gällde bilanvändandet till jobbet, har pensionärer inte svarat på frågan.

Tabell 5: Trängselskattens påverkan på bilutnyttjandet till arbetet (antal och procent).

Förändrat Bilanvändande	Antal	Procent
Minskat mycket	1	1,7
Minskat lite	9	15,0
Ökat mycket	1	1,7
Ökat lite	4	6,7
Oförändrat	45	75,0
Totalt	60	100,0

Totalt är det 75 procent som anser att deras bilanvändande till jobbet inte har förändrats och 15 procent anser att deras bilresande har minskat lite. Människor som har valt göra en förändring i sitt resande, 26 procent har valt att köra annan resväg för att undgå avgiften, 26 procent har även valt att åka kollektivt och 16 procent anpassar sina arbetstider. En stor andel av respondenterna menar att de åker bil i samma utsträckning men väljer att förändra sin resväg för att undgå avgift till arbetet.

I Tabell 6 visar hur bilanvändandet på fritiden har förändrats efter trängselskattens införande.

Tabell 6: Trängselskattens påverkan på bilutnyttjandet på fritiden (antal och procent).

Förändrat Bilanvändande	Antal	Procent
Minskat mycket	4	5,9
Minskat lite	16	23,5
Ökat mycket	2	2,9
Ökat lite	1	1,5
Oförändrat	45	66,2
Totalt	68	100,0

Många av respondenterna, 66,2 procent anser att deras bilanvändande inte har förändrats och 23,5 procent anser att de har minskat sitt bilavvändande lite. Människor som har valt att förändra sitt resande är det 36,8 procent som istället reser på helgerna, 19 procent reser till andra platser där avgiften inte gäller och 25 procent väljer att köra andra vägar för att undgå avgiften. Majoriteten av respondenterna menar att de åker bil i samma utsträckning men att de har förändrat sin resväg på fritiden. Det är 39,7 procent som anser sig inte bli påverkade av trängselskatten utan reser i samma utsträckning.

I Tabell 7 presenteras hur respondenterna har påverkats av trängselskatten med koppling till inkomst.

Tabell 7: Trängselskattens påverkan på människor med en koppling på inkomst (N 92).

Inkomst	Åker på helger	Andra platser	Annan resväg	Påverkas ej	ingen bil	Totalt
0–17 500	4	1	1	1		7
17 501–25 500	7	5	5	8	4	29
25 501–30 500	12	6	10	5	2	35
30 501–35 500				8		8
>35 500	2	1	1	9		13
Totalt	25	13	17	31	6	92

Utifrån inkomstkategorin är det respondenterna med inkomst mellan 30 501–35 500 som inte alls har påverkats av avgiften. Cirka 4 procent av de människor som tjänar över 35 501 har påverkats, och de människor med en inkomst på 0–17 500 är det 6,5 procent som anses ha påverkats. Den inkomstkategori som påverkas mest av avgiften är 25 501–30 500 med 30,4 procent, följt av kategorin 17 501–25 500, 18,5 procent.

Tabellen visar tydligt att inkomst tenderar att spela roll för hur människor påverkas av avgiften. Cirka 20 procent av respondenterna som åkte kollektivt till jobbet visade sig i undersökningen vara flest låginkomsttagare. Tabellen visar vidare att de flesta har ändrat sina resvanor genom att åka på helger, åka till andra platser och ta andra resvägar. 31 personer anser sig inte påverkas alls av avgiften.

5. Analys

5.1 Har människors uppfattning om avgiften förändrats efter införandet, och i så fall varför?

Schuitema et al. (2010) menar att acceptansen för trängselskatt ökar när människor själva får se att avgiften leder till positiva effekter. Stockholmare accepterade avgiften först efter man märkte en klar positiv effekt av införandet. Trängselskatten skapade en minskad trängsel, det blev lättare att få parkeringar och mindre luftföroreningar, som till viss del ökade acceptansen (Schuitema et al., 2010). Utifrån min undersökning visade det sig att 80 procent av respondenter var negativ till trängselskatten innan dess införande. Nu när trängselskatten är införd i Göteborg sedan 1 januari 2013, har människor fått en möjlighet att se de positiva effekterna med avgiften, vilket, enligt forskningen, ha gjort att accepterandet har ökat. Enligt min undersökning har människor boende i både villor och lägenheter inte ändrat sin åsikt. Alla respondenter som var mycket negativa håller fortfarande fast vid sin åsikt. Enbart några få personer i undersökningen som var negativa har efter införandet valt att acceptera avgiften, då en förbättrad miljö och trängsel märktes. Att fortfarande största delen av respondenterna är negativa, menar Banister (2005) beror på att människor vägrar att bete sig på de sätt som politikerna uppmanar.

Att respondenterna i Partille är så negativa till avgiften beror bland annat på betalstationernas placering, att man inte kan ta sig förbi staden utan att betala. I Stockholm är Essingeleden idag avgiftsfri, men i början var det även meningen att leden skulle innefattas av avgiften. Att leden förblev avgiftsfri berodde till viss del på förortskommunerna, som var negativa till idén, vilket berodde på att det inte skulle finnas en avgiftsfri passage förbi Stockholms Stad (Isaksson, 2008). Enligt många respondenter i Partille är det just utformningen av systemet som är mest negativt, samt att beslutet inte fattades demokratiskt. Tidigare forskare menar på att ha folkomröstning innan införande av trängselskatten är en nackdel och resulterar oftast i avslag då befolkningen inte får uppleva dessa positiva effekter. I Stockholm infördes en folkomröstning efter testperioden om trängselskatten. Det anses vara en viktig del för att människor ska acceptera avgiften och få känsla av ett rättvist system följs (Schuitema et al., 2010).

Hur det blir i Göteborg är svårt att säga idag, än så länge diskuteras om en folkomröstning ska ske eller inte. Min undersökning visar att majoriteten av respondenterna i mitt urval är negativa, och förblivit negativa efter införandet. Människor har trots positiva effekter av trängselskatten inte ändrat åsikt, tvärtom vad som skedde i Stockholm.

5.2 Har människors tillgänglighet förändrats efter införandet av trängselskatten, och i så fall hur?

Skatter är ett effektivt sätt att använda sig av vid transport problem i samhället (Hine, 2008). Skatter fördyrar bilanvändandet för individer, samtidigt som bilresorna blir snabbare för de som väljer att betala, genom minskad trängsel. En trängselskatt syftar bland annat till att få människor att minska sitt bilutnyttjande och gå över till andra transportmedel, särskilt kollektivtrafik (Aretun och Hansson, 2012). Utifrån respondenterna i min undersökning har en stor andel inte minskat sitt bilanvändande eller börjat åka kollektivt. Kollektivtrafiken är till viss del ett bra alternativ i dagens samhälle, men människor kan ha svårigheter att få vardagslivet att gå ihop, både tidsmässigt och rumsligt (Aretun och Hansson, 2012). Det kan förklara varför låginkomsttagarna i undersökningen svarade att de ”till viss del” har minskat sitt bilanvändande och börjat åka kollektivt. Studenter, pensionärer och arbetssökande är grupper som är mest kostnadskänsliga och de som minskar sitt bilresande mest. Många av dessa grupper betalar minst och åkte redan innan avgiften väldigt lite bil. Enligt min undersökning är det däremot respondenterna i inkomstkategorierna 17 501–25 000 och 25 501–30 500 som enbart minskat bilanvändandet och började åka kollektivt. Det ligger i linje med Transek (2006) vars forskning visat att medelinkomsttagarna är den gruppen som påverkas och väljer att minska sitt bilanvändande (Transek, 2006).

När Stockholmsförsöket infördes 2006 minskade antalet bilar med cirka 20 procent. Stockholmarna började inte distansarbete eller samåka mer, utan resorna som valdes bort var fritidsresor. Resor till jobbet är förutbestämda medan resor på fritiden är mer valfria. Stockholmarna valde även att resa mindre med kollektivtrafiken för privata syften. Min studie tyder på att cirka 75 procent av respondenterna inte har förändrat sitt resande till jobbet och cirka 16,7 procent har valt att minska sitt bilanvändande. En stor andel av respondenterna åker bil i samma utsträckning men väljer att förändra sin resväg och anpassa sina arbetstider. Jämför man med bilanvändandet på fritiden är det 66 procent som anser deras bilanvändande inte har förändrats. Cirka 29 procent av respondenterna har valt att minska sitt bilanvändande på fritiden, vilket stämmer överens med forskning från Stockholm, där fritidsresorna minskade mest. Isaksson (2008) menar på att det beror på anpassnings-mönster än byte av färdmedel. Det visade sig i undersökningen där en stor andel menar att de försätter att resa med bilen, men att de istället åker på helger, köra annan resväg och reser till andra platser för att undgå avgiften.

Social exkludering innebär att människor tappar förmågan att kunna ta del av jobb, tjänster och faciliteter som människor behöver för att delta fullt ut i samhället (Hine, 2008). Bilen innebär att man har en god tillgänglighet, där möjligheten finns att ta del av ett stort utbud i samhället erbjuder. Aretun och Hansson (2012) menar att de människor som blir tvungna att välja andra transportmedel än bilen, som kollektivtrafiken är inte ett tillräckligt effektivt transportmedel för att få ihop vardagen tidsmässigt- och rumsligt, vilket leder till att människor blir tvungna att dra ner på sitt deltagande i samhället (Aretun och Hansson, 2012).

Människor med en lägre inkomst tenderar att påverkas mer, men i den här undersökningen är det gruppen med en inkomst på 25 501–30 500 kr/mån brutto som påverkas mest.

Respondenter med den näst högsta inkomstkategori 30 501–35 500 anser inte att de har påverkats alls. Visserligen blir människor med högre inkomst berörda eftersom rikare hushåll eller personer oftast kör mer bil jämfört med låginkomsttagare (Transek, 2006). Bilisterna som väljer att fortsätta köra bil i samma utsträckning med avgiften, tenderar att vinna uppåt tio gånger mer restid än låginkomsttagare, som väljer andra transportmedel. Höginkomsttagare som kör mer bil får därmed tillgång till den minskade biltrafiken på vägarna som trängselskatten medför. Höginkomsttagarna är inte lika känsliga för ökade kostnader, de är beredda att betala betydligt mer för att spara restid (Vägverket, 2003).

Utifrån tidigare forskning och teoretiska utgångspunkter, kan slutsatser dras att inkomst inte tenderar att ha en betydelse för åsikten till avgiften, men på hur varje individ påverkas av den. Tidigare forskning menar att människor med låg- och medelinkomst är de grupper som mest blir påverkade, och kan bli tvungna att minska sitt bilanvändande. Bilanvändande innebär bra tillgänglighet i samhället, något som kollektivtrafiken inte är lika utvecklad för. Det innebär att människor som inte har en möjlighet att ha bil, eller inte längre kan använda bilen på grund av de alltför höga kostnaderna som trängselskatten medför, resulterar i att människor får en minskad tillgänglighet i samhället.

6. Slutsats och diskussion

6.1 Slutsatser

Syftet med undersökningen var att undersöka om och hur införandet av trängselskatten i Göteborg, som inte föregicks av testperiod eller folkomröstning, har påverkat människor med olika inkomstnivåer, både deras inställning till skatten och resvanor. Följande frågeställningar utformades för att besvara studiens syfte.

- Har människors uppfattning om avgiften förändrats efter införandet, och i så fall varför?
- Har människors tillgänglighet förändrats efter införandet av trängselskatten, och i så fall hur?

Tidigare studier från Stockholm visar att ett accepterande av trängselskatten sker efter att man har fått uppleva avgiftens positiva effekter. Studiens resultat bekräftar dock inte detta, då majoriteten av befolkningen i Partille fortfarande är negativt inställda till avgiften efter införandet, trots att det nu fått uppleva dess positiva effekter. I Stockholm infördes även en folkomröstning för att få människor att uppleva att ett rättvist system följdes, som tenderar att få allmänheten att lättare acceptera avgiften. Folkomröstningen i Stockholm resulterade i att en knapp majoritet röstade ja. I Partille ansåg respondenterna att införandet av trängselskattesystemet infördes på ett odemokratiskt sätt utan en folkomröstning, vilket var en orsak till den negativa synen på avgiften.

Den andra bidragande orsaken till att människor fortfarande är negativa beror på betalstationernas placering. Tidigare kunde befolkningen i Partille förflytta sig med bil utan några kostsamma hinder. I dag däremot finns inte längre någon avgiftsfri led förbi Göteborg. Det är inte meningen att man med avgift ska begränsa människor att ta sig förbi staden, utan minska trängseln i innerstaden. Stockholmsarna har inte påverkats på samma sätt, då Essingeleden är avgiftsfri. Om Göteborgs Stad ser över betalstationernas placering och låter människor som ska förbi staden inte betalar avgiften, finns en chans att befolkningen i Göteborg och kranskommuner lättare accepterar avgiften. I Riksdagens promemoria står det skrivet att avgifter egentligen inte ska användas på en genomfartsled. Ett undantag har införts i Göteborg, då biltrafiken på leden till största delen är från Göteborgsregionen.

Ännu är inget bestämt om en folkomröstning ska ske i Göteborg eller inte. I Stockholm fick enbart Stockholms Stads invånare rösta, inte befolkningen i kranskommunerna. Då man ansåg att kommunerna utanför Stockholms Stad var mest negativa till avgiften, vilket kan vara en orsak till att de inte fick rösta.

Trängselskattens syfte är bland annat att finansiera infrastruktursatsningarna, t.ex. Västlänken. Tidigare forskning menar att om allmänheten blir upplysta om satsningarna, accepteras avgiften lättare. Det stämmer inte överens med undersökningen, respondenterna tycker det är fel sätt att behöva betala för infrastruktursatsningarna, vilket istället bör betalas med allmänna skattemedel.

Utifrån min undersökning spelar det till viss del ingen roll vilken inkomst man har, människor är fortfarande negativa till avgiften. Däremot har avgiften en betydelse på hur människor blir påverkade och väljer att resa till andra platser. Människor väljer även att köra långa omvägar enbart för att undvika att betala trängselavgift samt väljer andra destinationer för att göra sina inköp på.

Undersökningen visar tydligt att införandet av trängselskatten utan en testperiod eller folkomröstning har stor betydelse för befolkningens negativa åsikt till skatten och väljer eller blir tvungna att förändra sina resvanor, vilket är väl i linje med tidigare forskning.

6.2 Egna reflektioner

Trängselskatten har inte funnits så länge i Göteborg, vilket gör att det skulle kunna vara intressant att studera vidare hur människors åsikter och beteende är efter att trängselskatten har funnits ett år. Stockholm blev positiv till trängselskatten efter deras 7 månaders testperiod ”Stockholmsförsöket”. Utifrån min undersökning var majoriteten negativ till avgiften, vilket skulle kunna undersökas ytterligare i framtiden om människor blivit mer positiva efter en längre period med avgiften. Många människor anser att betalstationerna är placerade på fel sätt i Göteborgs Stad, där leder utanför innerstaden är avgiftsbelagda. Befolkningen är negativ på grund av att man inte kan ta sig förbi staden utan att betala.

Om det blir en folkomröstning om trängselskatten i Göteborg, skulle det vara en utgångspunkt på framtida forskning huruvida människor röstar och om det blir ”nej till trängselskatten” som vinner, vad kommer att hända? Om Göteborg väljer att ändra placeringen av betalstationerna, kommer befolkningen att bli positiva, eller vad händer i med människors bilanvändning om skatten blir kvar?

Enligt kommunens mening spelar det ingen roll vad allmänheten säger, avgiften måste finnas kvar för att finansiera västsvenska paketet. Senare har man även påpekat om folkomröstning sker och det blir ett nej, måste andra alternativ göras för att få in bidrag till paketet, genom höjning av skatten. Kommunen hoppas på att allmänheten gör rätt val genom att rösta ja till trängselskatt.

I Stockholm var invånarna inne i staden mer positivt inställda under testperioden än människor bosatta utanför (Eliasson et al., 2009). Då min uppsats fokuserat på en kranskommun, kan framtida forskning inriktas mer åt göteborgarnas åsikter och fokus på deras förändrade resvanor.

Referenslista

Böcker

- Banister, D. (2005) *Unsustainable Transport- City transport in the new century*. Routledge, London, New York.
- Bryman, A. (2011) *Samhällsvetenskapliga metoder*. Liber, Lund.
- Denscombe, M. (2000) *Forskningshandboken: för småskalig forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Studentlitteratur, Lund.
- Ejvegård, R. (2009) *Vetenskaplig metod*. Studentlitteratur, Lund.
- Frändberg, L., Thulin, E., och Vilhelmson, B. (2005) *Rörlighetens omvandling: om resor och virtuell kommunikation - mönster, drivkrafter, gränser*. Studentlitteratur, Lund.
- Halvorsen, K. (1992) *Samhällsvetenskaplig metod*. Studentlitteratur, Lund.
- Hine, J. (2008) Transport and social justice, In: Knowles, R., Shaw, J., Docherty, I. (2008) *Transport geographies – Mobilities, flows and spaces*. Blackwell, Oxford, pp. 49-61.
- Isaksson, K. (red.) (2008) *Stockholmsförsöket - en osannolik historia*. Stockholms Förlag, Stockholm.
- Holme, I, M. Krohn Solvang, B. (1997) *Forskningsmetodik: om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Studentlitteratur, Lund.
- Thurén, T. (2007) *Vetenskapsteori för nybörjare*. Liber, Lund.

Vetenskapliga artiklar

- Börjesson, M., Eliasson, J., Hugosson, Muriel B., Brundell-Freij, K. (2012) The Stockholm congestion charges – 5 years on. Effects, acceptability and lessons learnt. *Transport Policy* 20, pp. 1-12.
- Eliasson, J., Hultkrantz, L., Nerhagen, L., Smidfelt-Rosqvist, L. (2006) The Stockholm congestion-charging trial 2006: overview of effects. *Transportation research part A* 43, pp. 240-250.
- Eliasson, J., Jonsson, L. (2011) The unexpected “yes”: explanatory factors behind the positive attitudes to congestion charges in Stockholm. *Transport policy* 18, pp. 636-647.
- Jakobsson, C., Fujii, S., Gärling, T. (2000) Determinants of private car users ‘acceptance of road pricing’. *Transport policy* 7, pp. 153-158.
- Schuitema, G. Steg, L. (2008) The role of revenue use in the acceptability of transport pricing policies. *Transportation research Part F* 11, pp. 221-23.
- Schuitema, G., Steg, L., Forward, S. (2010) Explaining differences in acceptability before and acceptance after the implementation of a congestion charge in Stockholm. *Transportation Research Part A* 44, pp. 99-109.

Rapporter och studier

Aretun, Å., Hansson, L. (2012) *Ekonomiska styrmedel för en hållbar personbilstrafik – konsekvenser för tillgänglighet*. VTI publikation 33-2012.

Hugosson, M., Sjöberg, A., Byström, C. (2006) *Fakta och resultat från Stockholmsförsöket – Andra versionen – augusti 2006*. Stockholms Stad.

Johansson, F. (2012) *Medborgare och trängselskatten – efter beslut i Annika Bergström & Jonas Ohlsson(red) medborgare om välfärden. Samhälle, opinion och medier i Västsverige*. SOM-institutet, Göteborgs universitet.

Andrén, G., Sundin, M. (2012) *Trängselskatt och personlig integritet*. Sveriges Riksdag, Motion 2012/13:T447.

Stockholms Stad. (2006) *Utvärdering av stockholmsförsöket effekter på biltrafiken*.

Stockholms Stad. *Äldre trafikanters trafiksäkerhet*.

Transek. (2006) *Samhällsekonomiska fördelningseffekter av Stockholmsförsöket*. Publikation 2006:36. Transek, Stockholm.

Vägverket. (2003) *Vem vinner och vem förlorar på trängselavgifter? – fördelningseffekter av trängselavgifter i Stockholm*. Publikation 2003:95.

Propositioner

Finansdepartementet. (2010) *”Promemoria om införande av trängselskatt i Göteborg”* Fi2010/611. Finansdepartementet, Stockholm.

Odell, M. (2010) *”införande av trängselskatten i Göteborg”* Regeringens proposition 2009/10:189. Regeringen, Stockholm.

Internetkällor

Infrastrukturnyheter.se. (2011) *”Göteborg förbereder för trängselskatt”*
<http://www.infrastrukturnyheter.se/2011/10/g-teborg-f-rbereder-f-r-tr-ngselskatt>, Hämtad: 1/4-2013.

Jansson, U. (2012) *”Många frågor om Trängselskatten”* Torslanda tidningen
<http://www.tidningen.se/index.php/Artiklar/Torslanda/Maanga-fraagor-om-Traengselskatten>, Hämtad:4/4 -2013.

Nationalencyklopedin. *Tillgänglighet*.
<http://www.ne.se.ezproxy.ub.gu.se/tillganglighet/327745>, Hämtad: 14/4-2013.

Ohlsson, G. (2013) *”90818 vill rösta om trängselskatten”*. Expressen.se.
<http://www.expressen.se/gt/folkomrosta/90818-vill-rosta-om-trangselskatten/>, Hämtad: 7/4-2013.

Partille Kommun.(2009) *”Kollektivtrafik”*
<http://www.partille.se/Upptack-Partille/Flytta-hit/Kollektivtrafik/>, Hämtad: 3/10-2013.

Partille Kommun.(2013a) "*Partille i siffror*"
<http://www.partille.se/Upptack-Partille/Om-Partille/Partille-i-siffror/>, Hämtad: 3/10-2013.

Partille Kommun. (2013b) "*Upptäck Partille*"
<http://www.partille.se/Upptack-Partille/>, Hämtad: 3/10-2013.

Transportstyrelsen. (2012) "*Varför trängselskatt?*"
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Trangselskatt/Fragor--svar/Fragor--svar-for-Goteborg/Fragor-svar-om-trangselskatt-i-goteborg1/>, Hämtad: 3/4 -2013.

Transportstyrelsen. "*Trängselskatten i Göteborg*"
<http://www.transportstyrelsen.se/global/vag/trangselskatt/karta%20med%20information%20otr%C3%A4ngselskatt%20g%C3%B6teborg%20vit%20numrerad.pdf>, Hämtad: 3/10-2013

Vägvalet, "*Trängselskatten*"
<http://www.vagvaletgbg.se/fragor-och-svar/trangselskatten/>, Hämtad: 24/8-2013.

Trafikverket. (2013a) "*Miljö och hälsa*"
<http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/>, Hämtad: 25/8-2013.

Trafikverket.(2013b) "*Vad är Västsvenska paketet?*"
<http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-land/Vastra-gotaland/Vastsvenska-paketet/Vad-ar-Vastsvenska-paketet/>, Hämtad: 3/10- 2013

Enkätundersökning: Trängselskatten i Göteborg



Hej! Jag heter Sandra Gustafsson och bor i Partille. Jag går nu sista terminen på Göteborgs Universitet, där jag går ett "samhällsvetenskapligt miljövetarprogram". Enkäten kommer att ligga till grund för mitt examensarbete där jag valt att undersöka om och hur människor utanför Göteborgs Stad har påverkats av trängselskatten. Enkäten är uppbyggd av ett antal frågor. Under en del frågor finns en möjlighet att motivera varför man har svarat så. Jag är väldigt tacksam om jag skulle få veta detta, då det skulle vara lättare att dra slutsatser av era svar, men inget krav. Ni kommer självklart att vara **anonyma i undersökningen**.

1. **KÖN:** MAN. KVINNA.

2. **ÅLDER:** _____

3. **VAD ÄR DIN INKOMST I MÅNADEN FÖRE SKATT?**

- 0 - 17 500
 17 501 - 25 500
 25 501 - 30 500
 30 501 - 35 500
 35 501 >

4. **VAD HAR DU FÖR YRKE?** _____

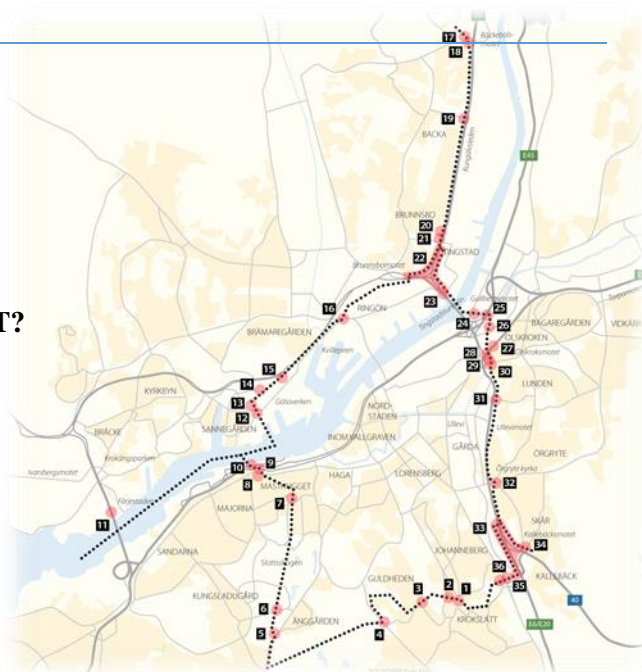
5. **HUR MÅNGA BOR I HUSHÅLLET?(INKLUSIVE DIG SJÄLV)** _____

ANTALET VUXNA

ANTALET BARN OCH ÅLDER _____, (EX. 3,10 ÅR)

6. **HAR DU KÖRKORT** JA. NEJ.

7. **HAR DU TILLGÅNG TILL BIL?** JA. NEJ. TJÄNSTEBIL.



8. HUR VAR DIN UPPFATTNING OM TRÄNGSELSKATTEN INNAN INFÖRANDET?

- MYCKET POSITIV.
 POSITIV.
 NEGATIV.
 MYCKET NEGATIV.
 INGEN ÅSIKT.

8A. HAR DIN UPPFATTNING ÄNDRATS IDAG?

- JA. NEJ. DELVIS. VET EJ.

8B. VARFÖR ÄR DU POSITIV/NEGATIV TILL TRÄNGSELSKATTEN?

SVAR:

9. TRÄNGSELSKATTENS SYFTE ÄR ATT SKAPA EN MINSKAD TRÄNGSEL I STADEN OCH EN FÖRBÄTTRAD MILJÖ. HAR DU MÄRKT DESSA FÖRÄNDRINGAR I GÖTEBORG?

- JA, JAG HAR MÄRKT EN STOR FÖRÄNDRING.
 JA, JAG HAR MÄRKT EN LITEN FÖRÄNDRING.
 NEJ, JAG HAR INTE MÄRKT NÅGON STOR FÖRÄNDRING.
 VET EJ.

10. TRÄNGSELSKATTENS SYFTE ÄR ÄVEN ATT FÅ MÄNNISKOR ATT MINSKA SITT BILANVÄNDANDE OCH FÅ FLER ATT ÅKA KOLLEKTIVT. HAR TRÄNGSELSKATTEN HAFT DEN EFFEKTEN PÅ DIG?

- JA. NEJ. TILL EN VISS DEL. NEJ, ALLTID ÅKT KOLLEKTIVT.

11. HAR DITT BILANVÄNDANDE TILL **JOBDET FÖRÄNDRATS SEDAN TRÄNGSELSKATTEN INFÖRDES?**

- JA, MINSKAT MYCKET. JA, MINSKAT LITE. JA, ÖKAT MYCKET.
 JA, ÖKAT LITE. NEJ, OFÖRÄNDRAT.

12. OM JA, PÅ VILKET SÄTT HAR DET FÖRÄNDRATS? (GÅR ATT SVARA FLER SVARSALTERNATIV OM SÅ ÄR FALLET.)

- JAG KÖR ANNAN RESVÄG FÖR ATT UNDGÅ TRÄNGSELSKATT.
 JAG ÅKER KOLLEKTIVT.
 JOBBAR HEMIFRÅN.
 JAG ANPASSAR MINA ARBETSTIDER, SÅ JAG KAN UNDVIKA DET DYRASTE TIDERNÄ.
 SAMÅKER
 JAG FORTSÄTTER ATT ÅKA BIL DÅ JAG TJÄNAR MER TID(MINDRE TRÄNGSEL).
 DET TAR FÖR LÅNG TID FÖR MIG ATT ÅKA KOLLEKTIVT.
 ANNAN ANLEDNING.

12A. OM ANNAN ANLEDNING, VILKEN?

SVAR:

13. ANSER DU ATT TRÄNGSELSKATTEN HAR PÅVERKAT DITT BILANVÄNDANDE PÅ FRITIDEN?

- JA, MINSKAT MYCKET. JA, MINSKAT LITE. JA, ÖKAT MYCKET.
 JA, ÖKAT LITE. NEJ, OFÖRÄNDRAT.

13A. HUR HAR TRÄNGSELSKATTEN PÅVERKAT DITT RESANDE?(GÅR ATT SVARA FLER SVARSALTERNATIV)

- JAG ÅKER PÅ HELGEN DÅ TRÄNGSELSKATTEN INTE GÄLLER.
 JAG HAR VALT ATT RESA TILL ANDRA PLATSER DÄR TRÄNGSELSKATTEN INTE GÄLLER.
 JAG KÖR ANNAN RESVÄG FÖR ATT UNDGÅ TRÄNGSELSKATT.

ELLER:

- TRÄNGSELSKATTEN HAR INTE PÅVERKAT MIG, FORTSÄTTER ATT RESA I SAMMA UTSTRÄCKNING.
 PÅVERKAS INGET SPECIELLT, HAR INTE BIL.

14. KÖR DU MINDRE BIL TOTALT SEDAN TRÄNGSELSKATTEN INFÖRDES?

- JA. NEJ. VET INTE. TILL VISS DEL.

14A. OM JA, TILL EN VISS DEL I FÖRRA FRÅGAN, VAD ÄR ORSAKEN?

- TRÄNGSELSKATTEN.
 DRIVMEDLET HAR BLIVIT DYRARE.
 JAG TÄNKER PÅ MILJÖN.

14B. OM NEJ, VAD ÄR ORSAKEN?

- JAG RESER LÄNGRE FÖR ATT UNDGÅ BETALSTATIONER.
 JAG FORTSÄTTER ATT RESA I SAMMA UTSTRÄCKNING.
 ANNAN ORSAK.

15. SKULLE DU VILJA HA EN FOLKCOMRÖSTNING OM TRÄNGSELSKATTEN _____ OCH I SÅDANA FALL, HUR SKULLE DU RÖSTA? _____ (JA, NEJ, BLANKT)

TACK SÅ MYCKET FÖR ERT SVAR! 😊