



Gullers Grupp
Rapport

Att leva där det växer

– Om invånarnas
attityder till
infrastruktur i Västra
Götaland



Innehåll

| | | |
|----------|--------------------------------------|-----------|
| 1 | INLEDNING | 3 |
| 2 | GENOMFÖRANDE | 4 |
| 3 | RESULTAT | 5 |
| 3.1 | BAKGRUNDSVARIABLER | 5 |
| 3.2 | KUNSKAP | 7 |
| 3.3 | ATTITYD | 11 |
| 4 | MÅLGRUPPER | 20 |
| 4.1 | EGENSKAPER OCH ATTITYDER | 20 |
| 4.2 | MÅLGRUPPSSEGMENTERING | 24 |
| 5 | ANALYS OCH SLUTSATS | 26 |
| 5.1 | INSTÄLLNING TILL INFRASTRUKTUREN | 26 |
| 5.2 | BILDEN AV VÄSTRA GÖTALAND | 27 |
| 5.3 | UTMÄRKANDE MÅLGRUPP | 28 |
| 5.4 | ENKEL PLOTTERDIAGRAM | 29 |
| 5.5 | BEHOVET AV INSATSER | 30 |
| 5.6 | VIKTIGT ATT BEAKTA I KOMMUNIKATIONEN | 30 |



1 Inledning

Projektet Västsverige växer syftar till att öka förståelsen bland invånarna i Västra Götaland om de infrastruktursatsningar som planeras och genomförs, varför de görs och är viktiga och vad de skapar för möjligheter till att leva ett gott liv i regionen.

Som ett led i det arbetet är en av tre föreslagna aktiviteter i kommunikationsstrategin att genomföra en invånarundersökning i Västra Götaland.

De kommunikativa aktiviteterna inom ramen för Västsverige växer syftar till att invånarna ska få ökad acceptans och förståelse för de infrastruktursatsningar som görs i regionen. För att kunna mäta och fastställa resultatet av en sådan förflyttning krävs en nollmätning – det vill säga något att mäta invånarnas förflyttning emot.

Genom att fastställa invånarnas nuvarande position till infrastruktursatsningarna kommer vi dels kunna generera nya insikter om målgrupperna, dels etablera en nulägesbild gentemot vilken kommande aktivitet blir mätbart.



2 Genomförande

Invånarundersökningen innefattar 1 005 respondenter (invånare). Urvalet av respondenterna är representativt för Västra Götalands invånare. Undersökningen genomfördes i form av en webbenkät till Norstats webbpanel. Det är en panel som är slumpmässigt rekryterad med ett riksrepresentativt urval av respondenter.

Enkäten togs fram i samråd med Västra Götalandsregionen (VGR), med företrädare från projektgruppen Västsverige växer. Frågorna bestod i huvudsak av fasta svarsalternativ (dvs. påståenden att ta ställning till, faktorer att betygsätta, frågor att svara ja/nej på etc.) Enstaka öppna frågor inkluderades. Omfånget på enkäten var 6-7 minuter svarstid, för att säkerställa en god svarsvilja.

Frågorna togs fram utifrån att enkäten ska fungera som en nollmätning för kommande kommunikationsinsatser och därmed kunna följas upp över tid. Den har en sådan utformning att insamlad data kan jämföras mellan mätningarna.

Datainsamlingen skedde mellan 13 maj och 27 maj 2020.



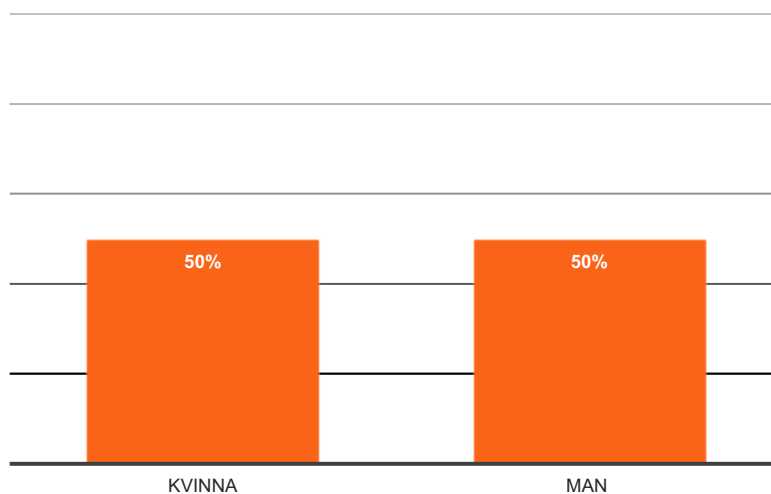
3 Resultat

3.1 BAKGRUNDSVARIABLER

Nedan presenteras fördelningen av respondenterna uppdelat på kön, ålder, boendeort, färdstätt till sin huvudsakliga sysselsättning samt erfarenhet av större byggprojekt senaste fem åren. Samtliga respondenter är bosatta i Västra Götaland.

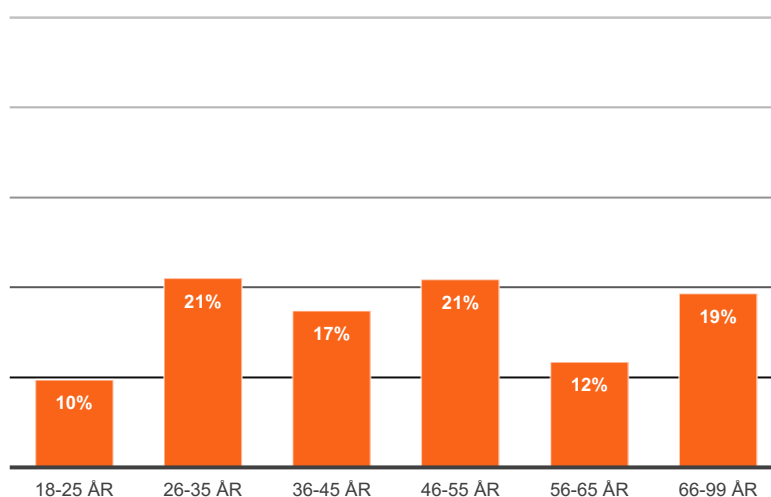
3.1.1 KÖN

Fördelningen mellan män och kvinnor är jämn.



3.1.2 ÅLDER

Åldersfördelningen speglar den i Västra Götaland.

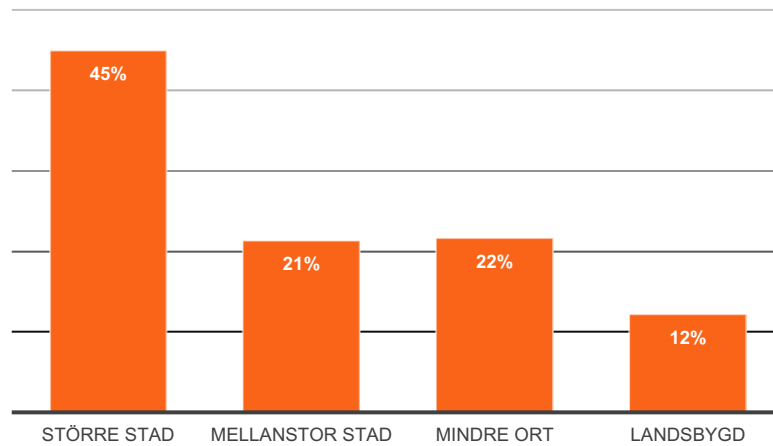


3.1.3 BOENDE I VÄSTSVERIGE

Närmare hälften av respondenterna (45%) bor i en större stad. 2 av 10 bor i en mellanstor stad eller i en mindre ort. Drygt 1 av 10 bor på landsbygden.

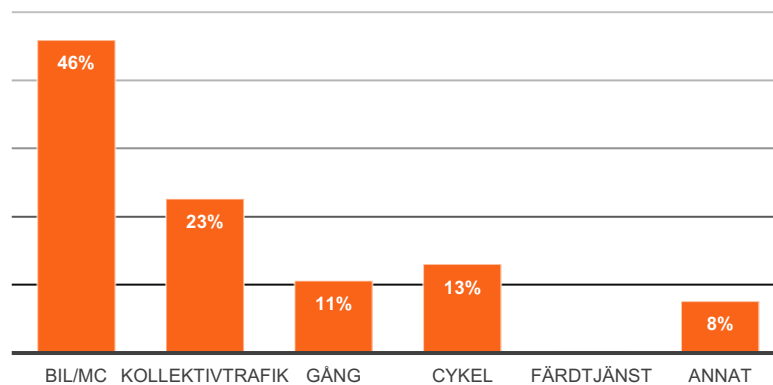


Undersökningens procentuella fördelning tycks stämma bra överens med regionens areal och befolkningstäthet.



3.1.4 FÄRDSÄTT TILL SIN HUVUDSAKLIGA SYSSLSÄTTNING

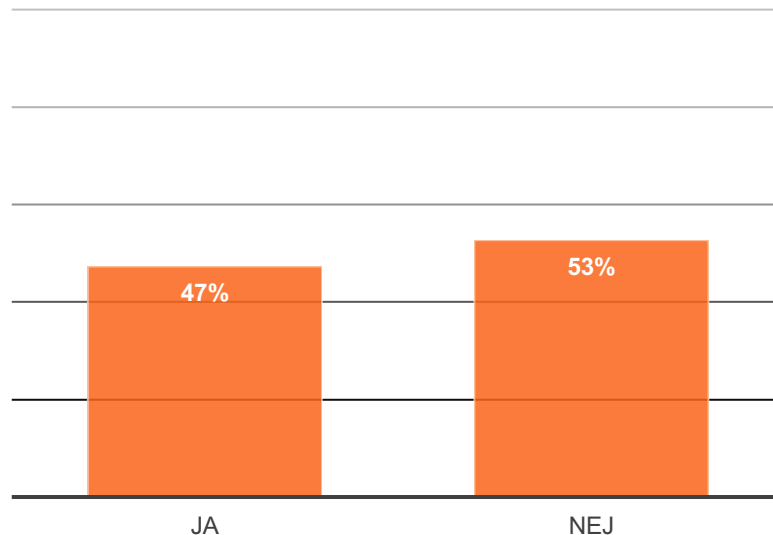
Närmare hälften av respondenterna (46%) tar bil/mc till sin huvudsakliga sysselsättning. Drygt 2 av 10 åker kollektivt och drygt 1 av 10 väljer att antingen promenera eller cykla. Den här statistiken speglar i stort sett resultaten från 2019 års resvaneundersökning hos svenska folket (Trafikanalys).





3.1.5 BOTT NÄRA ETT STÖRRE BYGGPROJEKT SENASTE 5 ÅREN

Fördelningen mellan personer som upplevt att de bott nära ett större byggprojekt de senaste 5 åren är relativt jämn. Det är något färre respondenter som uppger att de bott nära ett större byggprojekt.



3.2 KUNSKAP

Här presenteras de frågor som berör kunskapsnivån hos respondenterna kring vad en infrastruktursatsning är och vilken nytta den har samt vad Västra Götalandsregionens roll i infrastruktursatsningar är.

3.2.1 DEFINITIONEN AV INFRASTRUKTURSATSNING

Q1: *Beskriv med dina egna ord vad en infrastruktursatsning är.*

Byggnation och underhåll av transport- och kommunikationssystem

Störst andel respondenter skulle beskriva en infrastruktursatsning som en byggnation av transport- och kommunikationssystem så som exempelvis vägar, järnvägar, tunnlar, cykelbanor, elnät, fiber och vattenledningar.



Insats för att öka framkomlighet och tillgänglighet

En stor andel respondenter vidgar perspektivet och tänker på insatser som på ett eller annat sätt ökar framkomligheten och tillgängligheten för människor. Det kan handla om



att fler får tillgång till kollektivtrafik, att det blir lättare och mer effektivt att ta sig runt, eller att det blir säkrare att ta sig fram. En del sammanfattar det som att strukturen på resandet förändras till det bättre.

"Att man bygger ut infrastrukturen och gör den mer lättillgänglig för alla samt att kapaciteten ökar och blir säkrare och mer hållbar."

Lokalt: Underlätta för alla trafikanter, speciellt fotgängare. För övrigt få ett gott flöde utan att påverka människors närmiljö.

"När man faktiskt ser till att folk längre bort från större städer har möjlighet att pendla kollektivt och samtidigt hinner lämna barn på dagis och hämta."

Samhällsutbyggnad för att skapa plats för fler

Flera respondenter kopplar också en infrastruktursatsning till en insats som syftar till att bygga ut städer och samhällen. Vägar, kollektivtrafik, sjukhus, bostäder, kontorslokaler och gröna ytor är några exempel på byggprojekt som ingår i en infrastruktursatsning enligt respondenterna. Överlag betonas att det handlar om en utveckling av samhällsviktiga funktioner.

"Ett bygge ämnat att förenkla eller förbättra för människan och/eller miljön. I syfte att tillgodose basala samhällsfunktioner."

"Utveckling av funktioner som är grundläggande och viktiga för samhället i stort."

"Jag antar att det är att man satsar på bostäder och nyetablering av företag. Få en stad att växa invånarmässigt men också ger intäkter."

Stadsutveckling med fokus på välfärd, hållbarhet och långsiktighet

Ett flertal respondenter vidgar begreppet och menar att det handlar om långsiktiga satsningar som görs för framtiden och för att skapa ett mer hållbart samhälle – såväl socialt, ekonomiskt som miljömässigt.

"Infrastruktursatsning handlar om att bygga ett hållbart samhälle. Man tänker på bra alternativ för miljön och för vår jord (fossilfritt)."

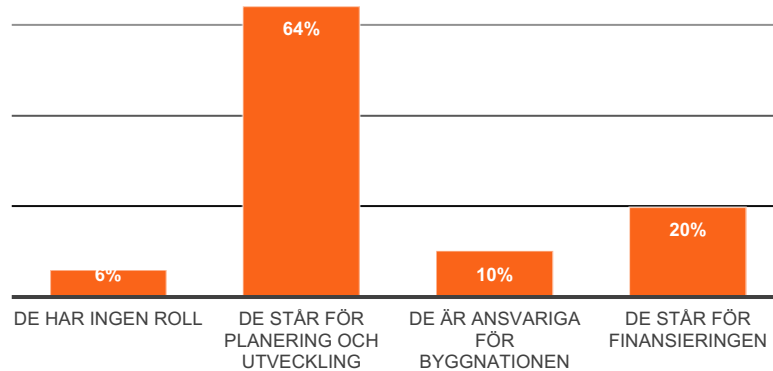
"Bygga bostäder m.m. till olika samhällsklasser för att minska segregationen."

"Man satsar på nya bostäder i ett visst område där man vill att samhället ska blomstra"

3.2.2 VÄSTRA GÖTALANDSREGIONENS ROLL

Q2: Vilken roll tror du Västra Götalandsregionen (VGR) har i infrastruktursatsningar?

Majoriteten av respondenterna (64%) tror att Västra Götalandsregionens roll i infrastruktursatsningar handlar om planering och utveckling. 2 av 10 tror att VGR står för finansieringen, medan 1 av 10 tror att de är ansvariga för byggnationen. Ett fåtal respondenter, mindre än 1 av 10, tror inte att VGR har någon roll i infrastruktursatsningar.



3.2.2.1 SIGNIFIKANTA SKILLNADER

Den äldsta åldersgruppen, 66–99 år, tror i högre utsträckning än övriga åldersgrupper att regionen står för planering och utveckling medan den yngsta åldersgruppen, 18–25 år, i lägre utsträckning än övriga åldersgrupper tror att regionen står för planering och utveckling. Generellt tror de yngre åldersgrupperna i högre utsträckning än de äldre åldersgrupperna att regionen står för finansieringen.

En liten skillnad finns även mellan olika trafikanter. Cyklister tror i något lägre utsträckning än övriga trafikanter att regionen inte har någon roll i infrastruktursatsningar. Samtidigt tror bilister i något lägre utsträckning än övriga trafikanter att regionen står för finansieringen.

3.2.3 NYTTAN MED INFRASTRUKTURSATSNINGAR

Q3: Vad kan satsningar på infrastruktur ge för nyttor till samhället?

Bättre framkomlighet och säkrare vägar

Störst andel respondenter lyfter de direkta nyttorna med infrastruktursatsningar så som bättre framkomlighet, större tillgänglighet och färre trafikolyckor. Flera lyfter att vägarna blir mer säkra, trafikstockningar minskar, pendlingen går snabbare, kollektivtrafiken blir bättre och cyklisterna får det enklare att ta sig fram.

"Bättre kommunikationer gynnar hela regionen på många olika sätt. Både att folk lättare kan ta sig fram, att man minskar avstånden och underlättar för de som pendlar."

"Att man lättare kan färdas mellan olika platser, långa som korta. Att inte behöva vara tvungen att cykla utan ta bussen i stället."

"Ett effektivare samhälle, med till exempel mindre olyckor på bättre vägar. Kortare restid."



Smartare transportsätt och bättre miljö

En stor andel respondenter menar att de stora vinsterna med infrastrukturesatsningar är smartare transportsätt och bättre miljö. Alternativa resesätt tros bli fler, så som samåkning eller cykelresor, och miljövänliga transporter antas bidra både till minskat buller och minskat utsläpp.

"Ökat resande med mer miljövänliga trafikslag såsom buss eller spårvagn, även gångbanor och cykelbanor."

"Minskat bilanvändande leder till minskad miljöpåverkan och bättre luft. Frigör ytor för stadsutveckling. Håller ihop staden och minskar känslan av segregation."

"En uppräskning av järnvägen ger tryggare tågresor. Fler bussar på landsbygden är bättre för miljön, samt för långpendlarnas plånböcker."

Fler arbetstillfällen och ökad rörlighet

Flertalet respondenter ser också ekonomiska vinster med infrastrukturesatsningar och menar att fler arbetstillfällen skapas, lönsamheten för företag ökar och intresset för investeringar och nyetableringar ökar. Samtidigt menar respondenterna också att samhällen binds samman och fler människor får det enklare att pendla och röra sig fritt.

"En demokratifråga. Ökade möjligheter för människor att röra sig fritt. Möjligheter för människor att ta ett nytt jobb som de kanske inte skulle kunna ta annars."

"Attraktivare för företag att skapa jobb med bra tillgänglighet till där folk bor. Också en möjlighet att folk kan bo mer utspritt utanför städerna, men ändå enkelt jobba i staden."

"Underlätta för näringslivet vilket ger fler arbetstillfällen och ökade skatteintäkter. Fler bostäder, bättre kommunikationer inklusive kollektivtrafik för mer hållbar pendling etc."



3.3 ATTITYD

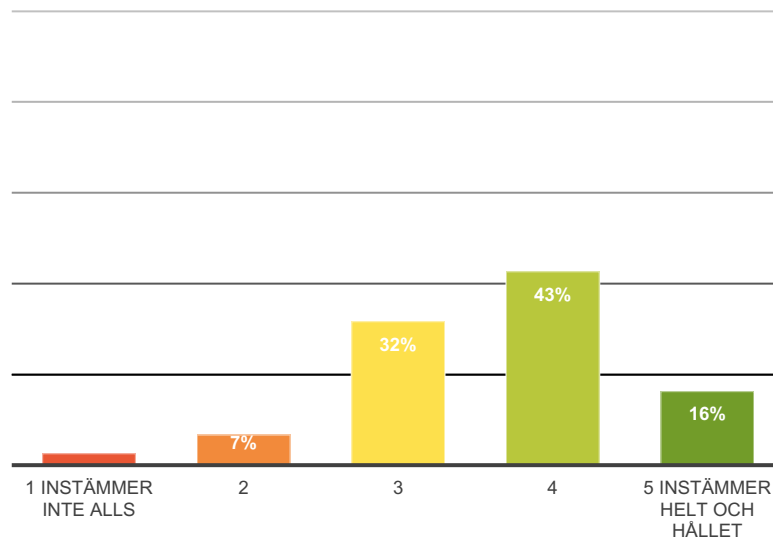
Här presenteras respondenternas attityd i stort till infrastruktursatsningar i regionen och den personliga bilden av Västra Götalandsregionen.

3.3.1 BILDEN AV VÄSTRA GÖTALAND

Q4: I vilken utsträckning anser du att följande påståenden beskriver Västra Götaland?

GOTT OM FRAMTIDSMÖJLIGHETER

Majoriteten av respondenterna (59%) instämmer delvis eller helt att regionen erbjuder gott om framtidsmöjligheter. Endast 1 av 10 skulle i någon grad inte instämma att framtidsmöjligheterna är goda.



3.3.1.1 SIGNIFIKANTA SKILLNADER

De äldre åldersgrupperna, 56–65 år och 66–99 år, instämmer i lägre utsträckning än övriga åldersgrupper att Västra Götaland erbjuder gott om framtidsmöjligheter. Endast hälften skulle hålla med om att regionen erbjuder gott om framtidsmöjligheter. Även åldersgruppen 36–45 år har en något lägre instämmandegrad.

Boende på landsbygden, men även i en mindre ort, instämmer i lägre utsträckning än övriga att framtidsmöjligheterna i regionen är goda.

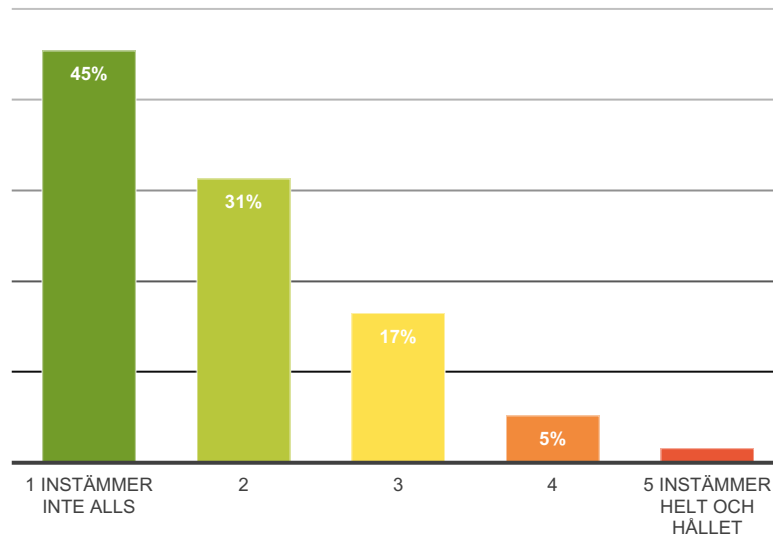
Även skillnader mellan trafikanter går att utläsa, där de som reser kollektivt i högre utsträckning än övriga trafikanter anser att framtidsmöjligheterna i regionen är goda.

Respondenter som under de senaste fem åren bott nära ett större byggprojekt instämmer i högre utsträckning än de som inte gjort det, att Västra Götaland erbjuder gott om framtidsmöjligheter.



EN TRÅKIG PLATS ATT BO PÅ

En klar majoritet av respondenterna (76%) stämmer i någon grad inte in på påståendet att Västra Götaland skulle vara en tråkig plats att bo på.



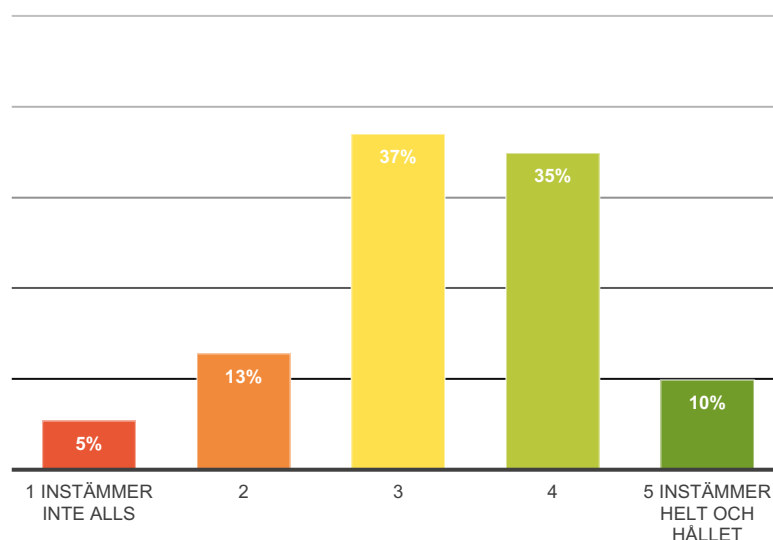
3.3.1.2 SIGNIFIKANTA SKILLNADER

Kvinnor stämmer i något högre utsträckning än män inte in på påståendet att Västra Götaland är en tråkig plats att bo på.

Även bland åldersgrupperna finns en viss skillnad. Åldersgrupperna 18–25 år och 36–45 år uppger i lägre utsträckning än övriga åldersgrupper att de inte instämmer på påståendet.

ALLTING ÄR NÄRA

Knappt hälften av respondenterna (45%) instämmer delvis eller helt att allting är nära i regionen. Knappt 1 av 5 skulle i någon grad inte instämma att allting är nära. Knappt 2 av 5 uppger att de varken instämmer eller invänder mot påståendet.





3.3.1.3 SIGNIFIKANTA SKILLNADER

Kvinnor instämmer i högre utsträckning än män att allting är nära i Västra Götaland.

Åldersgruppen 26–35 år instämmer i högre utsträckning än övriga åldersgrupper att allting är nära. Samtidigt uppger åldersgruppen 66–99 år i lägre utsträckning än övriga att de instämmer med påståendet.

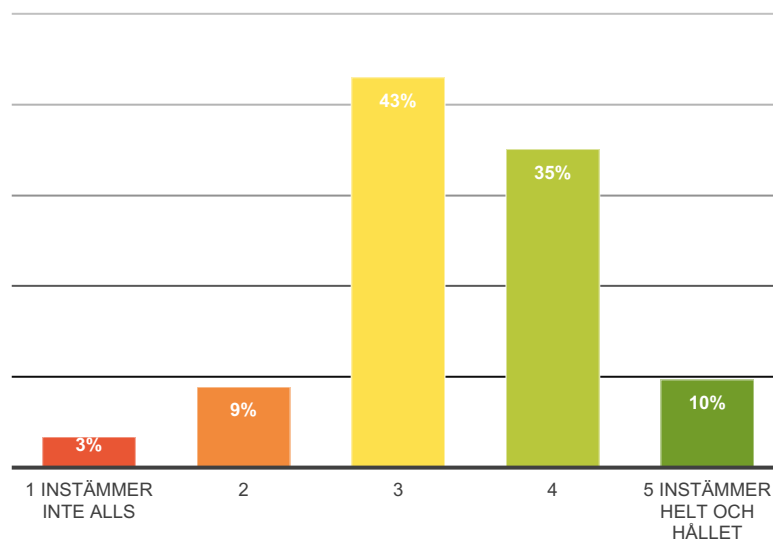
Skillnaden mellan boende i en större och mindre stad är stor. Boende i en större stad instämmer i mycket högre utsträckning än boende på landsbygden att allting är nära. Generellt visar resultatet att ju större stad, desto större andel respondenter som instämmer att allting som nära.

Resultatet uppdelat på trafikanter visar att respondenter som promenerar i lägre utsträckning än övriga instämmer att det är nära till allt.

Respondenter som under de senaste fem åren bott nära ett större byggprojekt instämmer i högre utsträckning än de som inte gjort det, att allting är nära i Västra Götaland.

EN PLATS FÖR INNOVATION OCH KREATIVITET

Knappt hälften (45%) instämmer delvis eller helt att Västra Götaland är en plats för innovation och kreativitet. Samtidigt uppger en nästan lika stor andel respondenter att de varken instämmer eller invänder mot regionen som en plats för innovation och kreativitet.



3.3.1.4 SIGNIFIKANTA SKILLNADER

Män instämmer i högre utsträckning än kvinnor att Västra Götaland är en plats för innovation och kreativitet.

De äldsta åldersgrupperna, 56–65 år och 66–99 år, instämmer i lägre grad än övriga åldersgrupper att regionen är en plats för innovation och kreativitet.

Resultatet uppdelat på boendeort visar att boende i en mindre ort i lägre utsträckning instämmer med påståendet. Boende i större ort visar samtidigt en något högre instämmandegrad än övriga.

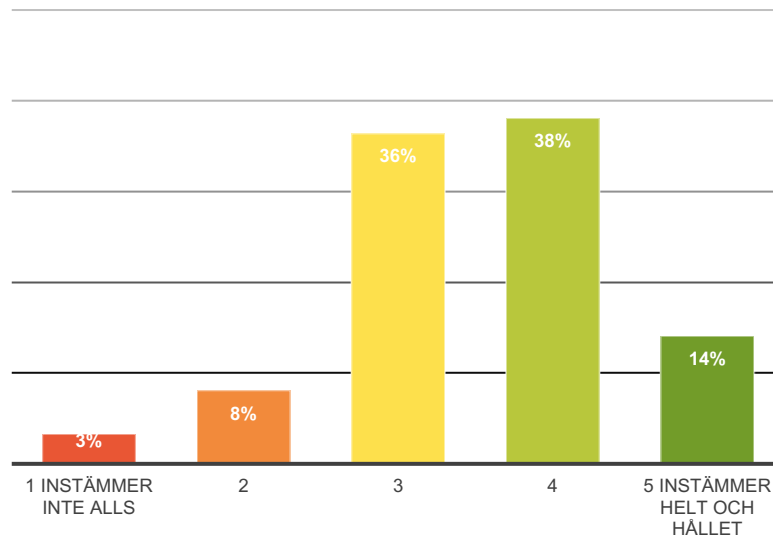


Bland trafikanter finns en viss skillnad mellan de respondenter som kör bil/mc eller åker kollektivt och de som promenerar eller cyklar. Bilister och kollektivtrafikresenärer instämmer i högre grad än gående och cyklister att Västra Götaland är en plats för innovation och kreativitet.

Instämmandegraden är även högre för de respondenter som under de senaste fem åren bott nära ett byggprojekt, än hos de som inte gjort det.

EN ATTRAKTIV ARBETSMARKNAD

Drygt hälften av respondenterna (52%) instämmer delvis eller helt att Västra Götaland erbjuder en attraktiv arbetsmarknad. Knappt 4 av 10 varken instämmer eller invänder mot påståendet. 1 av 10 skulle i någon grad inte instämma att Västra Götaland erbjuder en attraktiv arbetsmarknad.



3.3.1.5 SIGNIFIKANTA SKILLNADER

Män upplever i något högre grad än kvinnor att Västra Götaland erbjuder en attraktiv arbetsmarknad.

Bland åldersgrupperna finns en högre instämmandegrad bland respondenterna i åldern 26–35 år och 46–55 år.

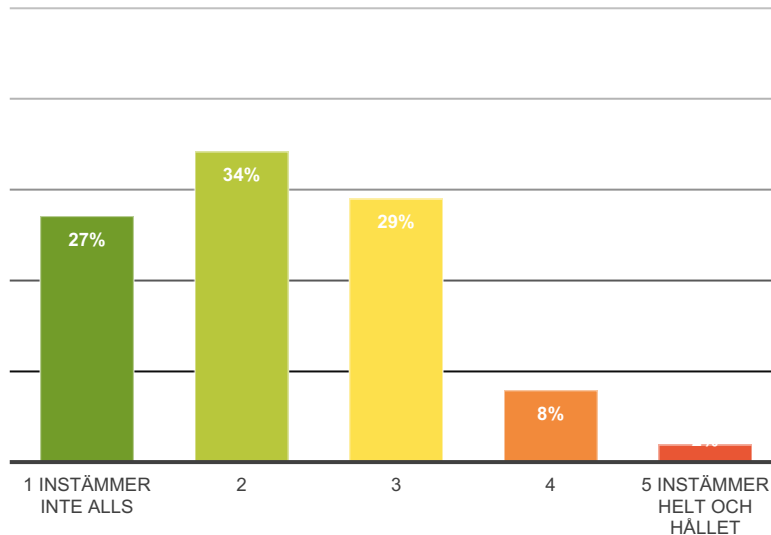
Respondenter boende i en mindre ort eller på landsbygden instämmer i lägre utsträckning än respondenter boende i en mellanstor stad eller större stad att Västra Götaland erbjuder en attraktiv arbetsmarknad.

Andelen respondenter som tycker att Västra Götaland erbjuder en attraktiv arbetsmarknad är större bland de som de senaste fem åren bott nära ett större byggprojekt, än de som inte gjort det.



DÅLIGA FRAMTIDSUTSIKTER

Majoriteten av respondenterna (61%) skulle instämmer inte i att Västra Götaland är en plats som erbjuder dåliga framtidsutsikter. Knappt 4 av 10 varken instämmer eller invänder mot påståendet. Endast 1 av 10 instämmer delvis eller helt att det är en plats som erbjuder dåliga framtidsutsikter.



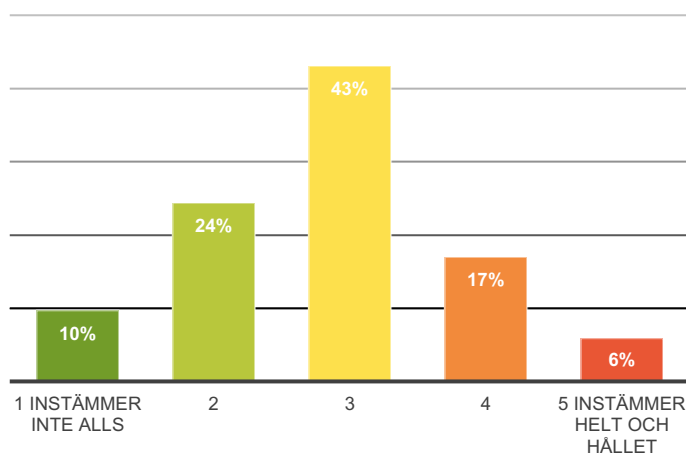
3.3.1.6 SIGNIFIKANTA SKILLNADER

Åldersgruppen 56–65 år uppger i lägre utsträckning än övriga åldersgrupper att de inte instämmer att Västra Götaland erbjuder dåliga framtidsutsikter.

Även respondenter boende i en mindre ort uppger i lägre utsträckning än övriga att de inte instämmer med påståendet.

LÅNGSAM UTVECKLING

Störst andel respondenter (43%) kan varken instämna eller invända mot påståendet att Västra Götaland är en plats där utvecklingen sker långsamt. Det är dock en större andel respondenter (34%) som i någon grad inte instämmer än som delvis eller helt instämmer (23%) med påståendet.





3.3.1.7 SIGNIFIKANTA SKILLNADER

Respondenter i åldersgruppen 36–45 år instämmer i högre grad än övriga åldersgrupper att utvecklingen i Västra Götaland är långsam.

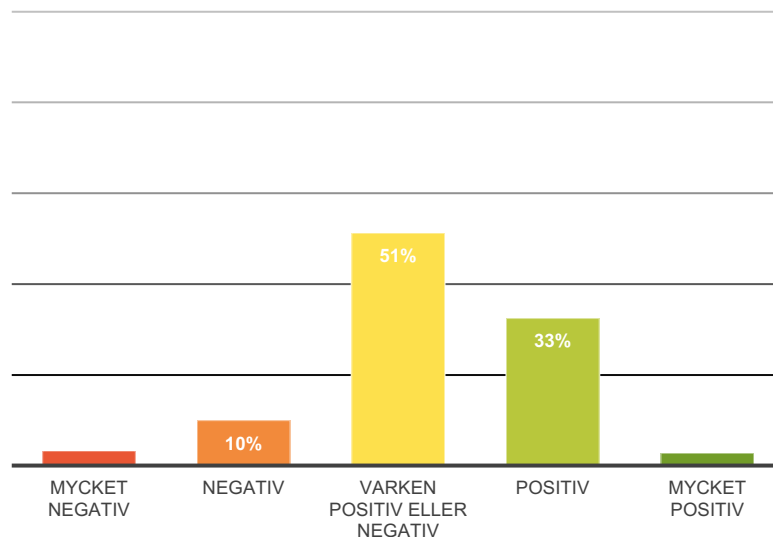
Boende i en mellanstor stad instämmer i lägre utsträckning än övriga att utvecklingen är långsam.

Även bland olika trafikanter skiljer sig uppfattningen åt. Cyklisterna uppger i lägre utsträckning än övriga trafikanter att de inte instämmer att utvecklingen är långsam. Generellt uppger både cyklisterna och gående i högre utsträckning att de varken instämmer eller invänder mot påståendet.

3.3.2 UPPFATTNINGEN OM INFRASTRUKTURARBETET I VÄSTRA GÖTALAND

Q5: Vad är din uppfattning i stort av Västra Götalandsregionens infrastrukturarbete?

Drygt hälften av respondenterna (51%) är varken positivt eller negativt inställda till infrastrukturarbetet i Västra Götaland. Knappt 4 av 10 uppger att de är positivt eller mycket positivt inställda medan drygt 1 av 10 är negativt eller mycket negativt inställda till infrastrukturarbetet.



3.3.2.1 SIGNIFIKANTA SKILLNADER

Respondenter i åldersgruppen 18–25 år uppger något i högre utsträckning än övriga åldersgrupper att de är positivt inställda till infrastrukturarbetet i Västra Götaland. I de äldsta åldersgrupperna, 56–65 år och 66–99 år, återfinns högst andel respondenter som är negativt inställda till infrastrukturarbetet.

Bland respondenter boende i en större stad återfinns störst andel positivt inställda till infrastrukturarbetet. Samtidigt uppger respondenterna från övriga boendeorter i högre utsträckning att deras uppfattning varken är positiv eller negativ.

Respondenter som reser kollektivt uppger i högre utsträckning än övriga trafikanter att deras bild av infrastrukturarbetet är positiv. Trafikantgruppen med störst andel negativa är bilister och gående.

Andelen respondenter som har en positiv uppfattning av Västra Götalandsregionens infrastrukturarbete är betydligt större hos de som de senaste fem åren bott nära ett



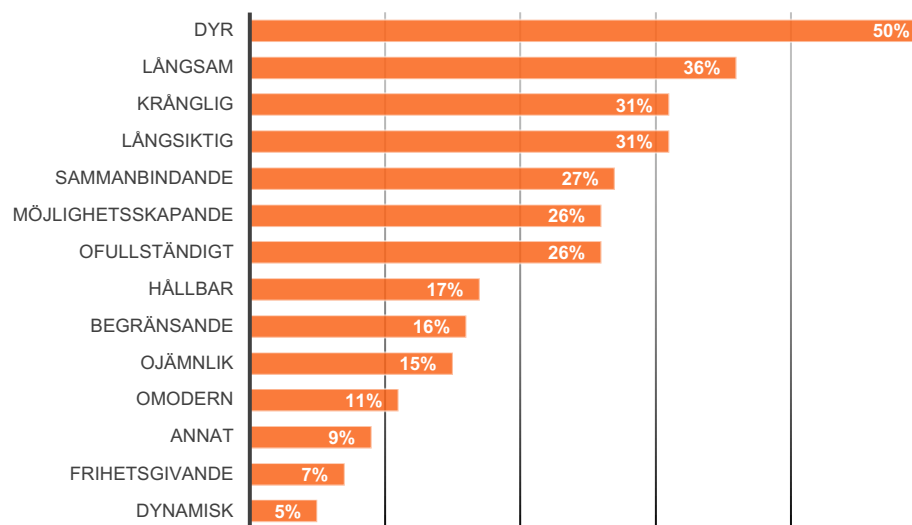
större byggprojekt. Samtidigt uppger de som inte bott nära ett större byggprojekt i högre utsträckning att de varken är positiva eller negativa.

3.3.3 BESKRIVANDE ORD AV INFRASTRUKTUREN I VÄSTRA GÖTALAND

Q6: Vilka av följande ord anser du beskriver infrastrukturen i Västra Götaland?

Hälften av respondenterna skulle beskriva infrastrukturen i Västra Götaland som dyr. En större andel respondenter skulle även beskriva infrastrukturen som långsam (36%), långsiktig (31%) och krånglig (31%). Något färre respondenter skulle också beskriva infrastrukturen som sammanbindande (27%) och möjlighetsskapande (26%), men samtidigt ofullständig (26%).

Även ord som hållbar, begränsande, ojämlig och omodern är ord som fler än 1 av 10 skulle använda för att beskriva infrastrukturen. Färre än 1 av 10 skulle beskriva infrastrukturen som dynamisk och frihetsgivande.



3.3.3.1 SIGNIFIKANTA SKILLNADER

En större andel män än kvinnor skulle beskriva infrastrukturen i Västra Götaland som dyr, långsam, ofullständig och sammanbindande.

En större andel unga, 18–25 år och 26–35 år, skulle beskriva infrastrukturen som hållbar och möjlighetsskapande. Bland de äldre, 56–65 år, finns störst andel respondenter som skulle beskriva infrastrukturen som begränsande. I den äldsta åldersgruppen, 66–99 år, finns störst andel respondenter som skulle beskriva infrastrukturen som krånglig och dyr.



Respondenter boende i en större stad anser i högre utsträckning än övriga att infrastrukturen är dyr, krånglig och omodern. Storstadsborna menar även i något högre utsträckning att infrastrukturen är långsiktig och långsam.

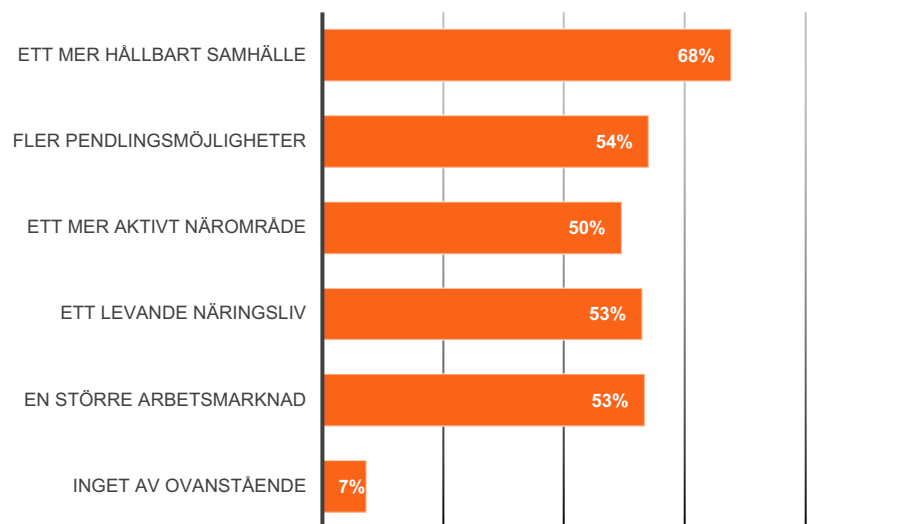
Bilister och cyklister uppger i högre utsträckning än övriga trafikanter att infrastrukturen är ofullständig, ojämlig, långsam och omodern. Bland de som reser kollektivt finns störst andel respondenter som skulle beskriva infrastrukturen som dynamisk, frihetsgivande, långsiktig, hållbar och möjlighetsskapande. Respondenter som promenerar menar i högre utsträckning än övriga trafikanter att infrastrukturen är dyr och krånglig.

Respondenter som de senaste fem åren bott nära ett större byggprojekt menar i högre utsträckning än de som inte gjort det, att infrastrukturen i Västra Götaland är sammanbindande och möjlighetsskapande. Respondenter som inte bott nära ett större byggprojekt uppger i högre utsträckning att infrastrukturen är ojämlig.

3.3.4 ACCEPTANSNIVÅ FÖR STÖRNINGAR I INFRASTRUKTUREN

Q7: Skulle du vara beredd att acceptera störningar i din vardag till följd av infrastrukturprojekt om slutresultatet erbjöd: [alternativ].

Oavsett vilket av de fem slutresultaten skulle fler än hälften acceptera störningar i sin vardag till följd av infrastrukturprojekt. Störst andel (68%) skulle acceptera störningar om slutresultatet ledde till ett mer hållbart samhälle. Drygt hälften skulle acceptera störningar om slutresultatet ledde till antingen fler pendlingsmöjligheter (54%), ett levande näringsliv (53%), en större arbetsmarknad (53%) eller ett mer attraktivt närområde (50%). Färre än 10% skulle inte acceptera störningar mot att de ledde till något av de nämnda slutresultaten.



3.3.4.1 SIGNIFIKANTA SKILLNADER

Kvinnor skulle i högre utsträckning än män acceptera störningar i sin vardag om slutresultatet av infrastrukturprojektet innebar ett mer hållbart samhälle eller fler pendlingsmöjligheter. Män skulle i högre utsträckning acceptera störningar om slutresultatet innebar en större arbetsmarknad, men även som det bidrog till ett levande näringsliv och ett mer aktivt närområde.



De äldsta åldersgrupperna, 56–65 år och 66–99 år, skulle i lägre utsträckning än övriga åldersgrupper acceptera störningar om slutresultatet ledde till ett mer hållbart samhälle. Åldersgruppen 66–99 år skulle även i mycket lägre utsträckning acceptera störningar om slutresultatet ledde till fler pendlingsmöjligheter. Åldersgruppen 26–35 år och 36–45 år uppger i högre utsträckning än övriga att de skulle acceptera störningar om infrastrukturarbetet ledde till ett mer aktivt närområde. I åldersgruppen 36–45 år finns även en större andel respondenter som skulle acceptera störningar om slutresultatet ledde till ett levande näringsliv.

Även skillnader mellan respondenter i olika boendeorter finns att utläsa. Respondenter boende på landsbygden skulle i högre utsträckning än övriga acceptera störningar om slutresultatet ledde till fler pendlingsmöjligheter. Respondenter boende i en mindre ort skulle i högre utsträckning än övriga acceptera störningar om slutresultatet ledde till en större arbetsmarknad.

I gruppen bilister återfinns en mycket större andel respondenter som skulle acceptera störningar om slutresultatet ledde till ett levande näringsliv. Cyklister uppger i högre utsträckning att de skulle acceptera störningar om slutresultatet ledde till ett mer hållbart samhälle. Både cyklister och kollektivtrafikresenärer uppger i högre utsträckning att de skulle acceptera störningar om slutresultatet ledde till fler pendlingsmöjligheter.

Respondenter som de senaste fem åren bott nära ett större byggprojekt skulle i högre utsträckning acceptera störningar om slutresultatet ledde till ett mer hållbart samhälle, fler pendlingsmöjligheter eller ett mer aktivt närområde.



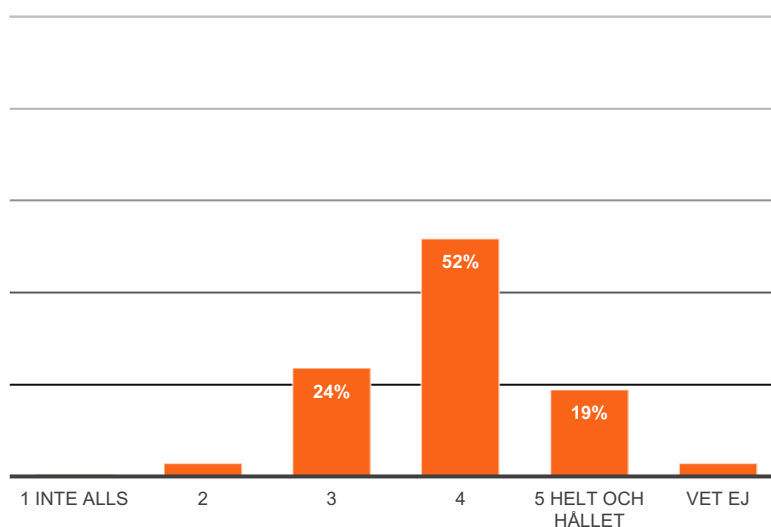
4 Målgrupper

4.1 EGENSKAPER OCH ATTITYDER

Q8: Hur bra stämmer följande in på dig?

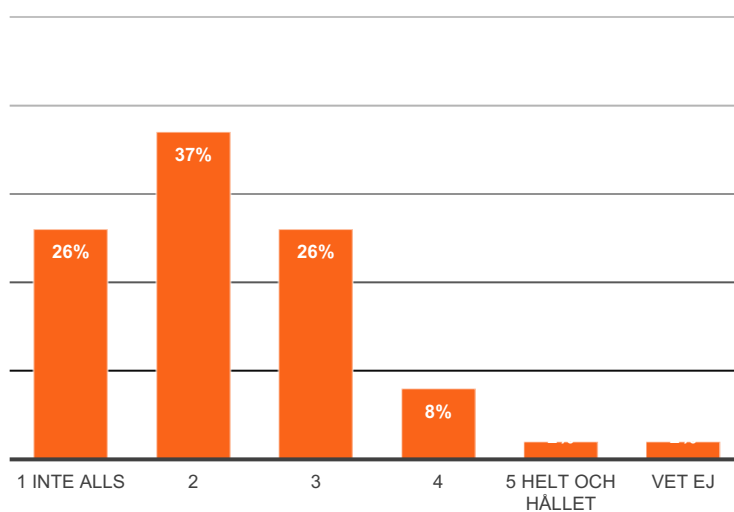
FÖR MIG ÄR KVALITET DET VIKTIGASTE

En stor del respondenter (71%) tycker delvis eller helt att kvalitet är viktigast.



FÖR MIG ÄR DET VIKTIGT ATT FÖLJA TRENDER

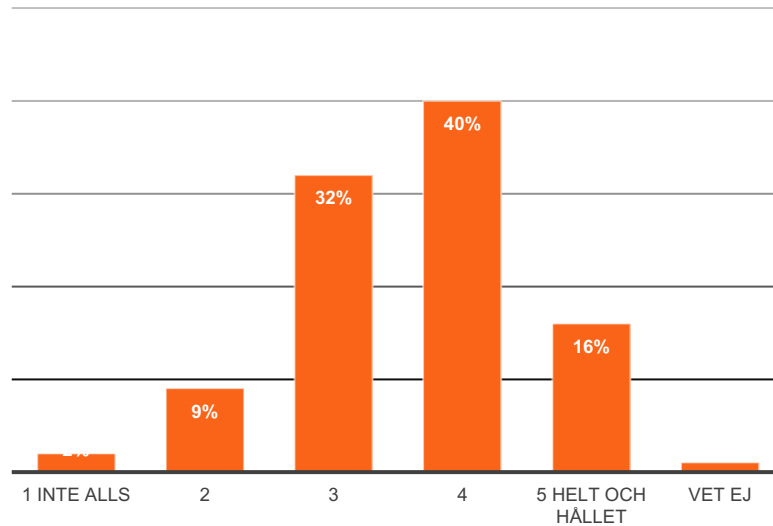
Majoriteten av respondenterna (63%) skulle delvis inte eller inte alls hålla med om att det är viktigt att följa trender.





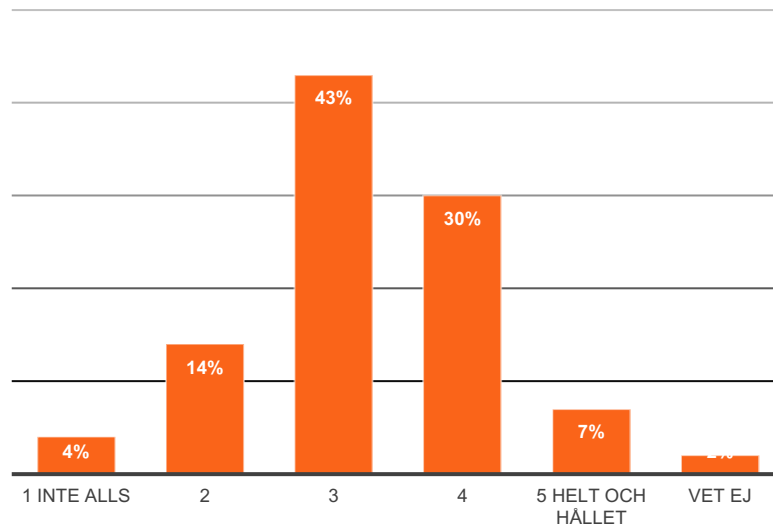
JAG GILLAR ATT TESTA NYA SAKER

Lite mer än hälften av respondenterna (56%) skulle säga att de tycker om att testa nya saker.



JAG GILLAR NÄR SAKER ÄR I FÖRÄNDRING

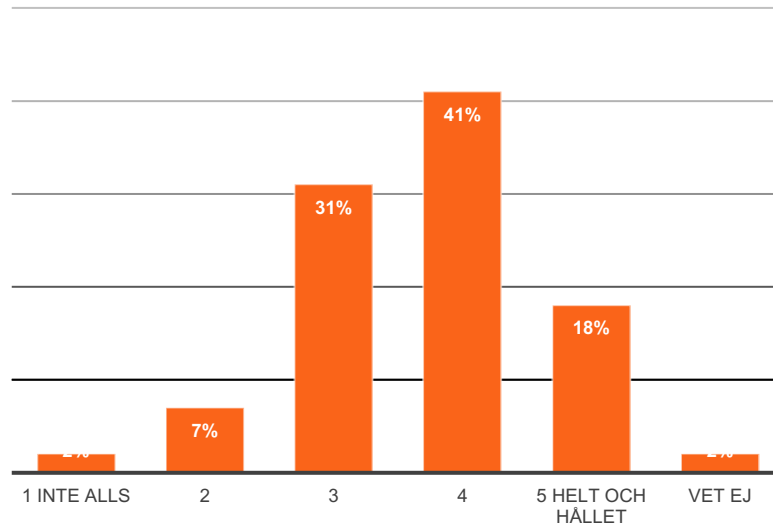
Mindre än hälften av respondenterna (37%) skulle delvis eller helt hålla med om att de gillar när saker är i förändring





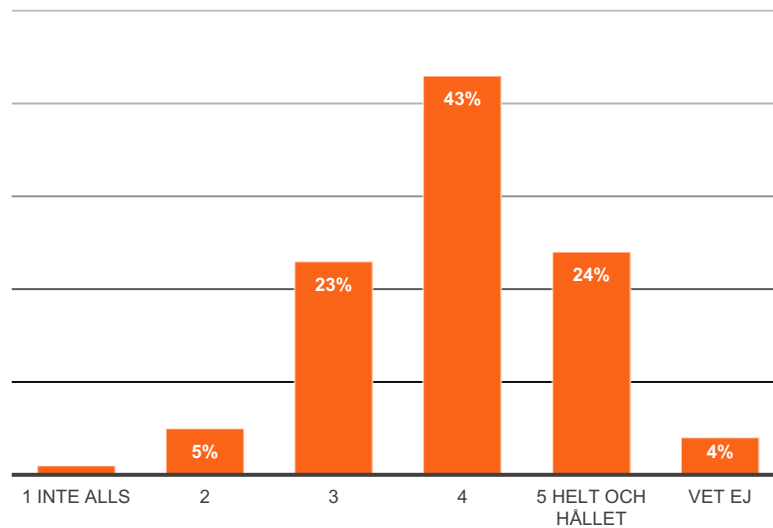
FÖR MIG ÄR DET VIKTIGT ATT KUNNA UPPFYLLA MINA DRÖMMAR

Lite mer än hälften av respondenterna (59%) skulle delvis eller helt hålla med om att det är viktigt att uppfylla sina drömmar.



FÖR ATT JAG SKA INTRESSERA MIG FÖR INFRASTRUKTURFRÅGOR MÅSTE DET KÄNNAS RELEVANT

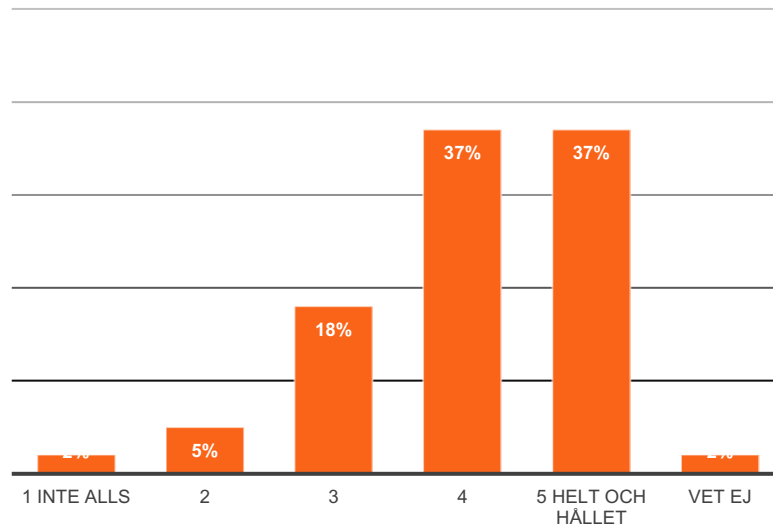
Majoriteten av respondenterna (67%) anser delvis eller helt att intresset för infrastrukturfrågor hänger på hur relevant det är.





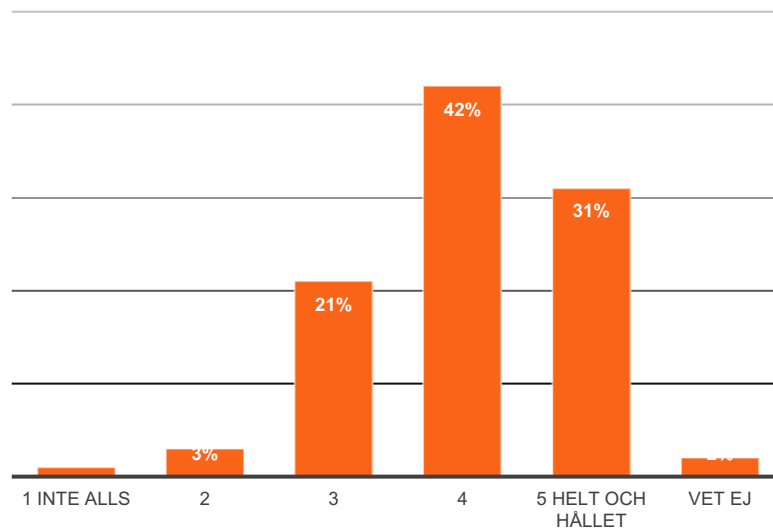
JAG VÄRDESÄTTER HÅLLBARHET OCH INSATSER SOM FÖRBÄTTRAR MILJÖN

Störst andel respondenter (74%) menar delvis eller helt att de värdesätter hållbarhet och insatser som förbättrar miljön.



JAG ANSER ATT VÄSTRA GÖTALAND ÄR EN ATTRAKTIV PLATS ATT BO PÅ

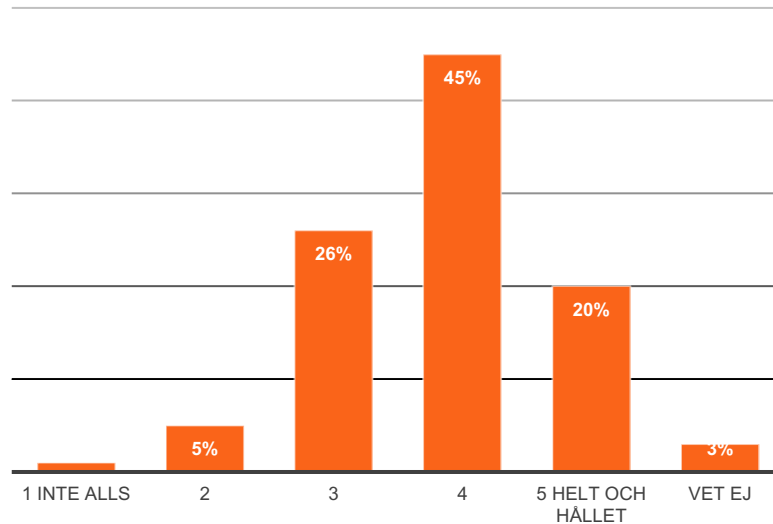
En stor del respondenter (73%) anser delvis eller helt att Västra Götaland är en attraktiv plats att bo på.





JAG ANSER ATT VÄSTRA GÖTALAND ERBJUDER MÅNGA MÖJLIGHETER TILL ETT GOTT LIV

En majoritet av respondenterna (65%) anser att Västra Götaland delvis eller helt erbjuder många möjligheter till ett gott liv.



4.2 MÅLGRUPPSSEGMENTERING

Sett till respondenterna uppdelat i olika målgruppssegment går det att utläsa några generella skillnader.

Respondenterna som i högre utsträckning värdesätter trender instämmer också i högre utsträckning än övriga att Västra Götaland är en region där allting är nära, att det erbjuds gott om framtidsmöjligheter och att det är en plats för innovation och kreativitet. De trendkänsliga respondenterna skulle också i högre utsträckning beskriva infrastrukturen i Västra Götaland som långsiktig, hållbar, möjlighetsskapande, och samtidigt krånglig. Tillsammans med respondenterna som i högre utsträckning tycker om förändring instämmer de också i högre utsträckning än övriga att utvecklingen i regionen är långsam.

Respondenterna som i högre utsträckning tycker om förändring skulle i högre utsträckning än övriga beskriva infrastrukturen som frihetsgivande. De förändringsbenägna respondenterna har även en mer positiv bild av infrastrukturarbetet än övriga respondenter. Acceptansnivån vid infrastrukturstörningar hos dessa respondenter är också högre om slutresultatet leder till ett mer aktivt närområde, ett levande näringsliv eller en större arbetsmarknad.

Respondenterna som i högre utsträckning tycker det är viktigt att infrastrukturen känns relevant för att den ska vara intressant, skulle i högre grad än övriga beskriva infrastrukturen som ojämlig, långsam, begränsande och ofullständig. De är också den grupp respondenter som i högst utsträckning uttrycker att de har en negativ bild av infrastrukturarbetet.

Respondenterna som i högre utsträckning värdesätter möjligheter till ett gott liv uppger i högre utsträckning än övriga att Västra Götaland erbjuder en attraktiv arbetsmarknad. De är också en av dem som tar mest avstånd från påståendet att Västra Götaland skulle erbjuda dåliga framtidsutsikter eller att det skulle vara en tråkig plats att bo på. Infrastrukturen i Västra Götaland beskriver de också i högre utsträckning än övriga som sammanbindande.



Respondenterna som i högre utsträckning värdesätter kvalitet beskriver i högre utsträckning infrastrukturen som dyr, begränsande och ofullständig.

Respondenterna som i högre utsträckning värdesätter hållbarhet skulle i större utsträckning acceptera störningar om slutresultatet ledde till ett mer hållbart samhälle.



5 Analys och slutsats

Resultatet av undersökningen visar generellt att kunskapen om infrastrukturprojekt och Västra Götalands roll i arbetet är god, samt att attityden till Västra Götaland är positiv. Samtidigt är respondenternas inställning till infrastrukturarbetet något mindre positiv. En del skillnader går även att utläsa mellan både kön, ålder, boendeort, resvanor eller erfarenhet av byggprojekt.

5.1 INSTÄLLNING TILL INFRASTRUKTUREN

Viktigt med infrastrukturensatsningar men i nuläget dyr, långsam och krånglig

Störst andel respondenter tänker i första hand på byggnation av transport- och kommunikationssystem när de hör ordet infrastrukturensatsning. Förutom det konkreta arbetet kopplar flera också infrastrukturensatsningar till insatser som förbättrar både tillgängligheten, samhällsviktiga funktioner och ett hållbart samhälle. Nyttan med infrastrukturensatsningar, enligt respondenterna, är följaktligen att framkomligheten förbättras, att miljövänliga transportalternativ gynnas, och att rörligheten och ekonomin i samhället ökar. Uppfattningen om Västra Götalands infrastrukturarbete är hos de flesta dock varken positiv eller negativ. Orden som bäst beskriver infrastrukturen i Västra Götaland är enligt respondenterna dyr, långsam och krånglig. Acceptansnivån för störningar i infrastrukturen skulle dock vara hög om slutresultatet ledde till ett mer hållbart samhälle, och under förutsättningarna att störningarna berodde på infrastrukturprojektet. Störst andel respondenter skulle också tro att det är regionen som står som ansvarig för planeringen och utvecklingen av infrastrukturensatsningar.

Män mer accepterande om infrastrukturen utvecklar arbetsmarknad och näringsliv

Skillnader går även att utläsa mellan olika grupper. En större andel män skulle beskriva infrastrukturen som dyr, långsam och ofullständig, men även sammanbindande. Män skulle även i högre utsträckning acceptera störningar i infrastrukturen om slutresultatet innebar en större arbetsmarknad, ett levande näringsliv och ett mer aktivt närområde. Kvinnor skulle i högre utsträckning acceptera det om slutresultatet ledde till ett mer hållbart samhälle.

Äldre mer negativa till infrastrukturen

Den äldsta åldersgruppen tror i högre utsträckning än övriga åldersgrupper att Västra Götaland står för planering och utveckling. Generellt tror de yngre åldersgrupperna i högre utsträckning än de äldre att regionen står för finansieringen. Den yngsta åldersgruppen är också mer positivt inställd till infrastrukturarbetet, medan de två äldsta åldersgrupperna i högre utsträckning sitter på en negativ bild av arbetet. Samtidigt skulle en större andel unga beskriva infrastrukturen som hållbar och möjlighetsskapande medan en större andel äldre skulle beskriva infrastrukturen som begränsande och dyr. Acceptansnivån för störningar i infrastrukturen är lägre för de äldsta målgrupperna även om slutresultatet ledde till ett mer hållbart samhälle. Den äldsta åldersgruppen skulle i högre utsträckning acceptera störningar om slutresultatet ledde till bättre pendlingsmöjligheter, medan respondenter i åldern 26 upp till 45 år i högre utsträckning skulle acceptera störningar om det ledde till ett mer aktivt närområde.



Boende i mindre ort premierar pendlingsmöjligheter och större arbetsmarknad

Boende i en större stad är generellt mer positivt inställda till infrastrukturarbetet än boende i mindre städer. Respondenter boende i en större stad skulle dock i högre grad beskriva infrastrukturen som dyr, krånglig och omodern. Acceptansnivån för störningar i infrastrukturen är högre bland boende på landsbygden om slutresultatet skulle leda till pendlingsmöjligheter, och högre bland boende i en mindre ort om slutresultatet ledde till en större arbetsmarknad.

Mer fokus på hållbarhet bland resande i kollektivtrafiken

Bilister och cyklister skulle i högre utsträckning än övriga trafikanter beskriva infrastrukturen som ofullständig, ojämlig, långsam och omodern. Respondenter som reser kollektivt väljer i högre utsträckning att beskriva infrastrukturen i positiva ordalag så som dynamisk, frihetsgivande, långsiktig, hållbar och möjlighetsskapande. De skulle även i högre utsträckning acceptera störningar i infrastrukturen om slutresultatet ledde till ett mer hållbart samhälle eller bättre pendlingsmöjligheter. Möjligheten till pendling blir även särskilt viktigt för cyklister, medan bilister skulle ha en högre acceptansnivå om slutresultatet ledde till ett mer levande näringsliv.

Boende nära större byggprojekt mer positiva till infrastrukturen

Respondenter som de senast fem år bott nära ett större byggprojekt är generellt mycket mer positiv till infrastrukturarbetet i Västra Götaland. De skulle i även i högre utsträckning beskriva infrastrukturen som sammanbindande och möjlighetsskapande, medan de som inte bott nära ett större byggprojekt i större utsträckning skulle beskriva den som ojämlig. Acceptansnivån för störningar i infrastrukturen är också högre bland de som bott nära ett större byggprojekt, om slutresultatet leder till ett mer hållbart samhälle, fler pendlingsmöjligheter eller ett mer aktivt område.

Bilden av kollektivtrafiken är värderingsstyrd

Det finns tydliga kopplingar mellan invånarnas värderingar och deras attityd till samt upplevelse av infrastrukturprojekt. Vad de värdesätter och prioriterar påverkar vilka delar av infrastrukturen som de fokuserar på och därmed hur de tolkar dess nuvarande status.

5.2 BILDEN AV VÄSTRA GÖTALAND

Gott om framtidsmöjligheter och attraktiv arbetsmarknad i Västra Götaland

Bilden av Västra Götaland är generellt positiv. Störst andel respondenter instämmer att Västra Götaland erbjuder gott om framtidsmöjligheter, men även att regionen har en attraktiv arbetsmarknad. Samtidigt tar en stor andel respondenter avstånd från att Västra Götaland är en tråkig plats att bo på och att regionen erbjuder dåliga framtidsutsikter.

Män mer instämmande till Västra Götaland som en attraktiv arbetsmarknad

Kvinnor tar i större utsträckning än män avstånd från påståendet att Västra Götaland skulle vara en tråkig plats att bo på. Kvinnor menar också i högre utsträckning än män



att allting är nära. Män däremot, tycker i högre utsträckning än kvinnor att regionen är en plats för innovation och kreativitet samt att Västra Götaland erbjuder en attraktiv arbetsmarknad.

Äldre mindre instämmande till goda framtidsmöjligheter, innovation och närhet

De två äldre åldersgrupperna instämmer i lägre utsträckning än övriga åldersgrupper att Västra Götaland erbjuder gott om framtidsmöjligheter och att det är en plats för innovation och kreativitet. Den allra äldsta åldersgruppen menar även i lägre utsträckning än andra att allting är nära. "Nära till allt" ligger snarare närmare verkligheten hos 26–35 åringar än hos övriga åldersgrupper. Tillsammans med respondenter i åldern 46–55 tycker de även i högre utsträckning än övriga åldersgrupper att Västra Götaland erbjuder en attraktiv arbetsmarknad. Respondenter i åldersgruppen 36–45 år instämmer i högre grad än övriga åldersgrupper att utvecklingen i Västra Götaland är långsam, och tar även i mindre utsträckning avstånd från påståendet att Västra Götaland är en tråkig plats att bo på.

Boende i mindre ort mindre optimistiska

Boende på landsbygden och i en mindre ort instämmer i mindre utsträckning än boende i mellanstor eller stor stad att framtidsmöjligheterna i regionen är goda, att allting är nära, att det är en plats för innovation och kreativitet eller att regionen erbjuder en attraktiv arbetsmarknad.

Resande i kollektivtrafiken ser större framtidsmöjligheter

Respondenter som reser kollektivt menar i högre utsträckning än övriga trafikanter att framtidsmöjligheterna i regionen är goda. Tillsammans med bilister anser de också i högre utsträckning än gående och cyklister att Västra Götaland är en plats för innovation och kreativitet.

Boende nära byggprojekt mer instämmande till att allt är nära

Respondenter som under de senaste fem åren bott nära ett större byggprojekt instämmer i högre utsträckning än de som inte gjort det att Västra Götaland erbjuder gott om framtidsmöjligheter, att allt är nära, att det är en plats för innovation och kreativitet och att regionen erbjuder en attraktiv arbetsmarknad.

5.3 UTMÄRKANDE MÅLGRUPP

Vad som särskilt utmärker sig i resultatet är inställningen hos de som bott nära ett större byggprojekt de senaste fem åren jämfört med de som inte gjort det. Målgruppen har generellt en mycket mer positiv bild av Västra Götaland och infrastrukturen än de som inte bott nära ett byggprojekt.

En större andel instämmer med de positiva egenskaperna i Västra Götaland:

De som bott nära ett större byggprojekt de senaste fem åren anser i betydligt högre utsträckning att framtidsmöjligheterna i regionen är goda (+11%), att allting är nära (+14%), att det är en plats för innovation och kreativitet (+10%) och att det erbjuds en attraktiv arbetsmarknad (+10%).



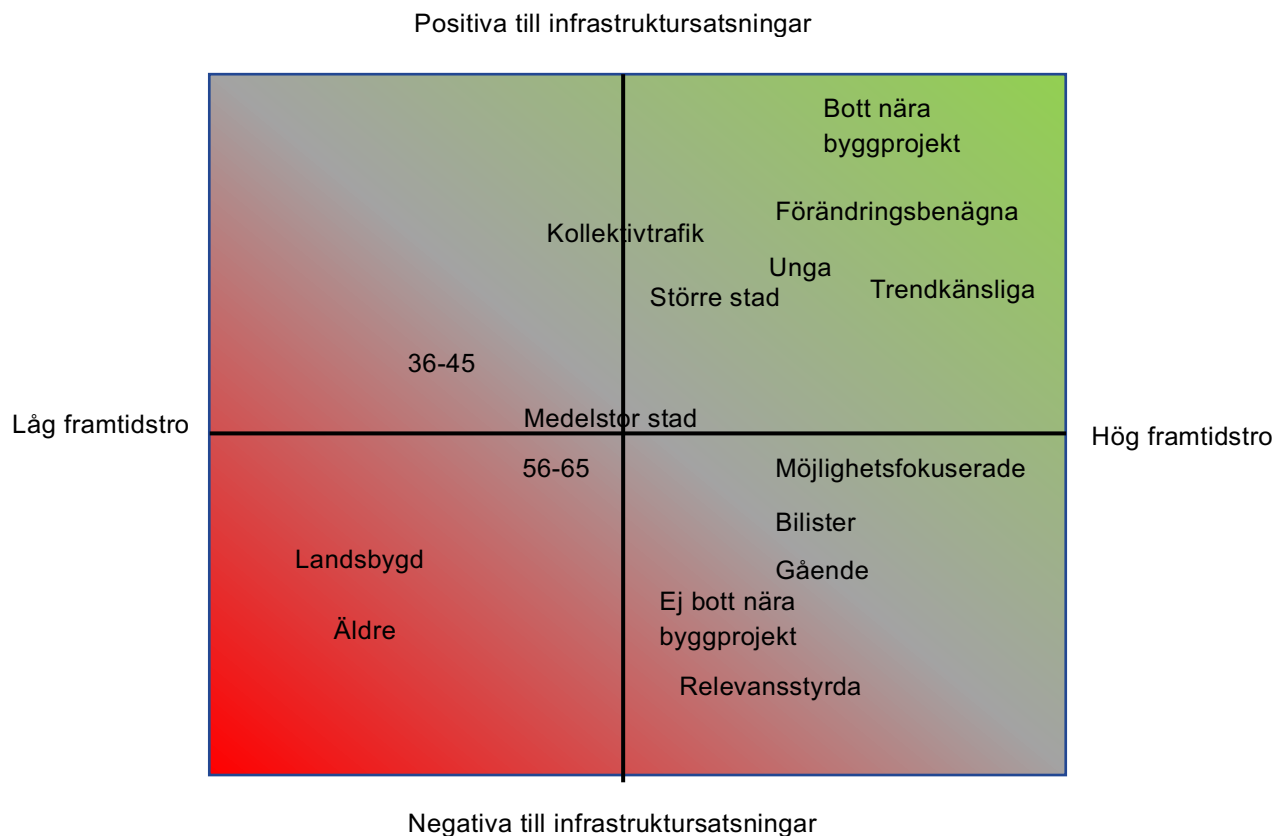
Bilden av infrastrukturen är mycket mer positiv:

Även bilden av infrastrukturen i Västra Götaland skiljer sig åt markant. 44% av de som bott nära ett större byggprojekt är positivt inställda till infrastrukturen, medan endast 28% av de som inte bott nära ett större byggprojekt menar att de har en positiv inställning. Ord som dynamisk, frihetsgivande, långsiktig, hållbar, sammanbindande och möjlighetsskapande används också i högre utsträckning, bland de som bott nära ett större byggprojekt, för att beskriva infrastrukturen.

Acceptansnivån för störningar är generellt högre:

Målgruppen skulle dessutom i högre utsträckning acceptera störningar i vardagen till följd av infrastrukturprojekt om slutresultatet erbjöd ett mer hållbart samhälle, fler pendlingsmöjligheter, ett mer aktivt näringsområde, och även i något högre grad om det erbjöds en större arbetsmarknad.

5.4 ENKELT PLOTTERDIAGRAM





5.5 BEHOVET AV INSATSER

Sammantaget talar resultatet om att det finns förbättringspotential inom såväl kunskap som attityd. En del insatser kommer att behövas generellt mot boende i Västra Götaland och andra mot specifika målgrupper. Följande behov har identifierats:

- Generellt stärka den positiva bilden av infrastrukturen. Idag uppger mindre än hälften av respondenterna att den är positiv.
- Förändra den negativa attityden till infrastrukturen (dyr, långsam och krånglig) till positiv.
- Förståelsen för varför infrastruktursatsningar görs är god, men kopplingen till infrastrukturarbetet i Västra Götaland behöver öka.
- Stärk den positiva bilden hos äldre, både kring delar gällande infrastrukturen och regionen i stort. Fokus på enkelhet, tillgänglighet och närhet.
- Stärk den positiva bilden hos boende i mindre orter och på landsbygden. Fokus på rörlighet och framtidsmöjligheter.
- Stärk den positiva bilden hos invånare som inte bott nära ett större byggprojekt de senaste fem åren. Fokus på nytta och jämlikhet.

5.6 VIKTIGT ATT BEAKTA I KOMMUNIKATIONEN

Vi ser i undersökningen att en stor grupp av invånarna i Västra Götaland är relativt ljummet inställda när det kommer till infrastrukturprojekt – det vill säga de är varken positiva eller negativa. Samtidigt vet vi att det ofta finns en högljudd negativ röst när det kommer till infrastrukturprojekt. Det är därför viktigt att i utformandet av kommunikationsinsatser ha den breda allmänheten i fokus samtidigt som de negativa rösterna beaktas. Den kommunikation som projektet Västsverige växer inom Västra Götalandsregionen (VGR) bedriver bör dock vara bred och ha som mål att nå fram till många.

Vi ser även att det är viktigt att i kommunikationen hitta det som upplevs som relevant för invånarna – det vill säga de större samhällsnyttorna. Kommunikationens fokus kan med fördel ligga på de värden som är viktiga för målgruppen, men som de kanske inte upplever att Västsverige har idag. På detta vis kan värdet med infrastrukturprojekt lätt bli relevant för målgruppen. Kommunikation riktad till ung kan exempelvis betona framtiden och möjlighetsskapande.

Invånarna upplever idag att infrastrukturen i Västra Götaland är dyr. Det här innebär att all kommunikation som på något vis berör pengar är en potentiell risk. Även om syftet med kommunikationen är att lyfta hur billig, bra eller välplanerad en infrastruktursatsning är kommer invånarna endast fokusera på det pengabelopp som nämns – och oavsett budskap tolka det som stort.