



Det här verket har digitaliserats vid Göteborgs universitetsbibliotek och är fritt att använda. Alla tryckta texter är OCR-tolkade till maskinläsbar text. Det betyder att du kan söka och kopiera texten från dokumentet. Vissa äldre dokument med dåligt tryck kan vara svåra att OCR-tolka korrekt vilket medför att den OCR-tolkade texten kan innehålla fel och därför bör man visuellt jämföra med verkets bilder för att avgöra vad som är riktigt.

This work has been digitized at Gothenburg University Library and is free to use. All printed texts have been OCR-processed and converted to machine readable text. This means that you can search and copy text from the document. Some early printed books are hard to OCR-process correctly and the text may contain errors, so one should always visually compare it with the images to determine what is correct.



Rapport

R150:1982

Resavdrag och bebyggelse

Bengt Holmgren

Juris Listérus

Lars Nordström

R/hw

INSTITUTET FÖR BYGGDOKUMENTATION	
Accnr	
Plac	<i>See</i>

R150:1982

RESAVDRAG OCH BEBYGGELSE

Geografiska aspekter på resavdragens
betydelse för bebyggelseutspridning och
individens resbeteende

Bengt Holmgren
Juris Listérus
Lars Nordström

Denna rapport hänför sig till forskningsanslag
790085-1 från Statens råd för byggnadsforskning
till Kulturgeografiska inst., Göteborgs universitet

I Byggforskningsrådets rapportserie redovisar forskaren sitt anslagsprojekt. Publiceringen innebär inte att rådet tagit ställning till åsikter, slutsatser och resultat.

R150:1982

ISBN 91-540-3849-9

Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm

LiberTryck Stockholm 1982

INNEHÅLL

	FÖRORD	7
1	INLEDNING	9
	1.1 Bakgrund	9
	1.2 Arbetets upplägning	15
	1.3 Syfte	16
2	RESAVDRAGENS TILLKOMST OCH UTVECKLING I NÅGRA LÄNDER	17
	2.1 Sverige	17
	2.1.1 Historik	17
	2.1.2 Nuvarande svenska bestämmelser	19
	2.2 Resavdragen i vissa andra länder	21
	2.2.1 Danmark	21
	2.2.2 Norge	23
	2.2.3 Finland	24
	2.2.4 Vissa andra västländer	25
3	RESAVDRAG OCH SAMHÄLLSUTVECKLING	27
	3.1 Inledning	27
	3.2 Resavdragens samhällseffekter	29
	3.2.1 Välfärdspolitiska effekter	29
	3.2.2 Bebyggelsestrukturella effekter	31
	3.2.3 Energipolitiska effekter	32
	3.2.4 Trafikpolitiska effekter	33
	3.3. Statsfinansiella effekter	37
	3.4 Kommunfinansiella effekter	38
	3.5 Effekter för den enskilde individen	40
4	FRÅGESTÄLLNINGAR	42
	4.1 Allmänt	42
	4.2 Frågeställningar, empiriskt material och metodik	44
5	DEKONCENTRATION AV BEBYGGELSE OCH BEFOLKNING - INTERNATIONELL BAKGRUND	47
	5.1 Inledning	47
	5.2 Dekoncentrationstendenser i USA och Västeuropa	47
	5.3 Regional strukturomvandling i Norden	50
	5.4 "Clean break" eller extensiv suburbani- sering	53
	5.5 Avslutning	55

6	RESAVDRAGENS BETYDELSE FÖR MIGRATION OCH BEBYGGELSEUTVECKLING I VÄSTSVRIGE UNDER 1970-TALET	57
6.1	Inledning	57
6.2	Undersökningsområdet	58
6.3	Folkmängdsutvecklingen i analysre- gionen åren 1950-1980	60
6.4	Regionala migrationsrörelser	63
6.4.1	Flyttningar mellan regionen och landet i övrigt	63
6.4.2	Flyttningar mellan analysregio- nens "zoner" och landet i övrigt	66
6.4.3	Omflyttningar inom regionen	69
6.4.4	Migrationen mellan Göteborg och övriga regionen	71
6.4.5	Flyttningar mellan central och perifer zon	73
6.5	Migration mellan regionens kommuner	75
6.6	Avslutning	80
7	ENKÄTUNDERSÖKNINGEN	81
7.1	Inledning	81
7.2	Genomförande av enkätundersökningen	82
7.2.1	Frågeformuläret	82
7.2.2	Val av undersökningskommuner	83
7.2.3	Enkätundersökningens upplägg- ning	84
7.2.4	Enkätpopulationen	84
7.2.5	Resultat/Svarsfrekvens	86
7.3	Presentation av enkätpopulationen	87
7.3.1	Allmänt	87
7.3.2	Familjestruktur	88
7.3.3	Boendeform	89
7.3.4	Utbildning	90
7.3.5	Förvärvsgrad	92
7.3.6	Inkomster och inkomstfördelning	93
8	TRANSPORTER OCH RESMÖNSTER	96
8.1	Allmänt	96
8.2	Bilnehav	96
8.3	Flyttning och bilnehav	98
8.4	Förändrat ressätt efter flyttning	99
8.5	Resavdragens betydelse	100
8.6	Förändrad resvolym efter flyttning	101
8.7	Resor till arbetet	104
8.8	Kostnader för arbetsresor	108
8.9	Restid vid arbetsresor	110
8.10	Bekvämlighet	112

9	ATTITYDER TILL RESAVDRAG	116
9.1	Allmänt	116
9.2	Inställning till resavdragssystemet	116
9.3	Förändrat bilresande som en följd av ändrade resavdrag	118
10	FLYTTNINGAR OCH BOSÄTTNINGSMÖNSTER	123
10.1	Inledning	123
10.2	Boendeform och flyttningar	123
10.3	Några strukturanalytiska aspek- ter på migrationsbenägenheten	127
10.4	Flyttningar i tid och rum	130
10.5	Flyttningssorsak, bosättningstid och resmönster	132
	10.5.1 Flyttningsskäl	132
	10.5.2 Resmönster och bosättnings- tid	137
10.6	Avslutning	142
11	INKOMSTSTRUKTUR OCH PENDLING	144
11.1	Inledning	144
11.2	Inkomster och resvolym	150
11.3	Inkomster och resavdrag	153
11.4	Avslutning	157
12	SAMMANFATTNING OCH UTBLICKAR	159
	BILAGA 1	165
	BILAGA 2	177
	KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	181

FÖRORD

Denna skrift utgör slutrapport till den geografiska delen av forskningsprojektet "Resavdrag och bebyggelse". Forskningsprojektet har finansierats genom ett anslag från Statens råd för byggnadsforskning (BFR).

Projektet slutredovisas i två olika rapporter. Huvudrapporten utgörs av föreliggande skrift. Förutom denna finns en utförlig sammanfattning publicerad. Denna senare har samma titel och är publicerad som institutionsrapport på Kulturgeografiska institutionen Göteborgs universitet.

Projektet, som påbörjades år 1979 och avslutades i april 1982, har bedrivits av en forskargrupp vid Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet. Till projektet har en referensgrupp varit knuten bestående av Ann-Charlotte Attmer /Bostadsdepartementet/, LE Billton /Kungsbacka kommun/, Yngve Boye /Delegationen för energiforskning/, Karin Brunson /Kommunikationsdepartementet/, Olle Birger Nilsson /Färgelanda kommun/, Claes Larsson /Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län/, Stellan Lundberg /Umeå universiets statistiska institution/, Ingvar Oljelund /Göteborgs Stadskontor/, Börje Tallroth /Ekonomidepartementet/, Jakob Wajsman /Transportrådet/, Yngve Westerlund /Volvo/ samt Staffan Widlert /Lands-tinget i Stockholm län.

För databearbetningar har Per Olof Björklund, Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet, svarat. Rapporten har granskats av projektmedarbetaren Evert Köstner, Nationalekonomiska institutionen, Göteborgs universitet.

Göteborg i september 1982

BENGT HOLMGREN JURIS LISTÉRUS LARS NORDSTRÖM

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund

Två av de mer framträdande dragen i efterkrigstidens samhällsutveckling har varit urbaniseringen och bilismens expansion. Bilismen har inneburit enklare och rörligare transportmöjligheter för såväl gods som människor. Bilismens framväxt har också i ökande utsträckning givit människorna större möjligheter att kunna välja bostad och arbetsplats. Från att som i äldre tider ha varit hänvisade till bosättning i anslutning till eller på gångavstånd från arbetsplatsen har människorna genom de förbättrade kommunikationerna fått möjligheter till ett allt mer spritt boende och ofta till allt större avstånd mellan bostad och arbetsplats. Detta har generellt sett gett upphov till ett ökat resande och då inte minst ett ökat resande till och från arbetet.

Studerar man utvecklingen av olika typer av resor under senare år, kan man också notera att arbetsresorna är den typen resor som ökat mest. Under 1970-talet ökade exempelvis det totala transportarbetet med drygt 20 %. Under samma period ökade transportarbetet för arbetsresor med över 50 %. Detta beror till stor del på att en flyttning har ägt rum till områden utanför de större tätorterna¹⁾.

En ytterligare faktor som bidragit till ett ökat (arbets-)resande är en höjning av förvärvsintensiteten. År 1980 beräknades drygt 3,6 miljoner personer förvärvsarbета mer än halvtid. En mycket stor del av dessa använde sig av någon form av färdmedel för att ta sig till och från arbetet. I tabell 1.1 redovisas hur dessa beräknas vara fördelade på olika typer av färdmedel.

1) Se t ex Transportrådet (1982): Arbetsresorna i Sverige, TPR-rapport 1982:2, samt Asp, K - Lundin, O (1980): Kollektivtrafiken i bilsamhället, VII-rapport 1980:166.

Tabell 1.1 Förvärvsarbetande år 1980 fördelade efter huvudsakligt färd sätt vid arbetsresor, 1 000-tal

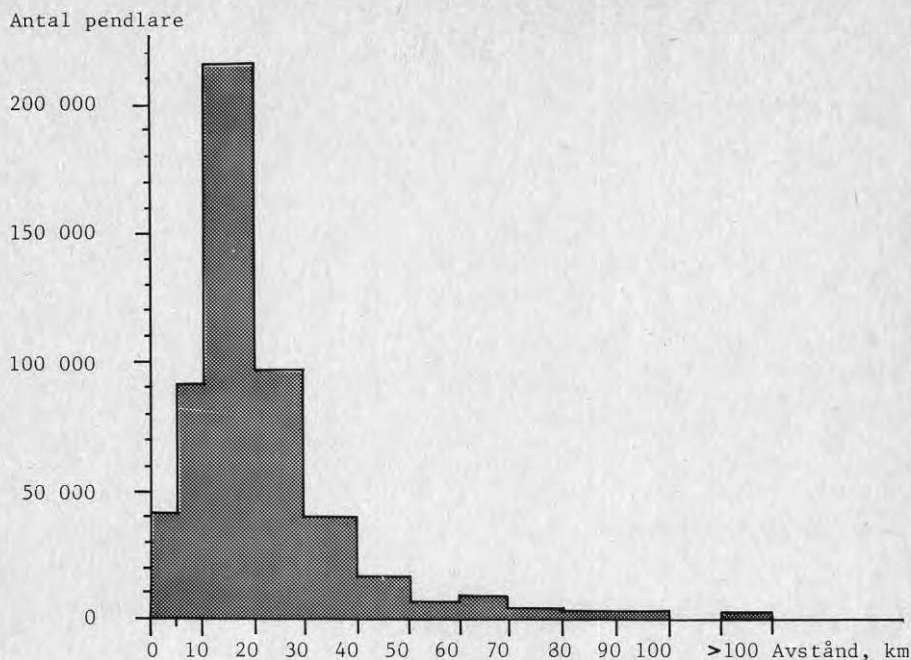
Typ av färdmedel	Antal förvärvsarbetande		Transportarbete
	Abs	Proc	Proc
Bil	1 800	50	71
Kollektivt	700	20	22
Cykel/Moped	400	11	} 7
Gång	500	14	
Bor och arbetar på samma plats	200	5	-
Totalt	3 600	100	100

Källa: Transportrådet (1982): Arbetsresorna i Sverige, TPR-rapport 1982:2, Stockholm

Hälften av alla förvärvsarbetande färdas med bil vid arbetsresor. Mäter man i stället transportarbetet, kan det noteras att över 70 % av detta faller på bilresor. Kollektivresorna svarar för ca 20 % av såväl antalet resande som av transportarbetet. Återstoden faller på mer kortväga resenärer som färdas med cykel/moped eller går till arbetet.

Av intresse i detta sammanhang är också reslängden vid arbetsresor. I figur 1.1 visas antalet pendlare per avståndsklass beräknat på resa tätort-tätort i hela riket år 1975.

En mycket hög andel av alla arbetspendlare har mer än två kilometers avstånd till arbetet och är alltså berättigade att enligt gällande regler göra avdrag för resa till och från arbetsplatsen (se avsnitt 2.1.2). Medelreslängden för samtliga arbetsresor i riket är 8 kilometer. För regionala arbetsresor (avser resor mellan olika orter) blir medelreslängden 18 kilometer, och för lokala resor (avser resor med start- och målpunkt i samma ort) blir medelreslängden 4 kilometer.



Figur 1.1 Antal pendlare per avståndsklass för pendling tätort-tätort i hela riket år 1975. Avser förvärvsarbetande nattbefolkning (20-W timmar) i pendlingsrealiteter med mer än 10 pendlare enligt FoB 1975. Källa: se tabell 1.1

Det således en mycket stor andel av alla förvärvsarbetande som i en eller annan form gör resavdrag för arbetsresor. Det är också relativt stora belopp det är fråga om. Inkomståret 1980 uppgick således de totala resavdragen enligt Riksrevisionsverkets bedömningar till ca 7,8 miljarder kronor. Härav svarade bilavdragen för ca 5,5 miljarder eller drygt 70 %. Några helt säkra uppgifter om resavdragens storlek tidigare år har inte funnits att tillgå. Det är först fr o m inkomståret 1976 som Riksrevisionsverket har gjort dylika beräkningar. För tidigare år under 1970-talet finns dock en specialundersökning avseende inkomståret 1972.

I tabell 1.2 redovisas de i dag tillgängliga uppgifterna rörande resavdrag m m.

Tabell 1.2 Resavdragens, bilavdragens samt de totala avdragens storlek ett antal år under 1970-talet, miljarder kronor

	1972		1976		1977		1979		1980 ¹⁾	
	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc
Resavdrag	2,5	43	4,7	53	5,2	54	6,5	55	7,8	58
- däruv bilavdrag	1,7	-	3,3	-	3,8	-	4,8	-	5,5	-
Övriga avdrag	3,3	57	4,2	47	4,4	46	5,4	45	5,6	42
Totalt	5,8	100	8,9	100	9,6	100	11,9	100	13,4	100

1) Preliminära uppskattningar

Källa: Riksrevisionsverket, opublicerat material

Resavdragen har naturligt nog ökat kraftigt under perioden. Vad som kan vara intressant att notera är att resavdragens andel av de totala avdragen har ökat från 43 % år 1972 till 55 % år 1979. De rena bilavdragens andel av resavdragen har också ökat. År 1972 utgjorde bilavdragen 68 % av de totala resavdragen. År 1979 hade denna andel ökat till 74 %.

År 1980 kan alltså de totala resavdragen beräknas ha uppgått till knappt 8 miljarder kronor. Andelen bilavdrag ligger på drygt 70 %. Utslaget på samtliga förvärvsarbete med inkomst innebär detta att det genomsnittliga resavdraget är ca 1 500 kronor per förvärvsarbete. Att genomsnittsvärdet blir såpass lågt beror på att alla förvärvsarbete räknas med, men alla gör inte resavdrag. Hur många som i realiteten gör resavdrag är osäkert. En undersökning avseende Stockholms län år 1978 visar att två tredjedelar av alla deklareranter gör resavdrag¹⁾. Appliceras denna andel på ovan nämnda antal förvärvsarbete, erhålles ett genomsnittligt avdrag för reskostnader per person (som gör av-

1) Stockholms läns landsting (1980): En undersökning om reseavdragen för arbetsresor, Stockholm

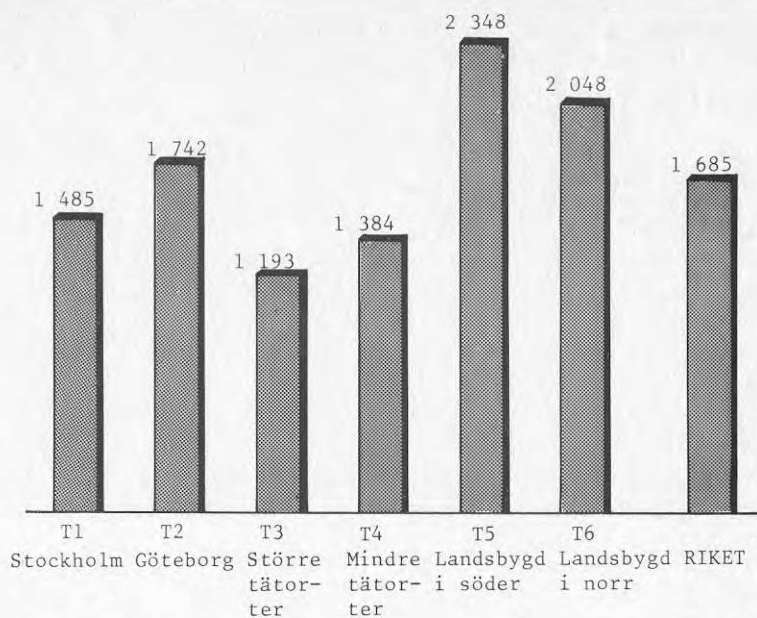
drag) på drygt 2 000 kronor. Som jämförelse kan nämnas att ovannämnda undersökning beräknade det genomsnittliga bilresavdraget i Stockholms län år 1978 till 3 500 kronor per år, medan motsvarande tal för kollektivresavdraget är ca 700 kronor per år. Dessa torde snarare ligga under än över ett riksgenomsnitt.

Resavdragens regionala variationer är tämligen stora. Genom bearbetningar av SCB:s databas "INKOPAK" kan uppgifter erhållas om totala resavdragens storlek och regionala variationer. Någon särredovisning på bilavdrag och andra resavdrag görs dock inte här. I figur 1.2 visas resavdragen i kronor per förvärvsarbete och år för olika regioner.

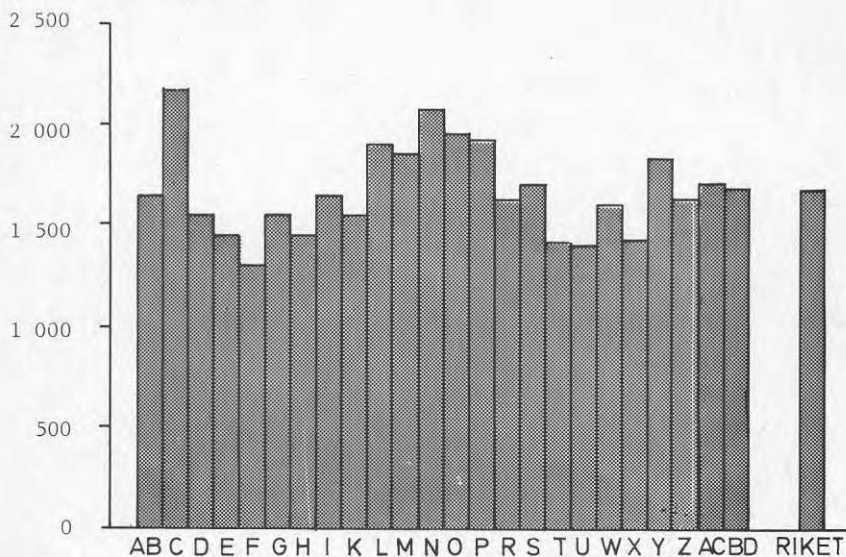
Som framgår av figuren görs de största avdragen i glesbygd i södra och norra Sverige. I dessa områden överstiger avdragen i genomsnitt 2 000 kronor per förvärvsarbete. De lägsta avdragen görs i "större tätorter" (medelstora tätorter med mer än 25 000 invånare). Här är avdragen endast knappt 1 200 kronor. Noterbart är att Stockholm ligger under och Göteborg över riksgenomsnittet.

Ser man avdragen länsvis, kan noteras att de högsta avdragen återfinns i de län som har en omfattande pendling på relativt långa avstånd till Stockholm och Göteborg, nämligen Uppsala, Hallands, Göteborgs och Bohus samt Älvsborgs län.

Mot den ovan beskrivna bakgrunden är det helt naturligt att resavdragens omfattning och inverkan på samhällsutvecklingen har blivit föremål för en livlig debatt. Debatten har haft skattepolitiska, jämställdhetspolitiska, energipolitiska och bebyggelsepolitiska utgångspunkter. Dessvärre har i hög utsträckning konkreta undersökningar saknats som underlag och vägledning för diskussionerna. I syfte att klarlägga de effekter resavdragen haft i olika avseenden har studier härav



Kr/förvävsarbetande/år



Figur 1.2 Resavdrag i kronor per förvävsarbetande och år för olika regioner och län 1979. Bearbetning av INKOPAK 1979, motsvarande förvävsarbetande nattbefolkning som arbetar mer än halvtid (20-W h).
Källa: Se figur 1.1.

igångsatts vid flera institutioner. Det gäller exempelvis landstinget i Stockholms län och universitetet i Umeå.

Även denna studie, som behandlar problemen kring resavdrag från en geografisk synpunkt, kan inräknas bland dem som har en allmän kunskapsuppbyggande karaktär.

1.2 Arbetets uppläggning

Projektet påbörjades under år 1979, och medel beviljades i första hand till att arbeta fram en förstudie under hösten 1979. (Skatteavdrag för arbetsresor. Avdragens betydelse för bebyggelsestruktur och inkomstfördelning). Denna förstudie omfattar i första hand göteborgsregionen vad avser det empiriska materialet. Vidare redovisas i denna projektets övergripande syften, ett begränsat bakgrundsmaterial, en testenkät samt ett antal modellmässiga ansatser.

Innan huvudstudien startades bedömdes det som mycket viktigt att stämna av projektets ansats med andra institutioner och myndigheter som arbetar med eller på annat sätt kan ha intresse av de frågor som behandlas. I detta syfte inbjöds en grupp till Göteborg i januari år 1980. Gruppen bestod av representanter från olika departement, myndigheter, universitet och kommuner. Sammanfattningsvis kan man säga att resultatet från detta möte pekade mot att behovet av en studie av det slag som avsågs är mycket stort och att den presenterade ansatsen i stora drag bedömdes som riktig.

Beträffande denna referensgrupps medverkan kan vidare sägas att innan frågeformuläret till den inom projektet genomförda enkätundersökningen slutligen fastställdes skickades det ut till gruppens medlemmar för inhämtande av eventuella synpunkter (se vidare kapitel 7).

Vad gäller övriga delar av studien presenteras bl a dels bearbetningar av officiell statistik, dels resul-

tat från den ovan nämnda enkätundersökningen. Genom dessa källor har beräkningar kunnat göras om resavdragens betydelse i olika kommuner i Västsverige¹⁾.

1.3 Syfte

Syftet med detta forskningsprojekt kan förenklat uttryckt sägas vara att undersöka vilken roll resavdragen - bland en rad andra faktorer - spelat när det gäller inomregionala flyttningsrörelser och utspridning av bebyggelse. En annorlunda formulering är att studien syftar till att klarlägga om ett samhälle utan resavdrag skulle avvikit från dagens.

Denna mer allmänt formulerade syftesbeskrivning kan i sin tur konkretiseras och brytas ned i ett antal delsyften. Dessa kan sägas vara följande, nämligen

att söka utveckla några förklaringsansatser av geografisk karaktär avseende vilka processer som styr bebyggelseutveckling och färdmedelsval,

att söka klarlägga vilken betydelse resavdrag och andra privatekonomiska överväganden har i dessa avseenden samt

att söka klarlägga ekonomiska konsekvenser av rådande avdragssystem och vilka effekter dessa kan tänkas få på bebyggelseutveckling och färdmedelsval.

Som påpekades redan i förordet presenterades resultaten i två olika rapporter. I denna rapport behandlas de geografiska aspekterna, medan de mer nationalekonomiska presenteras i en kommande rapport.

1)

I bilaga 2 redovisas i kartform undersökningskommunernas geografiska läge i Västsverige

2 RESAVDRAGENS TILLKOMST OCH UTVECKLING I NÅGRA LÄNDER

2.1 Sverige

2.1.1 Historik

Rätten att göra avdrag för "skäligen" kostnader för resor till och från arbetsplats i inkomstdeklarationen regleras i 33 § kommunalskattelagen och har anor ända tillbaka till lagens tillkomst i slutet av 1920-talet. År 1957 uppmärksammades speciellt frågan beträffande rätten till avdrag för kostnad för resor med bil till och från arbetsplats. Frågeställningen var kopplad dels till rätten överhuvudtaget att göra avdrag för resor med bil och dels (om rätten skulle finnas) under vilka förutsättningar och med vilka belopp avdrag skulle medgivas.

Dåvarande Riksskattenämnden beslöt, efter att ha utrett frågan, att föreslå följande regler. Generellt, menade man, bör som skälig kostnad för resor till och från arbetsplats vid taxering gälla lägsta avgift för tillgängligt allmänt kommunikationsmedel, såsom järnväg, spårväg eller buss. Om man vid arbetsresorna använder bil i stället för tillgängligt kommunikationsmedel, bör skäligt avdrag för milkostnaden medgivas under förutsättning att:

- vägvärdet mellan bostaden och arbetsplatsen uppgår till minst en mil (jfr nuvarande regler som stipulerar ett avstånd på endast fem kilometer)
- användandet av bil i stället för det allmänna kommunikationsmedlet medför en tidsvinst av minst en och en halv timme sammanlagt för fram- och återresan.

Om den skattskyldige överhuvudtaget inte har tillgång till allmänt kommunikationsmedel för arbetsresa utan är tvungen att använda bil, bör skäligt avdrag för

bilkostnad medgivas om vägvståndet mellan bostad och arbetsplats uppgår till minst en mil.

I och med 1958 års taxering infördes ett schablonbelopp för vad som ansågs som skäligt avdrag. Beloppet uppgick till 1,70 kronor per mil. Man påpekade speciellt i anvisningarna att om den skattskyldige eventuellt använde en större bil med högre kostnader till följd, medgavs denne regelmässigt inte ett högre avdragsbelopp.

Några ytterligare kommentarer från anvisningarna kan vara värda att kommentera. Man påpekade sålunda att om den skattskyldige fick ersättning från samåkande etc, skulle hänsyn tas till detta vid avdragets beräkning, och en "skälig" reduktion skulle göras. Vidare kan noteras att man gav avdragsrätt åt personer med sjukdom, handikapp etc utan hänsyn till avstånd och tidsvinst.

Schablonmässiga avdrag för bilresor infördes alltså fr o m 1958 års taxering (avseende inkomståret 1957). Dessförinnan hade rätten att dra av för bilresor varit en "förhandlingsfråga" mellan den skattskyldige och taxeringsmyndigheterna. I tabell 2.1 redovisas hur avdragsbeloppens storlek varierat sedan de infördes. Observeras bör att det är först i och med taxeringen avseende inkomståret 1963 som avdragsbeloppet differentierades till ett belopp för upp till 1 000 mils årlig körning och ett lägre belopp för sträckor härutöver. Anledningen till att denna regel infördes var att avdragsbeloppets storlek tidigare ibland blev opropörtionerligt stort i förhållande till inkomsten. Detta kunde vara fallet när en person hade osedvanligt stort avstånd mellan bostad och arbetsplats. Under sådana förhållanden stipulerade tidigare regler att avdraget enbart skulle medgivas med ett skäligt reducerat belopp. Denna regel gav upphov till mycket stora tolkningssvårigheter, varför det differentierade avdraget infördes.

Tabell 2.1 Utveckling av bilavdragets storlek under perioden 1957-1979, kronor per mil

Inkomstår	Upp till 1000 mil	Mer än 1000 mil
1957	1.70	1.70
1958	1.70	1.70
1959	1.70	1.70
1960	1.70	1.70
1961	1.80	1.80
1962	1.80	1.80
1963	1.80	1.00
1964	1.80	1.00
1965	2.00	1.20
1966	2.00	1.20
1967	2.25	1.50
1968	2.50	1.75
1969	3.00	2.00
1970	3.00	2.00
1971	3.30	2.10
1972	3.40	2.10
1973	3.50	2.20
1974	3.80	2.50
1975	4.10	2.70
1976	4.60	3.00
1977	5.20	3.20
1978	5.60	3.40
1979	6.10	3.60
1980	7.00	4.40
1981	8.40	5.10

Källa: Riksskattenämndens respektive Riksskatteverkets anvisningar för olika år

2.1.2 Nuvarande svenska bestämmelser¹⁾

Avdrag medges för skälig kostnad för resor till och från arbetsplatsen om denna är belägen så långt från bostaden att forskaffningsmedel måste anlitas och har anlitats. Regelmässigt krävs att avståndet är minst två kilometer verklig (nödvändig) resväg. Avståndet avser det totala avståndet (vid t ex utnyttjande av flera transportmedel). Alder, invaliditet eller liknande kan ge rätt till avdrag även vid kortare avstånd.

1) Baserat på Riksskatteverkets taxeringsanvisningar

Normalt medges avdrag för kostnad för resa med billigaste tillgängliga färdmedel och endast för en resa per dag i vardera riktningen. Med billigaste färdmedel avses vanligen allmänna kommunikationsmedel. Avdraget gäller endast för resa till och från ordinarie bostaden.

Vad gäller avdrag för resa med bil gäller att avdrag medges enligt schablonmässigt beräknade belopp för bilkostnaderna, om avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen är minst fem kilometer och om tidsvinsten vid bilresa jämfört med allmänna kommunikationsmedel normalt uppgår till minst 120 minuter dagligen. Om den skattskyldige regelmässigt använder bilen i tjänst, medges oftast avdrag för bilkostnader för resor mellan bostad och arbetsplats oavsett avstånd och tidsvinst. Fr o m inkomståret 1982 infördes nya regler gällande resavdrag. Dessa innebär att avdraget reduceras med 1 000 kronor för alla. För bilresenärer gäller vidare att tidsvinsten måste vara minst två timmar per dag i stället för som tidigare 1,5 timmar.

Saknas allmänt kommunikationsmedel kan avdrag för kostnader för resa mellan bostad och arbetsplats ändå medges oavsett tidsvinsten, under förutsättning att avståndet är minst två kilometer.

Avdrag för parkeringsavgifter medges inte utan inräknas i schablonavdraget.

Vad gäller personer som p g a hög ålder, sjukdom eller handikapp måste använda bil medges avdrag för de verkliga kostnaderna för resor mellan bostad och arbetsplats. De schablonmässigt beräknade beloppen används således inte. I dessa fall finns inga restriktioner avseende reslängd eller tidsvinst.

Bilavdraget fastställs årligen av Riksskatteverket. Avdraget beräknas enligt schablon baserad på genomsnittliga kostnader för mindre bil och med hänsyn till både

de kostnader som är beroende av körd vägsträcka (s k milbundna kostnader) och övriga kostnader för bilen (årsbundna kostnader). De senare beräknas utifrån en fördelning av körning som avser resa mellan bostad och arbetsplats och annan körning. Den andel av de årsbundna kostnaderna som faller på resa till och från arbetsplatsen skall per mil räknat motsvara det belopp som behövs för att den skattskyldige skall erhålla fullt avdrag för nämnda andel av kostnaderna.

2.2 Resavdragen i vissa andra länder

2.2.1 Danmark¹⁾

Generellt gäller att den skattskyldige äger rätt att göra avdrag från inkomsten för de kostnader som är nödvändiga för att resa mellan (ordiarie) bostaden och arbetsplatsen. Resorna behöver inte vara dagliga. Dessa avdrag kan inte utnyttjas jämsides med ett allmänt avdrag (lønmodtagerfradrag).

Vissa begränsningar finnes:

1. Om allmänt kommunikationsmedel kan användas, får avdrag endast göras med belopp som motsvarar det billigaste alternativet. Om eget transportmedel används och utgifter för detta är mindre än billigaste allmänna transportmedel, får endast kostnader för det egna transportmedlet dras av.
2. När allmänt kommunikationsmedel inte kan användas, beräknas kostnaden för användandet av eget fordon utifrån kilometertaxa som fastställs av skattemyndigheterna.
3. Endast den del av avdraget som överstiger 1 100 Dkr får dras av.
4. Avdragsbeloppet måste vara minst 100 Dkr.

1) Uppgifter från danska Skattedirektoratet

Om resan sker med egen bil beräknas avdraget efter taxan för billigaste allmänna kommunikationsmedel, om sådant kan utnyttjas. Detta anses inte vara möjligt om allmänt kommunikationsmedel bara kan utnyttjas ena resvägen. Vidare anses det inte möjligt att nyttja allmänt kommunikationsmedel om väntetid eller restid överstiger vissa tidsmässiga gränser.

Vad gäller väntetiden anges följande:

Allmänt kommunikationsmedel anses inte kunna utnyttjas om väntetiden är 90 minuter eller mera dagligen. Med väntetid menar man den totala tiden mellan:

- a) ankomst av ett transportmedel och avgång av ett annat
- b) ankomst till arbetsplatsen och arbetsdagens början
- c) arbetsdagens slut och avgångstiden för allmänt kommunikationsmedel.

Den tid det tar att ta sig från hemmet till hållplatsen medräknas inte i väntetiden, eftersom denna räknas först från avgången av allmänt kommunikationsmedel.

Vad gäller transporttiden anges följande:

Transporttidens längd har stor betydelse, eftersom avdragsrätt för bilresa finns om tidsbesparingen vid bilresa är "betydande". Enligt skattemyndigheterna är så fallet om resa med allmänt kommunikationsmedel tar dubbelt så lång tid som resa med egen bil och tidsvinsten är minst två timmar per dag. Transporttiden med allmänt kommunikationsmedel utgörs av den totala tiden mellan resans början och arbetsdagens början samt mellan arbetsdagens slut och resans slut. Med transporttid med egen bil förstås den tid det tar att resa från bostad till arbetsplats med normal hastighet.

Vad gäller avståndet mellan bostad och arbetsplats gäller normalt att avdrag inte tillåts om den samlade ressträckan understiger 1,8 kilometer.

Vissa regler ges också vid samåkning. Sålunda skall bilägaren ta ut ersättning från medåkande som inkomst och dra av den faktiska utgiften. Medåkande kan dra av ersättningen med högst priset för billigaste allmänna kommunikationsmedel (minus 1 100 Dkr). Medåkande kan inte dra av kostnader beräknade utifrån reglerna för resa med egen bil.

Avdragsbeloppet vid användande av eget transportmedel vid arbetsresa var för år 1978 5,80 Dkr per mil för bil, motorcykel och scooter. För moped och cykel var beloppet 2 Dkr per mil (dock högst 280 Dkr per år för cykel).

2.2.2 Norge¹⁾

Man äger rätt att från inkomsten dra nödvändiga reskostnader för transport mellan bostad och arbetsplats. Dylika reskostnader omfattas av ett s k minimiavdrag. Dock kan kostnaden för resor dras av med det belopp som de överstiger 400 Nkr. Detta gäller oavsett om reskostnaden hänför sig till allmänna kommunikationer eller privata färdmedel.

Avdrag godkännes endast om avståndet mellan bostad och arbetsplats inte är "obetydligt". Normalt krävs ett avstånd för enkel resa på ca 2,5-3,0 kilometer. Avdrag kan godkännas även på kortare avstånd om särskilda skäl föreligger (t ex handikapp).

Bilansvändning vid resor till och från arbetet betraktas enligt norska Riksskattestyret praktiskt taget alltid som privatresor. Man har "stränga krav" för att få göra avdrag för dessa resor. Vissa vägledande regler finns dock:

1. När det finns "rimlig" möjlighet att nyttja offentligt kommunikationsmedel, godkännes bilutgifter endast

1) Uppgifter hämtade från norska Riksskattestyret

med motsvarande belopp som för det offentliga kommunikationsmedlet.

2. Innebär resa med offentligt kommunikationsmedel normalt väntetider, har man rätt att göra bilavdrag om väntetiden innebär tidsförlust på mer än två timmar totalt för resa fram och tillbaka mellan bostad och arbetsplats. Vid beräkning av tidsförlusten inräknas den tid som arbetstagaren kan komma för tidigt till arbetet genom att resa kollektivt och den tid han måste vänta på transportmedlet vid hemresan. Detta under förutsättning att man har fasta arbetstider och inte kan utnyttja flexitid etc. Väntetid omfattar inte gångtid från bostad eller arbetsplats till hållplats.

Om man inte har möjlighet att utnyttja allmänna kommunikationer kan bilavdrag godkännas om det synes sannolikt att inte annat transportmedel (moped, cykel etc) utnyttjas. Normalt måste avståndet vara mer än fem kilometer för att bil skall godkännas som transportmedel.

Om det föreligger rätt till bilavdrag enligt ovan är principen den att avdraget skall begränsas till att täcka de merutgifter som bilägaren får. Dessa merutgifter består dels av avståndsberoende kostnader och dels av viss del av avskrivningskostnaderna. För år 1981 uppgick avdragsbeloppet till 10 Nkr per mil oavsett hur lång distans man kört.

2.2.3 Finland¹⁾

Den generella regeln för resavdrag i Finland är att reskostnaderna mellan bostad och arbetsplats dras av i enlighet med avgift för billigaste fortskaffningsmedel. Billigaste fortskaffningsmedel är allmänt trafikmedel: tåg, buss, spårvagn eller båt. Reskostnaden godkännes enligt billigaste resklass och -taxa. Som billi-

1) Uppgifter hämtade från finska Skattestyrelsen

gaste taxa betraktas månadskort, seriebiljett eller annan rabattbiljett om sådan kan fås.

Om allmänt kommunikationsmedel saknas eller om den skattskyldige genom t ex handikapp eller annan sjukdom inte kan resa kollektivt, kan man betrakta även annat trafikmedel som billigaste fortskaffningsmedel. Enligt gällande direktiv från finska skattestyrelsen kan annat än allmänt trafikmedel anses såsom billigaste fortskaffningsmedel även under följande omständigheter:

1. Om användandet av annat trafikmedel som en följd av olämpliga tidtabeller kan förkorta väntetiden under en tur- och returresa med totalt minst två timmar.
2. Om allmänt trafikmedel kan utnyttjas under en del av arbetsresan, men sträckan till fots i en riktning sammanlagt skulle bli minst tre kilometer
3. Om resan till eller från bostaden sker nattetid.

Vad gäller möjligheterna att använda egen bil (eller annat icke-allmänt fordon) finns inga generella regler. Om man använt t ex egen bil och vill ha kostnaderna godkända som avdrag, måste man motivera sitt yrkande och ange sina speciella skäl. Vidare skall man framlägga en verifierad eller annan tillförlitlig utredning över kostnaderna.

2.2.4 Vissa andra västländer¹⁾

Generellt sett synes föga likheter finnas mellan olika länders synsätt på avdragsrätten. I t ex Storbritannien och USA tillåts inga avdrag för kostnader för resor mellan bostad och arbetsplats. I Västtyskland däremot tillåts avdrag för dylika kostnader. Sålunda medges av-

1) Uppgifterna hämtade från Transport and Road Research Laboratories (Storbritannien), U.S. Department of Transportation (USA) samt Der Bundesminister der Finanzen (Västtyskland).

drag för användande av eget fordon för resor mellan bostad och arbetsplats vid användande av egen bil med ett belopp som år 1979 uppgår till 3,60 DM per mil. För motorcykel och moped är motsvarande avdrag 1,60 DM. Avståndet bestäms genom att mäta kortaste användbara vägförbindelse mellan bostaden och arbetsplatsen. Det finns sålunda inga schablonregler vad avser avstånd eller tidsvinst som reglerar avdragsrätten.

3 RESAVDRAG OCH SAMHÄLLSUTVECKLING

3.1 Inledning

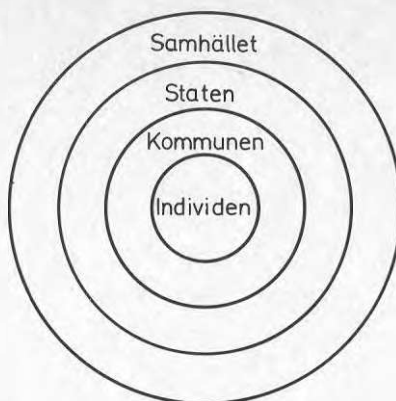
I detta kapitel förs en hypotetisk diskussion om resavdragens möjliga betydelse för samhället och tänkbara effekter av ändringar i resavdragen. Denna diskussion kommer att vara av mer generell karaktär. Vad som speciellt tas upp är möjliga samband mellan resavdrag/ändringar i resavdrag och sysselsättning, inkomstfördelning, regionala olikheter, energiförbrukning, energiprishöjningar, kollektivtrafik, biltrafik, färdmedelsval, samåkning, statens inkomster, kommunens inkomster, omflyttningar (migration), skatteutjämningsbidrag och enskilda individers/hushålls ekonomi.

Som framgått av föregående kapitel har arbetsresorna och därmed även resavdragen ökat mycket kraftigt under en följd av år. Den totala storleken på såväl arbetsresorna som resavdragen är av sådan omfattning att enbart deras existens får stora samhällsekonomiska effekter, och de påverkar bebyggelseplanering, bilutnyttjande, kollektivtrafikens omfattning etc.

Avdragen, och då även eventuella förändringar av dessa, har naturligtvis störst effekter på den enskilde individens ekonomi och kan i många fall i stort sett kompensera honom helt för de kostnader som bilresorna medför. Effekterna varierar självfallet från fall till fall beroende på reella bilkostnader, skattenivå, resavstånd, möjligheter till samåkning etc.

Resavdragen medför vidare ett skattebortfall för stat och kommun som successivt uppgått till allt större belopp. Kommunerna kan dock under vissa förutsättningar kompenseras för detta genom det s k skatteutjämningsbidraget.

Vilka blir konsekvenserna för statskassan, kommunalekonomin och det enskilda hushållets budget om resavdragen slopas eller ändras? En förändring av avdragsrätten för resor påverkar mer eller mindre genomgripande



Figur 3.1 Principskiss över effekterna av ändrade resavdrag

en mängd verksamheter i samhället och ett stort antal personer. Principiellt kan effekterna av en förändring av resavdragen åskådliggöras som i figur 3.1.

De troligtvis största och självfallet mest omedelbara effekterna av förändrade resavdrag uppstår hos individen. Härefter avtar effekterna med avståndet från centrum i figuren. Den inbördes ordningen i figuren kan naturligtvis diskuteras och är i grunden en värderingsfråga av politisk karaktär. Vidare kan den inbördes ordningen påverkas även av huruvida ett kortsiktigt eller långsiktigt synsätt anlägges.

Konsekvenserna av förändrade resavdrag kan med tanke på bl a "besparingsplaner" nu och i framtiden bli föremål för ett växande intresse. När det gäller de rent finansiella konsekvenserna av en förändring av resavdragen för individ, kommun och stat är underlaget för en analys mycket bristfälligt. Endast ett fåtal studier har gjorts, och dessa har i allmänhet haft en något anorlunda frågeställning än den här aktuella¹⁾.

1) Se t ex Lindström, J (1981) Bilägandets kostnader, Göteborg, samt Widlert, S (1980) En undersökning om avdragen för arbetsresor, Stockholm.

3.2 Resavdragens samhällseffekter

3.2.1 Välfärdspolitiska effekter

Resavdragens nuvarande utformning och storlek kan bl a sägas kunna försvaras utifrån arbetsmarknadspolitiska och jämlikhetspolitiska grunder. Resan till arbetet betraktas härvid som en nödvändighet för att kunna arbeta och förvärva en viss inkomst¹⁾. Om alla förvärvsarbetande hade haft lika stora kostnader för att ta sig till arbetet, skulle motiven att behålla och öka avdragen vara betydligt mindre. Exempelvis skulle ett avdrag i så fall främst gynna personer med hög marginals katt. Eftersom kostnaderna varierar mycket kraftigt mellan olika personer, kommer nu avdragen snarare att verka utjämnande mellan olika individer, även om, som alltid, personer med hög marginals katt gynnas av kronavdrag. Skälen till att avdragen ändock är en utjämnande faktor är deras effekter på sysselsättningen som sådan. I en situation där avdrag helt saknades skulle sannolikt trögheten på arbetsmarknaden vara större än för närvarande. Detta sammanhänger med att personer i yrken med relativt sett låga löner troligen skulle ha svårare att bära de merkostnader som är förenade med att resa till avlägset belägna arbetsplatser, även om lönen där var något högre. För personer i höglöneyrken torde däremot reskostnaderna relativt sett betyda mindre, och även en ökning av dessa torde kunna kompenseras genom höjda inkomster vid byte av arbete.

Även om man kan spåra ett slags jämlikhetstänkande i avdragens nuvarande utformning bör man tänka på vissa regionala olikheter. I t ex en storstadsregion torde denna jämlikhetseffekt inte vara av lika stor betydelse som i mer glesbygdsbetonade områden. Skälen härtill är bl a att den kollektiva trafiken oftast är bättre ut-

1) Som framgått av tidigare kapitel har dock inte avdragen som sådana införts i direkt syfte att underlätta arbetspendling.

byggd i storstadsområdena samtidigt som taxorna är kraftigt subventionerade. Arbetsmarknaden är vidare så differentierad att det för nästan alla yrkeskategorier finns en relativt utspridd arbetsmarknad. En minskning eller ett slopande av resavdragen skulle sannolikt inte behöva få så stora ekonomiska effekter för den enskilde individen och inte heller behöva påverka inkomstfördelningen mellan individer. Vad som nu sagts är dock inte relevant för dem som arbetar i de mer centrala delarna av storstäderna men bor långt utanför kärnorten och följaktligen pendlar långa avstånd varje dag.

Utanför storstäderna torde däremot avdragen ha större arbetsmarknadspolitiska och jämlikhetspolitiska effekter. En viktig del i den svenska regionalpolitiken har varit en strävan att söka skapa livskraftiga arbetsmarknader, åtminstone i de orter som rubricerats som "regionala centra". En målsättning härvid har varit att söka bevara nuvarande folkmängd i landets olika kommuner. Bakom dessa målsättningar kan man skönja ett accepterande av att sysselsättningen i många avseenden koncentreras men att boendet kan hållas mer utspritt. Det torde i dag råda stor politisk enighet om att ytterligare avfolkning av mindre orter bör motverkas. För att inte försvåra för service, skolor etc är det nödvändigt att ett visst befolkningsunderlag kan vidmakthållas, även om sysselsättning saknas i orten. Denna "glesbygdsproblematik" kan sägas ha sin motsvarighet även i mer urbana områden, där bl a företagsnedläggningar och strukturförändringar har medfört att lokala arbetstillfällena försvunnit. Den enda möjligheten för befolkningen i sådana områden att bo kvar är att de arbetspendlar till andra mer expansiva orter. En sådan pendling måste naturligtvis ha vissa gränser med hänsyn till tid och ork. En övre gräns som nämnts i dessa sammanhang är cirka 10 mil. För att överhuvud möjliggöra en sådan pendling har det hävdats att det är helt nödvändigt

att resorna är avdragsgilla. Den ekonomiska belastning som ligger i att själva stå för alla kostnader skulle i områden med långa arbetsresor kunna framtvinga antingen ett byte av bostadsort eller en ökad arbetslöshet. Regional- och arbetsmarknadspolitiskt skulle effekterna härav kunna bli mycket betydande. I många kommuner skulle personer med relativt höga och säkra inkomster flytta samtidigt som arbetslösheten bland de kvarboende skulle öka. I mer expansiva, centralt belägna kommuner skulle trycket på bostäder, service etc öka ytterligare, vilket också kunde medföra problem.

På längre sikt kan energiprishöjningar, och därmed höjningar av drivmedelspriserna, komma att leda till omprövningar av regionalpolitiken. Ett effektivt, men kanske något brutalt, sätt till sådan omprövning vore att slopa eller åtminstone kraftigt begränsa resavdragen för framför allt de personer som har långa pendlingsresor.

3.2.2 Bebyggelsestrukturella effekter

Resavdragen kan ur ett flertal aspekter antas ha direkta effekter på bebyggelsestrukturen. Utanför de expansiva regionerna fungerar resavdragen ofta som en konserverande faktor. I expansiva regioner däremot är effekterna betydligt mer svårfångade, och sannolikt kan de på många ställen ha varit direkt motsatta.

Ett karakteristiskt drag i 1970-talets bostadspolitik är satsningen på småhusbyggnation och som en följd av detta en utspridning av boendet över stora ytor. Småhusbyggandet har skett dels i redan existerande orters utkanter, dels i små orter belägna långt ifrån arbetsplatser. Det är denna typ av bebyggelse som ökat kraftigast kring de större kärnorterna i landet. Företeel-

sen kan förklaras av konkurrensen mellan kommunerna om invånare (särskilt kring storstäderna), en strävan hos enskilda människor att fly storstadsmiljön och bo mer miljövänligt samt en bristsituation vad gäller låghus i många regioner. Det senare har medfört att valfriheten begränsats och att även avlägset belägna hus blivit attraktiva. Utflyttningen från centrala delar till perifera områden kan sannolikt i vissa fall ha stimulerats av resavdragens utformning. För många individer har en stor del av reskostnaderna varit avdragsgilla, varför det privatekonomiska motståndet mot att bosätta sig långt från arbetsplatser varit litet. Resavdragen och framför allt bilavdragen kan således ha haft långsiktiga effekter på bebyggelsestrukturen. Huruvida dessa effekter har varit positiva eller negativa beror självfallet på om den bebyggelsestruktur som utvecklats - med avlägset belägna småhusområden i en lugn miljö men utan arbetsplatser, långt till service och helt pendlingsberoende - kan anses vara eftersträvänsvärt.

I den offentliga samhällsplanerardebatten anses det ofta önskvärt att få en balans mellan boende och arbetstillfälle. Denna planeringsmässiga ambition har i stort sett förfelats under 1970-talet samtidigt som otvivelaktigt bostadsbyggandet ur många aspekter nu bättre motsvarar flertalets preferenser jämfört med tidigare. Det allvarliga i bilden är dock att den utspridning av boende som skett under 1970-talet gjort mycket stora delar av vårt samhälle ytterst beroende av långa resor mellan arbete och bostad.

En mer utförlig redovisning och diskussion kring dessa frågor återfinns i kapitel 6.

3.2.3 Energipolitiska effekter

Ur energipolitisk synpunkt har det ständigt ökade transportarbetet stor betydelse. En kraftigt bidragande orsak till denna ökning har varit de stadigt växande avstånden mellan arbete och bostad. Detta sammanhänger

bl a med att den utspridning av bostäder som ägt rum försvårat en kollektiv trafikförsörjning. De utspridda småhusområden som successivt byggts upp kring många tätorter har tillsammans med den ökande andelen ny glesbebyggelse lett till att privatbilismen svarar för allt större del av transportarbetet¹⁾. Den känslighet i energipolitiskt hänseende som detta innebär kan på sikt bli ytterst kännbar. Är riskerna för en framtida energikris - exempelvis under 1980-talet - reella, kommer otvivelaktigt flera av de nya ensidiga tätorter och mindre hushöpningsområden som vuxit upp under senare år att drabbas hårt. Bilavdragen kan självfallet i en sådan situation verka mildrande för den enskilde individen i och med att stat och kommun får stå för de ekonomiska konsekvenserna av olika energiprishöjningar. I en krissituation kan därför resavdragen ha en stabiliserande verkan och göra att enskilda individer inte kommer att utsättas för alltför stora plötsliga utgiftshöjningar. I dagsläget utgör dock bilavdragen en olämplig energipolitisk stimulansfaktor, eftersom den kan ha bidragit till en bebyggelsestruktur som på sikt kan vara ytterst farlig. Om resavdragen har denna effekt vore det kanske bäst ur strikt energipolitisk synpunkt att slopa alla resavdrag för att därigenom få ett bättre bostadsmedvetande och en lämpligare bebyggelsestruktur. Samtidigt skulle man i så all ha en beredskap att i en akut energikrissituation införa dem igen för att dämpa en kris värsta verkningar för den enskilde.

3.2.4 Trafikpolitiska effekter

Nära kopplade till energifrågorna är resavdragens trafikpolitiska konsekvenser. Avdragens konstruktion är sådan att hela kostnaden för kollektivt resande är avdragsgill, medan man får dra av en schablonkostnad för bilresande²⁾. Eftersom kollektivtrafiken i allt högre

1) Se t ex Transportrådet (1980) Transportsektorn, TPR-rapport 1980:3, Stockholm.

2) Fr o m den 1 januari 1982 gäller något annorlunda regler. Dessa behandlas i kapitel 2.

grad är skattesubventionerad, blir de kollektiva avdragen ofta relativt måttliga. Från en kommuns synpunkt kan det därför ha funnits anledning att utforma sitt kollektiva trafiknät så att enbart avdrag för kollektivt resande blir möjliga. I och med att dessa avdrag nästan alltid är lägre än bilavdragen kommer avdragens skattereducerande effekt att bli mindre kännbar för en kommun. Avdragen kan därför ha stimulerat en kommun att satsa ytterligare på kollektivtrafik. Bortsett från denna kommunala effekt verkar dock avdragen stimulerande på privatbilismen.

För att närmare kunna diskutera avdragens trafikpolitiska effekter bör något sägas om vad som skulle kunna tänkas ske, om alla avdrag slopades och framförallt bilavdraget. Det torde knappast vara politiskt möjligt att slopa bilavdragen utan att samtidigt - t ex med hjälp av delar av de ökade skatteintäkterna - bygga ut den kollektiva trafiken. Denna ökade kollektiva trafik kan i sin tur attrahera delar av den bilistgrupp som mister sina avdrag. I första hand torde dock en sådan satsning på kollektivtrafik komma redan befintliga kollektiva resenärer till godo. Annorlunda uttryckt kan stat och kommun f n endast i begränsad omfattning, av ekonomiska skäl, göra de satsningar på den kollektiva sidan som stora medborgargrupper - i första hand de som redan reser kollektivt - efterfrågar. Ett slopande av avdragen skulle, även om inga skattepengar är öronmärkta, kunna underlätta de erforderliga kollektiva satsningarna. Ett slopande av bilavdragen skulle följaktligen kunna medföra att bilisterna i ökad utsträckning medverkar till att bygga ut den kollektiva trafiken. Från trafikpolitisk synpunkt skulle detta i och för sig vara att återställa den neutralitet som 1963 års trafikpolitiska beslut förutsatte - nämligen att varje trafikgren skulle bära sina egna kostnader.

I och med att avdragen innebär att kostnaderna för ett enskilt resande inte helt slår igenom hos den enskilde individen, stimuleras en konsumtion som i annat fall

skulle varit lägre. I och med att priset för kollektiva arbetsresor ofta är enhetligt, dvs sker med hjälp av rabattkort som är avståndsberoende, finns ingen stimulans inbyggd i avdraget som ur skattesynpunkt gynnar en viss typ av resor eller att resa speciellt långt. Däremot verkar rabattkort självfallet på så sätt att de stimulerar till långa kollektiva resor. Ett slopande av resavdrag skulle följaktligen inte påverka beteendet hos de personer som redan reser kollektivt.

Bilresenärerna skulle däremot i hög grad påverkas av att resavdragen eventuellt slopas, eller annorlunda uttryckt, medför existensen av avdragen särskilda beteenden hos bilresenärerna. För att närmare kunna klarlägga dessa effekter gäller det att inledningsvis skilja mellan bilresenärernas faktiska beteende och det beteende som redovisas i deklARATIONERNA.

Den nuvarande utformningen av avdragen med särskilda resvinstkrav för att få dra av för bil innebär att många som i verkligheten åker bil ändå bara tillåts avdrag för kollektiv resa. Resavdraget för denna kategori kan endast sägas täcka en del av de rörliga kostnader (bensin o dyl). En ändring av reglerna skulle sannolikt inte medföra något ändrat beteende hos dessa bilister. Sannolikt finns för denna kategori ett kollektivt resalternativ, men den enskilde resenären föredrar ändå att åka bil. Ur trafikpolitisk synpunkt spelar följaktligen resavdragen i dessa fall knappast någon större roll.

En annan kategori bilresenärer åker ensam i sin bil och får även dra av sina reskostnader. Slopas resavdragen för bilresor eller ändras reglerna, kan självfallet beteendet förändras. Ett slopande kan medföra ett ökat medvetande om de reella kostnader som är förenade med bilresandet. Detta medvetande kan i sin tur, åtminstone på längre sikt, påverka de ovan nämnda faktorerna - arbetsmarknad, bebyggelse etc - men även påverka trafikbeteendet och stimulera till ökat samåkande. Effekterna

torde dock bli relativt måttliga på kort sikt och framförallt torde en mer allmän övergång till kollektiv trafik vara tänkbar först på längre sikt.

Beteendet hos den bilist som nu drar av bilkostnaderna skulle få anpassas till de ändrade färdkostnaderna om bilavdragen försvann. För denna typ av bilist skulle följaktligen andemeningen i det gamla trafikpolitiska beslutet förverkligas. Den samhällseliga subvention av transportsektorn som sker genom bilavdragen skulle följaktligen inte få den trafikpolitiska fördelningseffekt som nu erhålles. Samtidigt bör nämnas att senare års trafikpolitiska debatt gällt behovet av att anpassa trafikpolitiken till sociala och regionalpolitiska mål, dvs i stort sett samma argument som kan anföras för avdragen.

En tredje kategori resande samåker men drar av var för sig. Slutligen finns en betydligt mindre grupp som samåker och även delar på avdragen. (Härutöver finns naturligtvis dessutom en grupp som i realiteten åker kollektivt men bor och arbetar på ett sådant sätt att de kan motivera bilavdrag i sin deklaration). Ur trafikpolitisk synpunkt är det självfallet önskvärt med samåkning. Det kan därför finnas anledning att något diskutera vilka effekter som bilavdragen kan tänkas ha på benägenheten till samåkning.

Bilavdragen kan, som ovan nämnts, innebära att kostnadsmedvetenheten minskar och att det ekonomiska "trycket" att verkligen sänka sina reskostnader minskar. Härigenom minskar självfallet även strävan att samåka även om samåkning verkligen kan vara ytterst lönsamt. Det intressanta i denna problematik är att avdragen, utöver att verka hämmande på kostnadsmedvetandet, innebär att för den ärlige bilisten, som delar sina samåkningskostnader med sina passagerare, minskar starkt den ekonomiska fördelen av samåkning. Den stora ekonomiska kostnadsbesparingen uppnår den enskilde bilisten när flera samåker och alla drar av för egna resor. Den trafikpo-

litiskt eftersträvade samåkning uppnås därför i första hand genom ett skattemässigt bedrägligt beteende. Visserligen torde det alltid för den enskilde vara ekonomiskt fördelaktigt att samåka, även om man deklarerar ärligt, men den vinst som uppnås torde knappast uppväga den uppoffring i tid etc som en samåkning alltid förutsätter. Detta innebär att en individ som inte medvetet vill lura skattemyndigheterna kanske drar sig för att söka samåka, eftersom fördelarna är begränsade. Sett på detta sätt fungerar nuvarande avdragsregler hämmande på den trafikpolitiska målsättningen att stimulera samåkning. Även ur energipolitiskt hänseende är självfallet samåkning värdefullt och minskar beroendet av olja.

Sammanfattningsvis är det således möjligt att nuvarande avdragsystem och framförallt bilavdragen till betydande omfattning motverkar de strävanden som ligger bakom den nuvarande trafikpolitiken, dvs att varje trafikgren skall bära sina kostnader samt att samåkning bör stimuleras. (Här kan för övrigt noteras att det var först i och med 1963 års trafikpolitiska beslut som samåkning så att säga "legaliserades". Dessförinnan betraktades det som något slags förseelse om man tog med passagerare mot betalning.)

Avdragen kan dock ha andra trafikpolitiska effekter som medför att de främjar en utveckling av trafikpolitiken i en mer regionalpolitisk och social inriktning som nu anses önskvärd. Det torde gå att utforma reglerna på sätt som gör att dessa negativa bieffekter av avdragen elimineras.

3.3 Statsfinansiella effekter

För stat och kommun har som tidigare nämnts resavdragen stor ekonomisk betydelse. Staten har bl a ansvar för regionalpolitik och sysselsättningspolitik. Den positiva inverkan som avdragen har i detta sammanhang har tidigare redovisats. Även för kommunerna har självfallet

motsvarande sysselsättningspolitiska effekter stor betydelse. Avdragens nuvarande konstruktion - framförallt bilavdragets - som innebär att avdragen stiger med höjningen av de verkliga kostnaderna, får i en tid med snabbt stigande energipriser stora ekonomiska konsekvenser.

Ur statens synpunkt medför sålunda avdragen ett bortfall av skatteintäkter, som dessutom ökar särskilt snabbt när den genomsnittliga marginalskatten nått sådana höjder som för närvarande. Denna effekt innebär dessutom att ett av statens energipolitiska styrmedel delvis sätts ur spel. När exempelvis energiskatten på bensin under våren 1978 höjdes med 25 öre fick staten genom bilavdragen själv stå för en stor del av höjningen. Med hänsyn till den variation som finns vad gäller avdragens storlek mellan olika regioner och mellan olika individer, innebär avdragen vidare en allt större och viktigare statlig omfördelning mellan olika regioner och individer. Huruvida detta ur statens synpunkt med alla dess mål för olika samhällssektorer är ett effektivt och lämpligt styrmedel är vanskligt att uttala sig om. Otvivelaktigt kan man påstå att skulle bilkostnaderna komma att stiga snabbare än prisnivån i övrigt, måste sannolikt statsmakterna av rent budgetmässiga skäl ändra reglerna. En sådan ändring kommer självfallet att kraftigt påverka enskilda individers ekonomi.

3.4 Kommunfinansiella effekter

På ett med staten ovan likartat sätt har avdragen stora effekter på den kommunala ekonomin. För en enskild kommun är det självfallet bättre att invånarna har arbete och betalar kommunalskatt, även om denna är reducerad med bilavdrag, än att individen går arbetslös eller avflyttar. Avdragen spelar därför för kommunerna och deras befintliga befolkning en positiv roll, och ett borttagande skulle i många glesbygdskommuner sannolikt få en negativ effekt. I expansiva kommuner - fram-

förallt i de kommuner som satsat på småhus och som ligger på långt avstånd från arbetsplatserna - har sannolikt avdragen en betydligt mindre positiv funktion. Redan tidigare har framhållits att den bebyggelseutveckling som skett runt de expansiva kärnorterna innehåller såväl positiva som negativa moment. Otvivelaktigt har resavdragen medverkat till denna typ av utspridning. För de enskilda kommuner som satsat på bostäder och arbetspendling medför avdragen ett skattebortfall. Samtidigt skulle sannolikt ökningen av boende varit mindre om avdragen saknats. Det bekymmersamma ur kommunal synpunkt är vad som sker vid en fortsatt energiprishöjning. Höjs resavdragen i ett sådant läge, minskar skatteintäkterna utan att på något sätt de kommunala kostnaderna påverkas. Kommunerna kan inte heller kompensera sig genom höjda energiskatter på bensin. Slopas avdragen påverkar detta å andra sidan boendet och en avflyttning kan inträffa. Ur kommunalekonomisk synpunkt är därför resavdragen ett stort och växande problem för expanderande kommuner. Sett på litet längre sikt torde de ekonomiska konsekvenserna för de nu snabbt växande småhuskommunerna runt exempelvis storstäderna att bli ytterst bekymmersamma genom avdragens nuvarande konstruktion.

Det är när man diskuterar effekterna på kommunernas ekonomi viktigt att notera eventuella förändringars effekt på det kommunala skatteutjämningsbidraget. Om en kommun exempelvis expanderar och genom detta ökar sitt skatteunderlag, kommer man att få glädje av detta endast under förutsättning att man ligger över rikets medelskattekraft. För övriga kommuner innebär ökat skatteunderlag endast att man mister motsvarande belopp av skatteutjämningsbidraget.

Kommunalt skatteutjämningsbidrag utgår till kommuner där skatteunderlaget understiger en av staten garanterad andel av medelskattekraften i riket. För kommuner med en skattekraft klart understigande den garanterade innebär en expansion med ökade skatteinkomster endast

att det beräknade skattetillskottet motsvaras av ett lika stort bortfall av skatteutjämningsbidrag. Totalt i Sverige torde mellan 80 och 90 % av alla kommuner ha en skattekraft understigande den garanterade.

Ett motsvarande resonemang som ovan kan naturligtvis föras även i en situation när en kommun "drabbas" av slopade eller minskande resavdrag. Om dessa slopas innebär ju detta att individernas beskattningsbara inkomster ökar och följaktligen även de kommunala skatteintäkterna. För den helt övervägande delen av alla kommuner mister man ett lika stort belopp i form av minskat skatteutjämningsbidrag från staten. Det är alltså bara kommuner som ligger över den garanterade skatteinivån som får ökade skatteinkomster om resavdragen minskas eller slopas. Detta innebär alltså att det är staten som i första hand ekonomiskt berörs av eventuella förändringar. Eftersom troligtvis ett slopande av resavdrag skulle innebära ökade skatteintäkter i många kommuner, skulle alltså statens skatteutjämningsbidrag till dessa kommuner minska.

3.5 Effekter för den enskilde individen

För den enskilde individen slutligen spelar avdragen ofta en mycket stor roll¹⁾. Av den tidigare framställningen har framgått att avdragen nu har en sådan storlek att de betyder mycket för individens val av arbete, bostad och färd sätt. Betydelsen varierar mellan olika individer, men generellt sett kan konstateras att avdragens privatekonomiska effekter ökat. Detta sammanhänger med ökade reskostnader per mil, ökat medelpendlingsavstånd samt en ökad andel bilresor av arbetsresorna.

I genomsnitt torde bilavdragen kunna beräknas till minst 3 500 kronor, vilket med en marginals katt om t ex

1) Detta behandlas mer utförligt i de avsnitt där bl a resultaten från projektets enkät redovisas.

60 % betyder mer än 2 100 kronor. Variationerna är dock ytterst stora. I den typ av bebyggelsestruktur som nu utvecklas är pendlingsavstånd på fem mil i varje riktning inte ovanliga. En sådan körsträcka medger ett avdrag om ca 14 500 kronor per år eller en inkomsteffekt av drygt 8 500 kronor.

Med den omfattning som avdragen härigenom fått går det knappast att slopa dem utan mycket stora privatekonomiska effekter. Dessa effekter slår dessutom mycket ojämnt mellan olika människor och även mellan olika regioner. För den enskilde individen är således ofta avdragen av sådan storlek att de radikalt påverkar möjligheterna att upprätthålla rådande standard. Sett på detta sätt kan bilavdragen jämföras med ränteavdrag för villalån, där avdragens existens i köpögonblicket starkt påverkat köpet av huset. I likhet härmed går det knappast heller att slopa avdragen i omsorg om dem som grundat sin hittillsvarande ekonomi på avdragens existens. Samtidigt kommer genom olika kostnadsstegringar sannolikt åtminstone bilavdragen - om inga åtgärder vidtages - stiga snabbare än inflationen. Det blir härigenom än svårare att senare slopa avdragen för dem som redan har dylika, samtidigt som allt fler genom bebyggelseutvecklingen blir beroende av avdragen.

För vissa individer kan avdragen vara ytterst värdefulla och de ger upphov till stora omställningar om de slopas. Ändringen av villkoren för avdrag bör därför, om så krävs, ske succesivt under en längre övergångsperiod. Samtidigt måste ändock avdragen (eller något motsvarande) sannolikt vara kvar för vissa kategorier av resenärer - exempelvis människor i renodlade glesbygder.

4 FRÅGESTÄLLNINGAR

4.1 Allmänt

Den svenska ekonomin har under efterkrigstiden fram till mitten av 1970-talet kännetecknats av tillväxt. Individernas levnadsförhållanden i vid bemärkelse har stadigt förbättrats. Denna välfärdsutveckling har i hög grad påverkat den regionala strukturomvandlingen. Denna kan grovt indelas i två faser: urbanisering och counterurbanisering (se kapitel 5). Urbaniseringsprocessen inleddes i Sverige på allvar i slutet av 1950-talet och kännetecknades av att stora och medelstora städers befolkning ökade snabbt, medan de små orterna och glesbygden förlorade befolkning. Ett utmärkande drag från denna period var således att befolkningen koncentrerades. Även näringslivet befann sig i en koncentrationsperiod, särskilt vad gäller lokaliseringen av verksamheter.

Storstädernas snabba tillväxt har emellertid inte varit problemfri. Bostadsmarknaden kom i obalans med avsevärt större efterfrågan än utbud. I takt med den stigande välfärden ägde en förskjutning rum av hushållens preferenser från materiell daglig konsumtion till mer kvalitativa inslag i levnadsmönstret, som t ex boendemiljö. Denna utveckling ledde bl a till att boendet i ökande utsträckning dekoncentrerades. Bebyggelsen spreds i allt vidare cirklar från de större städerna.

En rad andra faktorer av institutionell och privat karaktär har påverkat spridningsförloppets inriktning och hastighet i vårt land. Bristen på småhus i storstäderna, snabbt stigande småhuspriser i kombination med gynnsamma skatteregler för skuldräntor samt avståndsneutraliserande skatteavdrag för arbetsresor, utbyggnad av vägsystemet etc är exempel på några sådana faktorer. Förändringarna i migrations- och bebyggelsemönstret i Sverige skiljer sig emellertid inte nämnvärt från utvecklingen i andra europeiska länder. Detta pekar mot

att förklaringsbilden är mångfacetterad och beroende av en rad var för sig och i samverkan verkande faktorer.

En rad bakomliggande faktorer har medverkat i det regionala förändringsförloppet. Städernas, och då framförallt storstädernas, arbetsmarknadsmässiga influensfält har vidgats avsevärt de senaste åren med polariserande regionstrukturer när det gäller boende och arbete som följd. En konsekvens av denna omvandling är att hushållens behov av transporter ökat avsevärt. Detta har bl a kommit till uttryck i form av ökad pendling och växande transportarbete. Strukturuomvandlingen har självfallet även fått effekter på energiförbrukningen för såväl resor som uppvärmning.

Migration till och från storstadsregionernas randkommuner har medfört att det generellt sett skett en socioekonomisk utjämning mellan befolkningen i inflyttningskommunerna och i storstäderna. En viktig fråga i detta sammanhang är i vilken mån subventioner av olika slag - dit skatteavdragen för arbetsresor bör räknas - bidragit till att utjämna de ekonomiska klyftorna. Eftersom utflyttningarna lett till längre resavstånd mellan bostad och arbete och i övrigt större transportbehov (barnomsorg, social och kommersiell service) samtidigt som de sammanlagda transportkostnaderna stigit i en snabb takt de senaste åren, tenderar reskostnaderna att ta allt större del av den privata ekonomin i anspråk.

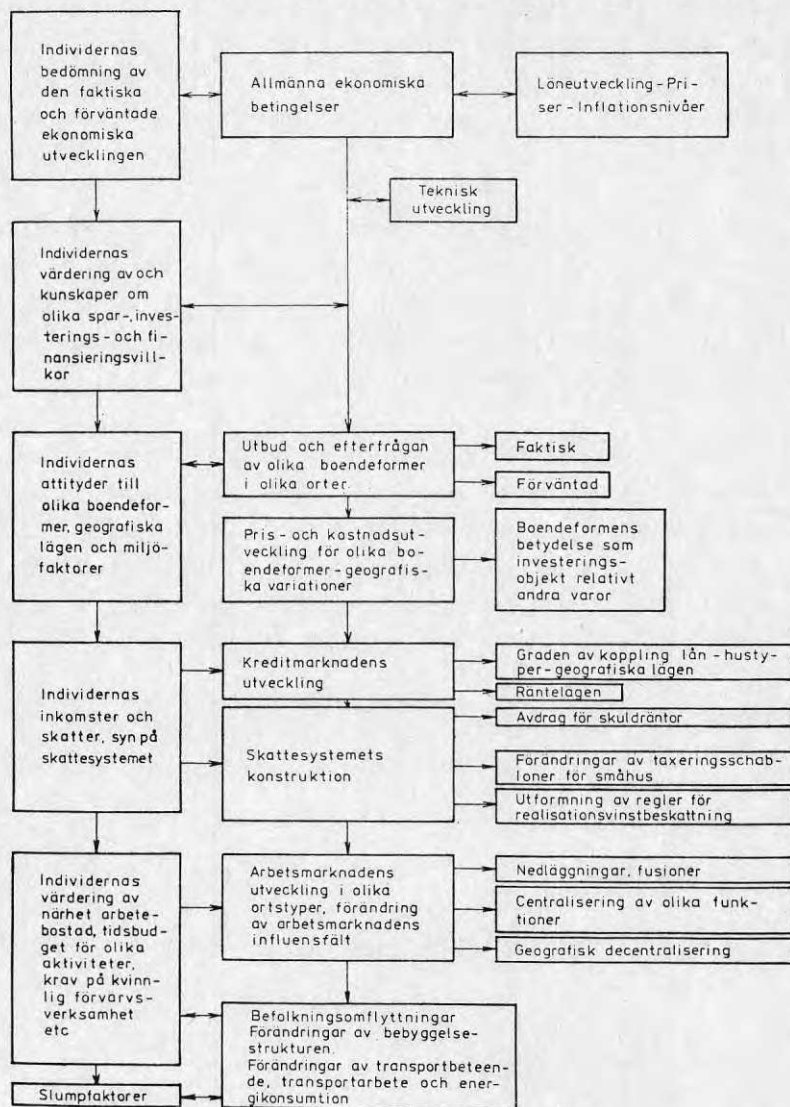
Sammanfattningsvis kan vi konstatera, bl a mot bakgrund av de hittills gjorda empiriska undersökningarna, att den process som bl a lett till förändringar av migrations- och bebyggelsemönster samt inte minst transportbeteende och energikonsumtion är av komplex natur men med stort inslag av institutionellt styrande faktorer. För att man skall kunna identifiera enskilda faktorerers relativa betydelse krävs ett betydande mått av helhetskunskap.

4.2 Frågeställningar, empiriskt material och metodik

En rad faktorer talar för att det ovan omtalade utspredningsfenomenet är ett uttryck för att de stora och medelstora städerna nått sin tillväxtpotential som ekonomiska centra. Folkmängdssiffrorna år 1981 för Sverige tyder exempelvis på att de större städerna fortsätter att förlora befolkning. Parallellt med denna utflyttning kan man emellertid iakttaga en växande inflyttning. Denna motsvarar ännu på långt när inte utflyttningen, säkerligen framförallt beroende på att storstäderna trots utflyttningen ännu inte kunnat skapa tillräckligt attraktiva bostadsområden. Mycket talar emellertid för att innerstadsområden och i övrigt centralt belägna områden återigen är starkt efterfrågade, vilket inte minst visar sig genom stigande priser på bostadsrätter och andelslägenheter.

Det är således uppenbart att migrationsmönstret har karaktären av cykliska förlopp mellan koncentration och dekoncentration. Problemet är att bedöma omfattningen och varaktigheten av dessa cykler. Kunskapen om hur olika ekonomiska faktorer, institutionella förhållanden och inte minst slumpen styr migrationsbeteendet är ännu bristfällig. T ex saknas fortfarande tillfredsställande teorier om flyttningarnas orsaker i de ekonomiska och geografiska vetenskaperna. I figur 4.1 har som en bakgrund till våra frågeställningar skisserats några företeelser i samhällsutvecklingen som vi antar kan ha bidragit till att driva fram 1970-talets bebyggelsemönster. Av dessa är resavdragen en faktor vars betydelse dock är svårämbar. För att på något sätt få kunskap om vilken roll denna subvention spelat för dekoncentrationsprocessen har vi emellertid formulerat följande frågor:

1. Hur har migrationen utvecklats under 1970-talet, och är det möjligt att mot bakgrund av denna utveckling dra några slutsatser om resavdragets betydelse för flyttningsbeslut och bebyggelseutveckling? Kan



Figur 4.1 Några faktorer bakom förändringarna av 1970-talets bebyggelsemönster

man urskilja trendbrott i migrationsmönstret på senare år jämfört med 1970-talets utveckling?

2. Hur uppfattar individerna/hushållen resavdragens ekonomiska roll i dag, och hur kommer man att reagera vad gäller framtida färdmedels- och bostadsval, om resavdragen ändras eller slopas? I vilken mån kan sådana förändringar förändra framtida bebyggelsemönster och transportbeteende?

3. Vilka inkomstskikt tjänar eller förlorar mest om resavdragen förändras eller slopas? Hur kommer hushålls-ekonomin att förändras i enskilda fall om resavdragen slopas eller förändras, och hur kan detta komma att påverka levnadsstandard och konsumtionsbeteende?

En rad intressenter är på olika sätt berörda av nuvarande utformning av avdragssystemet och därmed även av eventuella förändringar. Det finns därför anledning att i detta sammanhang i någon mån även beröra frågor som t ex

- i vilken utsträckning konflikter kan tänkas uppstå mellan samhälleliga och individuella planeringsmål avseende bosättnings- och resmönster som en följd av avdragssystemets nuvarande utformning och eventuella förändringar i framtiden.
- vilka fördelningsmässiga konsekvenser avdragen har givit upphov till på individ- och kommunnivå och vilka fördelningseffekter som kan förväntas om avdragen förändras i olika avseenden.
- vad resavdragen betyder för olika intressenter i relation till andra samhällssubventioner.

Eftersom denna fråga ligger utanför projektets uppsatta målsättningar, kan det här endast bli frågan om en mer spekulativt inriktad diskussion. Tanken är att den skall kunna sammanfatta framkomna resultat och ge upphov till nya frågeställningar.

5 DEKONCENTRATION AV BEBYGGELSE OCH BEFOLKNING
- INTERNATIONELL BAKGRUND

5.1 Inledning

Under 1970-talet har vi i Sverige kunnat iakttaga tydliga förändringar av storstadsregionernas bebyggelsemönster. Ett gemensamt drag för utvecklingen har varit att nettomigrationen från storstäderna till mindre orter i storstädernas grannskap ökat påtagligt samtidigt som nettomigrationen till storstadsregionerna som helhet tenderat att avta. Innan vi frågar oss vilka faktorer av institutionell eller privat karaktär som styrt eller bidragit till denna utveckling, skall vi i korthet söka klarlägga om detta förlopp har motsvarigheter i andra länder eller om det är ett specifikt svenskt problem beroende på särdrag i våra ekonomiska och geografiska villkor. I grunden ligger givetvis frågan om skatteavdragen för arbetsresor haft speciell betydelse för bebyggelseutvecklingen i Sverige. Detta kapitel behandlar därför några internationella arbeten om utspridningsfenomenet.

5.2 Dekoncentrationstendenser i USA och Västeuropa

Det krävs inga omfattande studier för att komma till insikt om att utspridningsprocessen är ett genomgående drag i de utvecklade västliga ländernas migrationsförlopp under 1960- och 1970-talen. Snarare förefaller det som om utvecklingen i Sverige inletts relativt sent.

När det gäller USA konstaterar t ex Berry och Dahmann:

"... for the first time the growth rate of metropolitan areas had dropped below that of nonmetropolitan areas. More significantly, the long term in flow of persons from nonmetropolitan areas has been reversed; as recently as the 1960s there was a net flow of migrants from nonmetropolitan areas. Since then, however, these areas have added residents largely as the result of increased out-migration from metropolitan areas...."1)

1) Berry B J L, Dahmann D C (1977) Population redistribution in the United States in the 1970s, Population Development Rev. 3, s 443-471.

Enligt samma källa har "non-metropolitan areas" under första hälften av 1970-talet ökat sitt invånarantal med 6,3 %, medan motsvarande ökning för "metropolitan areas" uppgick till 3,6 %.

En rad andra amerikanska studier bekräftar att 1970-talets migrationsförlopp tydligt skiljer sig från det koncentrerande urbaniseringsmönster som var utmärkande för efterkrigstidens USA. Däremot går åsikterna isär när det gäller karaktären hos och orsakerna till detta "nya" migrationsmönster. Till denna diskussion återkommer vi längre fram¹⁾.

De amerikanska forskningsinsatserna baseras i regel på administrativt avgränsade regionenheter, typ Standard Metropolitan Statistical Areas. Ett uppenbart problem med denna typ av regionavgränsningar är - oberoende av var de tillämpas - att många funktionella, administrativt oberoende, samband kan undanskymmas. Detta kan leda till att förändringar i migrations- och pendlingsbeteenden och bebyggelsemönster tillmäts större betydelse än vad dessa processer egentligen representerar, sett ur deras funktionella sammanhang.

Ett mera funktionellt orienterat regionsbegrepp används däremot i en omfattande studie om de senaste decenniernas migrationsförlopp i 17 väst- och östeuropeiska länder samt Japan, genomförd av International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) i Österrike. Varje

1) Som exempel på den rikhaltiga amerikanska litteraturen kan nämnas: Beale C L (1977) The recent shift of United States Population to nonmetropolitan areas 1970-1975, International Regional Science Rev. 2, s 113-122; Mc Carthy K F, Morrison P A (1977) The changing demographic and economic structure of nonmetropolitan areas in the United States, International Regional Science Rev. 2, s 123-142; Morrison P A (1977) Current demographic change in regions of the United States, Santa Monica; Vining D R, Strauss A (1977) A demonstration that the current deconcentration of population in the United States is a clean break with the past, Environment and Planning A 9, s 751-758.

land indelas i ett antal "functional urban regions" på basis av pendlingsintensiteten mellan urbana områden och deras influensfält (i realiteten arbetsmarknadsmässiga omland). Regionerna har avgränsats så att den kvarvarande interregionala pendlingen blir minimal.

Utan att här närmare gå in på de tekniker som använts för att bedöma om migrationsförloppet verkat i koncentrerande respektive dekoncentrerande riktning, kan de viktigaste resultaten sammanfattas på följande sätt. Undersökningen omfattar perioden 1950-1970. Fyra länder uppvisar under denna period viss koncentration av befolkningen till såväl "urban functional regions" som rent rurala omland utanför dessa (Spanien, Finland, Italien och Japan). Kombinationen avtagande befolkningstillskott i större städer och tillväxt i de stora städernas funktionella omland samt i medelstora och mindre städer överhuvudtaget är däremot ett utmärkande drag för utvecklingen i Sverige, Norge, Danmark, Portugal, Frankrike, Irland, Ungern och Västtyskland. En begynnande förändring av migrationsmönstret i dekoncentrerande riktning kan således iakttagas. I Storbritannien, Nederländerna, Schweiz, Belgien, Österrike och Polen har däremot nettoeffekten av migrationsströmmarna lett till befolkningsförluster för storstadsregionerna. Av denna undersökning att döma skulle dessa städer således ha befunnit sig i en långtgående dekoncentrationsfas redan i slutet av 1960-talet, medan bl a de nordiska länderna synes vara på väg in i samma utveckling¹⁾.

Utvecklingen efter år 1970 har inte blivit föremål för lika omfattande komparativa studier som decennierna före. De nationellt orienterade dataredovisningar som finns tyder emellertid på att befolkningsutspridningen

1) Gordon, P (1978) Deconcentration without a "clean break", Laxenburg

accelererat i snabb takt i flertalet europeiska länder liksom Japan¹⁾.

5.3 Regional strukturomvandling i Norden

I detta sammanhang skall migrationsförloppet i de nordiska länderna ägnas särskilt intresse. Som tabell 5.1 visar har tiden efter år 1970 präglats av minskad befolkningstillväxt för storstadsregionernas del, vilket står i bjärt kontrast till utvecklingsbilden under 1960-talet. Tabellen baseras på uppgifter ur en samnordisk studie om ortsystemens utveckling och alternativa utformning i framtiden²⁾.

Liksom i den tidigare redovisade internationella studien indelas länderna i funktionella regioner, dvs lokala arbetsmarknader. Som kriterier m m för avgränsningen har i huvudsak pendlingsströmmarnas inriktning och omfattning valts. De lokala arbetsmarknaderna är emellertid inte fullt jämförbara de nordiska länderna emellan, då pendlingsströmmarnas omfattning bl a med hänsyn till datamaterialets karaktär beräknats på olika sätt. Som tidigare nämnts är problem med regionavgränsningen i komparativa internationella studier ett av de mera svårlösta. Trots ovanstående och andra inferensproblem kan resultaten i tabellen tjäna som underlag för en allmän bedömning av olika regiontypers utveckling. Tabellen redovisar befolkningsförändringarna i regioner med 100 000-200 000, 200 000-500 000 respektive fler än 500 000 invånare under perioden 1960-1975 på två sätt. Först anges förändringarna i absoluta och relativa tal, varefter förändringarna för

1) Se t ex Vining Jr, D R, Kontaly, T (1977) Increasing returns to city size in the face of an impending decline in the sizes of large cities: Which is the bogues fact?, Environment and Planning A9, s 59-62.

2) Resultaten av denna undersökning sammanfattas i Nordisk utredningsserie (1978) Nordisk forskning om regionalpolitik i omvandling, NU 12, samt NordREFO (1979) Ortsystemets framtida utveckling nr 1.

Tabell 5.1 Befolkningsförändringar i de nordiska ländernas lokala arbetsmarknader med 100 000-200 000, 200 000-500 000 respektive fler än 500 000 invånare 1960-1975

Invånarklass Land	Antal lokala arbetsmarkn	Invånarantal (1000-tal) 1960	Förändring (1000-tal)						Förändring i inv.klass - förändr i landet som helhet (%)		
			1960-1965		1965-1970		1970-1975		1960-1965	1965-1970	1970-1975
			Abs	%	abs	%	abs	%			
500 000											
Danmark	1	1 601	68	4,3	73	4,3	9	0,5	0,3	0,8	-2,0
Finland	1	661	112	16,9	76	10,1	76	9,1	14,1	9,5	6,4
Norge	1	700	50	6,9	43	5,7	17	2,2	2,9	2,0	-1,5
Sverige	3	2 240	206	8,9	194	8,4	54	1,9	5,3	4,4	0,3
200 000-500 000											
Danmark	3	854	40	4,6	43	4,8	41	4,3	0,6	1,3	1,8
Finland	2	397	27	6,8	29	6,9	31	6,8	4,0	6,3	4,1
Norge	1	224	14	6,2	14	5,9	10	4,0	2,2	2,2	0,3
Sverige	1	196	9	4,5	12	6,2	6	2,8	0,9	2,2	1,2
100 000-200 000											
Danmark	4	437	23	5,2	19	4,0	19	3,9	1,2	0,5	1,4
Finland	3	286	23	12,5	32	10,4	29	8,4	9,7	9,8	5,7
Norge	4	516	35	6,6	42	7,6	38	6,4	2,6	3,9	2,7
Sverige	16	1 907	87	4,4	103	5,5	52	2,4	0,8	1,5	0,8

Källa: Engelstoft, S (1977) Udviklingen i de nordiske bysystemer 1960-1975, Bil 3 till NordREFO 1977:4

för respektive invånarklass och tidsperiod reduceras med den genomsnittliga förändringen för respektive land som helhet. På detta sätt är det möjligt att utläsa om förändringarna i angiven regiontyp skett snabbare eller långsammare än i övriga regiontyper och hela landet.

Tabellen visar att det i Danmarks enda region med fler än 500 000 invånare (Köpenhamn) under hela 1960-talet skedde en markant befolkningstillväxt som inte tycks vara av slumpmässig karaktär.

Siffror från år 1975-1977 (redovisas ej i tabellen) visar att tillväxtstagnationen åtföljts av regelrätt befolkningsdecimering¹⁾. Nettomigrationen till Helsing-

1) Nordisk utredningsserie (1978) NU 12, s 37.

forsregionen har som synes minskat absolut och relativt sett, men regionen befann sig under perioden 1970-1975 fortfarande i urbaniseringsfasen. För storstadsregionerna i Norge och Sverige utmärks första hälften av 1970-talet av tydligt minskad tillväxt.

Den ovan skisserade utvecklingen gäller även om man tar hänsyn till befolkningsförändringarna i länderna som helhet. Åren 1970-1975 sker befolkningstillväxten i Köpenhamns- och Osloregionerna betydligt långsammare än riksgenomsnittet. Storstadsregionerna i Sverige har hela tiden jämförelsevis sjunkande värden men ligger perioden 1970-1975 ungefär i paritet med riksgenomsnittet. Helsingforsregionens tillväxt är som synes avtagande men tydligt över förändringarna i övriga regioner. Bilden för de medelstora orterna är däremot mindre enhetlig, vilket också visas i tabellen. Klassen 200 000-500 000 har fått större tillskott av befolkning än riksgenomsnittet i samtliga fall, med tydlig tillväxtminskning i Norges fall för perioden 1960-1975. Regionerna i denna storleksgrupp har således relativt sett fortsatt sin befolkningsexpansion. Detta förhållande gäller även de lokala arbetsmarknaderna i storleksklassen 100 000-200 000 invånare. Av tabellen kan vi emellertid inte utläsa om stagnationen i storstadsregionerna "vägts upp" av motsvarande befolkningstillväxt i storstadsregionernas omedelbara närhet¹⁾. Längre fram detaljgranskar vi en av dessa storstadsregioner bl a för att utröna om så varit fallet och om det finns anledning att misstänka att storstadsregionernas influensfält i själva verket vidgats.

1) Jämför t ex Wardell, J M (1977) Equilibrium and change in non-metropolitan growth, *Rural Sociology* 42, s 156-179, som visar att drygt 60 % av migrationen till "non-metropolitan areas" i USA är orienterad mot områden som ligger i storstadsregionernas omedelbara närhet.

5.4 "Clean break" eller extensiv suburbanisering?

Av föregående avsnitts korta litteraturgenomgång har det framgått att 1970-talets befolkningsutveckling kännetecknats av varierande grad av dekoncentration med hänsyn till hastighet och omfattning i västvärlden. Som avslutning på detta kapitel skall vi söka sammanfatta hur denna process tolkats i litteraturen. Ingen (som vi kunnat finna) bestrider att utspridning ägt rum, men när det gäller processens karaktär går åsikterna isär. I huvudsak kan två "skolor" urskiljas. Den ena, framförallt representerad av geografiska och demografiska empiriker, hävdar att 1970-talets dekoncentrationstendenser är uttryck för klara trendbrott i förhållande till tidigare migrationsmönster och att dessa förändringar är uttryck för att storstadsregionerna nått mättnadsstadiet och förlorat dragningskraften när det gäller ekonomiska aktiviteter och befolkningsrörelser. När det gäller USA konstaterar t ex Beale:

".... the decentralization trend is not confined to metropolitan sprawl. It affects non-metropolitan countries well removed from metropolitan influence".¹⁾

Vining och Strauss, som studerat delstaternas befolkningsutveckling under 1950-, 1960- och 1970-talen, kommer till samma slutsats²⁾.

Enligt Vining och Strauss kännetecknas 1970-talets migrationsförlopp av en dikotomisk utveckling. Parallellt med den befolknings- och bebyggelsemässiga utspridningen inom de urbana regionerna, speciellt storstadsregionerna, finns tydliga tendenser till befolkningskoncentrationer i rurala områden. Den här typen av utveckling sammanhänger till stor del med graden av ett lands modernisering. Länder som uppnår samma ekonomiska utveck-

1) Beale, C (1975) *The Revival of Population Growth in Non-Metropolitan America*, Washington.

2) Vining, D R, Strauss, A (1976) *A demonstration that current deconcentration trends are a clean break with past trends*, Philadelphia.

ling som USA kommer enligt Vining och Strauss att konfronteras med likartade befolkningsrörelser. Utifrån sina undersökningar har författarna kunnat iakttaga en viss lagbundenhet i migrationsförloppet. Efter urbaniseringsfasen sker en befolkningskoncentration inom de urbana regionerna. Nästa utvecklingssteg blir att migrationen från urbana till rurala regioner växer i omfattning, vilket i inledningsskedet leder till befolkningskoncentrationer i de rurala regionerna. Som en tredje fas i utvecklingen dekoncentreras befolkningen även i dessa områden¹⁾.

Dessa och liknande slutsatser har föranlett en rad gemälen. Gordon hävdar t ex att dekoncentrationstendenserna i själva verket är uttryck för storstädernas och storstadsregionernas tillväxt, dvs en kontinuerlig våg-effekt, där bebyggelsen sprids allt längre bort från centrum när städer eller regioner nått en viss bebyggelsetäthet och befolkningsstorlek²⁾. Storstadsregionernas influensfält fortsätter att växa liksom tidigare, men med den skillnaden att tillväxten sker i områden som tidigare fungerat som autonoma lokala arbetsmarknader eller rent rurala områden. Migrationen till dessa sistnämnda områden innebär därför a priori inte att storstadsregionerna mist sin dragningskraft utan kan likaväl vara ett utslag av ökad ekonomisk välfärd och avtagande avståndskänslighet när det gäller arbets- och serviceresor. Något otvetydigt trendbrott jämfört med tidigare decenniers mönster kan författaren inte konstatera.

Diskussion om migrationsmönstret gäller således i hög grad frågan om olika ortsstorlekars tillväxtpotential. "Clean break"-förespråkarna har tolkat utspridningsfenomenet som ett tecken på att storstäderna och stor-

-
- 1) Vining Jr, D R, Strauss, A (1976) A demonstration that current deconcentration trends are a clean break with past trends, Philadelphia.
 - 2) Gordon, P (1979) Deconcentration without a "clean break", Environment and Planning A 11, s 281-290.

stadsregionerna nått sin maximala tillväxt och dominans som ekonomiska centra under 1960-talet och att utvecklingen de senaste åren indikerar en tydlig tillbakagång. Mot detta har, som vi visat, bl a uppställts hypotesen om att utspridningen i stort sett kan ses som en intensiv suburbanisering. I de fall centralorternas tillväxt stagnerar är det enbart en följd av att deras totala influensfält vidgas och att detta i sin tur genererar en ekonomisk tillväxt, som snarare söker uppnå skal fördelar än "external economies". Centrum blir i detta perspektiv mindre intressant som lokalisering för ekonomiska aktiviteter. I kombination med att individerna söker sig till mer perifera områden, där mark- och huspriser inte nått samma nivåer som i centrala lägen, uppstår tidvis tendenser till stagnation i storstäderna¹⁾. Vilket som är fallet är givetvis en empirisk fråga och faller delvis utanför denna studie.

5.5 Avslutning

Som framgått av den kortfattade litteraturstudien är utspridningen av befolkning och bebyggelse ett internationellt fenomen. Processen synes ha inletts i USA i början av 1960-talet i de största befolkningsagglomerationerna och successivt spridits till medelstora och mindre städer och regioner (efter amerikanska mått). Utvecklingen i de nordiska länderna mot en dekoncentrerad bebyggelsestruktur är av relativt sent datum och har ännu inte nått samma omfattning som i t ex Storbritannien och Västtyskland. För Sveriges del har denna process på allvar inletts först i mitten av 1970-talet. En förklaring till detta kan vara att även urbaniseringsprocessen är av sent datum i Sverige.

Sammantaget sett synes emellertid den allmänna ekonomiska utvecklingen liksom individuella levnadsvillkor, t ex i form av valmöjligheter när det gäller bostäder, vara de viktigaste drivkrafterna bakom de redovisade

1) Se t ex Vernon, R (1960) *Metropolis* 1985, Cambridge.

dekoncentrationsprocesserna. Det faktum att bebyggelse-
utspridningen är en internationell företeelse och att
förloppet i Sverige inte nämnvärt avviker från det in-
ternationella mönstret tyder emellertid på att den sven-
ska modellen för subventioner av arbetsresor sannolikt
haft en begränsad betydelse för utvecklingen hittills.
Däremot kan resavdragen tillsammans med andra institu-
tionella faktorer ha påskyndat förloppets hastighet och
påverkat dess omfattning. Bristen på småhus i storstä-
derna, gynnsamma skatteregler för skuldränteavdrag samt
goda lånemöjligheter är exempel på sådana faktorer.

Dessutom har villapriserna stigit snabbare än infla-
tionsutvecklingen i Sverige under 1970-talet. Detta är
en faktor man givetvis inte kan bortse ifrån om man
söker efter förklaringar till dekoncentrationen. Även
i övriga Västeuropa samt USA har priserna på mark och
hus snabbt skjutit i höjden och investeringar i dessa
tillgångar har tidvis framstått som mycket lönsamma på
både kort och lång sikt.

Däremot kan bilavdraget ha fungerat som neutralisator
av avståndskänsligheten för arbetsresor, vilket vi skall
söka belysa i det följande.

6 RESAVDRAGENS BETYDELSE FÖR MIGRATION OCH BEBYGGELSEUTVECKLING I VÄSTSVERIGE UNDER 1970-TALET

6.1 Inledning

Sett ur ett historiskt perspektiv har migrationen varit ett uttryck för viljan att förändra levnadsförhållanden, antingen att förbättra eller undvika regelrätta försämringar av dessa villkor. De kontinentala migrationsrörelserna på 1800-talet var en direkt reaktion på att levnadsvillkoren i hemländerna försämrades. På motsvarande sätt kan man betrakta 1960-talets massiva landsflykt och motsvarande migration till städerna och i synnerhet storstäderna. Flyttlassen från Norrland till mellersta och södra Sverige återspeglade förändringarna inom näringslivet med specialisering och koncentration i vissa regioner som ur arbetsmarknadssynpunkt blev "överhettade" enligt den politiska terminologin och därför ingav förväntningen om bättre levnadsvillkor än vad som ansågs möjligt i utflyttningsområdena. Flyttningen från storstäder till omgivande småkommuner på 1970-talet är också utslag av behovet av att förändra levnadsvillkoren. Olika komponenter i vad vi hittills kallat för levnadsvillkoren har haft olika tyngd under olika historiska skeden och olika utvecklingsförlopp av produktionsförhållanden och samhällsstrukturer. Det är inte orimligt att anta att 1960-talets flyttningar betingats av rent ekonomiska motiv, medan 1970-talets counterurbanisering drivits fram av förändrade värderingar av olika miljöfaktorer. För att förstå migrationen krävs långtgående analyser och förståelse av den samhällsstruktur migrationen äger rum i, det krävs analyser på makro- och mikronivå både av den samhälleliga miljön och de speciella drivkrafter som påverkar flyttningsbeteenden i de enskilda fallen. Här finns dock utrymme att endast lyfta fram sådana företeelser som mer eller mindre kan anses vara kopplade till resavdragen. Denna inriktning är så tillvida olycklig som den låser möjligheterna att finna egentliga förklaringar till migrations- och bebyggelseutvecklingen. I detta kapitel

beskriver vi så långt som möjligt flyttningsrörelsernas utveckling mellan 15 kommuner i Västsverige under perioden 1968-1979.

Kunskap om flyttningsrörelsernas utveckling under olika perioder ger antydningar om vilka allmänna samhällsförändringar och individuella värderingsförskjutningar som kan tänkas ha ägt rum. En snabb tillväxt av utflytningen till glesbygdskommuner i närheten av storstäderna under en viss period kan t ex tyda på att hushållens värderingar av boendemiljö, transportkostnader etc förskjutits. Genom denna allmänna aggregerade studie får vi således fram en rad indikationer som här har spekulativ karaktär men som kan ligga till grund för studier på mikronivå. Som framgår av enkätdelarna i denna rapport testas en del av dessa frågeställningar.

6.2 Undersökningsområdet

Kommunerna i denna undersökning har valts med hänsyn till invånarnas arbetsmarknadsmässiga beroende mätt genom relationen mellan antal utpendlare av den bofasta förvärvsarbetande befolkningen till annan kommun.

Med utgångspunkt från Göteborg som arbetsmarknad har följande kriterier tillämpats för att bestämma vilka kommuner som skall ingå i vårt undersökningsområde, i fortsättningen betecknat som analysregionen:

1. Alla kommuner som kan anses höra till Göteborgs centrala influenzzon, dvs kommuner där 40 % och mer av den bofasta förvärvsarbetande befolkningen har sin arbetsplats i Göteborg och där utpendlingen till andra kommuner inte överstiger 10 %.
2. Alla kommuner som har minst lika stor andel av sin bofasta befolkning arbetande i Göteborg som på andra konkurrerande arbetsmarknader eller "hemmamarknaden". Dessa kommuner kan således ingå i flera olika arbetsmarknader samtidigt.

3. Kommuner som i huvudsak kan räknas till andra arbetsmarknader än Göteborg (dvs där minst 40 % antingen arbetar på hemmamarknaden eller i andra kommuner än Göteborg) men där Göteborg har en viss och troligen växande influens, dvs en slags perifer influenszon. Växtkraften kan t ex beräknas genom en sammanvägning av pendlings- och migrationsutvecklingen. Den nedre gränsen för beroendet till Göteborg får således avgränsas från fall till fall. Kommuner med en stor hemmamarknad, dvs där minst 90 % av den bofasta befolkningen förvärvsarbetar inom den egna kommunen har uteslutits i detta sammanhang.

Kriterierna 1 och 2 sammanfaller med de definitioner av influensområden och "metropolitan regions" som brukar anges i den internationella litteraturen¹⁾.

Fördelen med områdesurval baserat på dessa kriterier - som sammantagna är förhållandevis generösa när det gäller arbetsmarknadens (här Göteborgs) geografiska influensfält - är att populationen dels täcker områden som absolut sett måste räknas till influensområdet, dels också områden som utvecklat beroenden åt olika håll. Vi kan på detta sätt få en bild av om den av Vining och Strauss iakttagna "bundenhet" avseende dekoncentrationsförloppet i USA även har giltighet för vårt land och i detta sammanhang för den region som har Göteborg som arbetsmarknadscentrum. Som tidigare nämnts kunde Vining och Strauss konstatera att migrationen från urbana till rurala områden växer under en tid, varefter befolkningen dekoncentreras även i de sistnämnda områdena²⁾.

Tabell 6.1 visar vilka kommuner som medtagits i undersökningen samt graden av arbetsmarknadsmässigt beroende till Göteborg, mätt enligt ovan angivna kriterier.

1) Se t ex Bogue, I J (1949) The Structure of the Metropolitan Community, Michigan.

2) Vining, D R, Strauss, A (1976) op cit.

Tabell 6.1 Vissa västsvenska kommuners beroende av Göteborg som arbetsmarknad samt kommunval för migrationsundersökningen

Utpendlingskommun	Inpendlare till Göteborg i procent av den bofasta bef i resp kommun ¹⁾	Inpendlare till andra kommuner i proc av den bofasta förvärvsarbetande bef i utpendlingskommunen ¹⁾
Partille	62	Mölndal 5, Lerum 2
Lerum	52	Partille 9, Alingsås 5, Mölndal 3
Öckerö	50	----
Härryda	49	Mölndal 16, Borås 2
Mölndal	48	Härryda 2, Varberg 2
Kungsbacka	39	Mölndal 9, Varberg 2
Kungälv	38	Ale 5, Mölndal 2, Stenungssund 2
Ale	36	Kungälv 11, Mölndal 2, Lilla Edet 2
Stenungssund	17	Kungälv 5, Tjörn 2, Uddevalla 2
Tjörn	15	Stenungssund 31
Alingsås	10	Lerum 4
Lilla Edet	8	Trollhättan 12, Ale 5, Uddevalla 2
Orust	8	Stenungssund 15, Uddevalla 14, Lilla Edet 2
Mark	4	Borås 6, Varberg 3, Härryda 2

1) Beräkningen av pendlingsintensiteten baseras på Folk- och bostadsräkningen 1975.

De kommuner som i tabellen anges som utpendlingskommuner ingår således i vår analysregion. Pendlingen från Göteborg beaktas inte i detta sammanhang. Skälen är följande: Utpendlingen från Göteborg är för det första - med undantag för Mölndal - av obetydlig omfattning. För det andra förändrar den i sig på intet sätt Göteborgs influensfält.

6.3 Folkmängdsutvecklingen i analysregionen åren 1950-1980

Utspridningen av bebyggelse eller "counterurbaniseringsprocessen", som sådana fenomen kallas i anglosaxisk litteratur, har i en rad sammanhang - vilket i viss mån framgått av litteraturöversikten - beskrivits som ett inslag i västvärldens allmänna välfärdsutveckling under 1960-talet och inledningen av 1970-talet med låga energipriser, ökad fritid och förbättrade kommunikationer som viktiga komponenter men också som ett

svar på urbaniseringens avigsidor, obalanser och resurskrav. I en rad fall har counterurbaniseringen tolkats som en ny fas i storstadsregionernas befolknings- och bebyggelseutveckling, en process som tagit vid när urbaniseringen nått sin kulmen. I detta kapitel skall vi framförallt uppehålla oss vid det sistnämnda resonemanget. Det är inte omöjligt att komma till samma slutsats för Sveriges del, om man enbart ser till storstädernas och storstadsregionernas befolkningsutveckling i aggregerade termer. Analyseras däremot migrationsrörelserna i detalj under en längre period blir bilden mera komplicerad, och det framstår tydligt att traditionella "fasmodeller" - typ först urbanisering, sedan counterurbanisering i närheten av urbaniseringen, därefter counterurbanisering av perifera regiondelar etc - endast har begränsat beskrivningsvärde (något reellt förklaringsvärde gör de knappast anspråk på)¹).

När det gäller allmänna utvecklingsdrag skiljer sig vår analysregion inte nämnvärt från övriga storstadsområden i Sverige. Tabell 6.2 visar hur invånarantalet förändrats i Göteborg och den övriga analysregionen fr o m år 1950.

Den övriga analysregionen har vidare delats upp i två zoner, en sk central och en sk perifer zon. Den centrala zonen omfattar alla kommuner inom ett resavstånd på 40 km från Göteborg - ett godtyckligt valt avståndsmått men som erfarenhetsmässigt är ett normalt pendlingsavstånd både i Sverige och i länder som Storbritannien och Västtyskland. Denna zon omfattar sammanlagt 7 kommuner (se not till tabell 6.2).

Den viktigaste slutsatsen man kan dra av det siffermaterial som redovisas i tabell 6.2 är att urbanisering och counterurbanisering inte utesluter varandra och att counterurbaniseringen inte nödvändigtvis behöver vara en ny fas i en storstadsregions utveckling.

1) Detta torde även gälla den omhuldade "innovationskurvan" när den appliceras i regionalteoretiska sammanhang.

Tabell 6.2 Folkmängdens förändring i 15 västsvenska kommuner åren 1950-1980 (31.12 resp år)

År	1950	1960	1970	1980
A. <u>Invånarantal</u> i 1000-tal				
Hela analysregionen	567	635	752	779
Göteborgs kommun	371	424	467	435
Övriga analysregionen	196	211	286	344
Centrala zonen ¹⁾	98	113	171	209

Göteborgs andel av hela analysregionens bef (%)	65	66	62	55
Centrala zonens andel av hela analysregionens bef (%)	17	17	22	26
B. <u>Invånarantalets förändring</u>				
	1950-1960	1960-1970	1970-1980	
Hela analysregionen abs (1000-tal)	68	117	27	
%	11	18	3	
Göteborgs kommun abs (1000-tal)	53	43	-32	
%	14	10	- 7	
Övriga analysreg abs (1000-tal)	15	75	58	
%	7	35	20	
Centrala zonen abs (1000-tal)	15	58	38	
%	15	51	22	

1) Med den centrala zonen avses i detta sammanhang alla i kommunen belägna inom resavstånd på 40 km dvs Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Mölndal, Partille och Öckerö. Den perifera zonen utgörs av kommunerna Ale, Alingsås, Lilla Edet, Mark, Orust, Stenungsund och Tjörn.

Som framgår av tabellen växer befolkningen snabbt i såväl regionen som helhet som Göteborgs kommun under perioden 1950-1970. Tabellen visar likaledes att 1960-talet kännetecknas av en avsevärd relativ befolkningstillväxt i övriga analysregionen, särskilt i den "centrala zonen" (35 resp 50%). Denna förändring sker således samtidigt som folkmängden ökar i Göteborg. För 1950- och 1960-talen kan denna befolkningsutveckling förklaras av å ena sidan en omfattande omfördelning av befolkningen i landet som helhet, men som framförallt innebär migration från glesbygds- till storstadsregioner (med betoning på regionen), och å andra sidan av omflyttningen inom storstadsregionens centrum och peri-

feri i båda riktningarna¹⁾. Till detta kan vidare läggas migrationen från utlandet. Det är först under 1970-talet som detta parallella utvecklingsförlopp bryts och migrationen från storstäderna till andra områden inom storstadsregionen och inte minst andra landsdelar tydligt påverkar storstädernas folkmängdsutveckling. I fallet Göteborg minskar befolkningen både absolut och relativt, medan övriga analysregioner - och särskilt den centrala zonen - ökar betydligt. Men ökningstakten är långsammare jämfört med decenniet tidigare.

För regionen som helhet gäller att dess dragningskraft mattats när det gäller immigrationen. Samtidigt som storstadens folkmängd direkt går tillbaka, avtar dock tillväxttakten i övriga analysregionen (även i den centrala zonen).

6.4 Regionala migrationsrörelser

6.4.1 Flyttningar mellan regionen och landet i övrigt

I första avsnittet har vi i korthet och på aggregerad nivå redogjort för folkmängdsutvecklingen i olika delar av analysregionen. I en analys och förutsägelse av en regions framtida sociala och ekonomiska utveckling samt inte minst arealbehov för olika ändamål (t ex potentiella konflikter mellan urbana och rurala behov, mellan krav på industri-, boende- och rekreationsbehov och övriga "överspridningseffekter" i samband med förändringar i Ortsstrukturen) är befolkningsutvecklingen en av de viktigaste variablerna. Befolkningsvariabeln kan i sin tur brytas ner i beståndsdelar som mobilitetsbenägenhet, utbildnings- och yrkesstruktur, köns- och ålderssammansättning, inkomstnivå etc.

1) För definition av storstadsregion, se t ex Bogue, D I (1949)
 ".....to the region over which the metropolitan exerts a general economic and social dominance at least as great as that of some competing metropolitan centre."

Intresset i detta sammanhang riktas främst mot mobilitetsbenägenheten, varvid bruttoomflyttningarna ges en central plats, eftersom dessa direkt har betydelse för bebyggelsestrukturens utveckling och den allmänna planeringen (skolor, daghem, åldringsomsorg, service etc). Köns-, ålders-, utbildnings- och yrkesmönster hos den flyttande befolkningen har avgörande betydelse för en orts utveckling. Det skulle föra för långt att här behandla samtliga dessa faktorer, utan migrationen som sådan skall i första hand analyseras. Det kan dock vara värt att notera att det för närvarande saknas konsistenta geografiska teorier om bruttoomflyttningarnas orsaker¹⁾. Med migrationsstatistiken som allmän bakgrund skall vi i detta avsnitt söka utveckla några hypoteser om bruttoomflyttningens orsaker i ett regionalt och lokalt perspektiv.

Flyttningarna inom samt till och från analysregionen har studerats under perioden 1968-1979. Denna tidsrymd har i sin tur delats in i fyra treårsintervaller för att i möjligaste mån reducera oönskade effekter av säsongsvariationer. Valet av undersökningsperiod har dels betingats av praktiska skäl, dels av kravet att både urbaniserings- och counterurbaniseringsfaserna skall vara representerade. Eftersom migrationsstatistiken för år 1980 inte är tillgänglig när detta skrives, har slutåret blivit 1979.

Migration till analysregionen från övriga landet och utlandet har successivt minskat under hela undersökningsperioden, varunder regionen sammanlagt tillfördes "nybefolkning" genom migration med drygt 250 300. Av tabell 6.3 framgår att de största minskningarna inträder 1971-1973 och 1977-1979, varvid nedgången är mest påtaglig mellan de två första perioderna. Det är i detta skede som urbaniseringen successivt upphör och regionen som helhet börjar förlora sin dragningskraft.

1) Däremot har nationalekonomer och demografer sökt utveckla sammanhållna teorier, se t ex Andersson, Å, Holmberg, I (1977). Demographic, Economic and Social Interaction, Cambridge.

Tabell 6.3 Migration mellan analysregionen och övriga landet samt utlandet 1968-1979

Ursprung/destination	P e r i o d			
	1968-1970	1971-1973	1974-1976	1977-1979
<u>Till</u> analysregionen <u>från</u> övriga landet samt utlandet	76 912	61 414	60 850	51 182
<u>Från</u> analysregionen <u>till</u> övriga landet samt ut- landet	49 309	62 507	58 543	50 647
Nettomigration mellan analysregionen och öv- riga landet samt ut- landet ¹⁾	+27 603	-1 093	+2 307	+535

1) Nettomigration = Migrationen till analysregionen - migrationen från analysregionen. Migrationsvinster betecknas med + och migrationsförluster med -.

Den s k energikrisen åren 1973/74 torde däremot inte ha påverkat hushållens långväga flyttningsbenägenhet nämnvärt i vårt fall. Som synes sker ingen större tillbakagång av migrationsfrekvensen åren 1974-1976 jämfört med närmast föregående period. "Raset" kommer ytterligare en period senare, men då kan mycket väl en rad andra faktorer ha haft större betydelse - t ex förändrade förväntningar av levnadsstandarden, arbetsmarknadsstrukturen, kreditvillkor, syn på utbildning etc. 1970-talet kännetecknas dessutom av att migrationen från utlandet kraftigt går tillbaka.

Tabell 6.3 visar vidare att migrationen från regionen ökar kraftigt mellan perioderna 1968-1970 och 1971-1973 men avtar märkbart därefter. Migrationens förändringar i absoluta och relativa tal framgår vidare av tabell 6.4.

Nettoutbytet av migrationen var i slutet av 1960-talet starkt positivt men har därefter stabiliserats kring ett smärre överskott. I ekonomisk teori anges arbetsmarknadsförhållanden och lönenivån bland de främsta

Tabell 6.4 Migration mellan analysregionen och övriga landet samt utlandet. Förändringar 1968-1979

Ursprung/ destination	Period: 1968-1970		1971-1973		1974-1976		1977-1979	
	abs	proc	abs	proc	abs	proc	abs	proc
Till analysregionen från övriga landet samt ut- landet	-15 498	-20	-564	-1	-9 668	-16		
Från analysregionen till övriga landet samt ut- landet	+13 198	+37	-3 964	-6	-7 896	-13		

förklaringsvariablerna till variationer i nettoomflyttningarna¹⁾. I slutet av 1960-talet betraktades stora delar av analysregionen som en ur arbetsmarknadssynpunkt sett "överhettad" marknad med stort behov av yrkeskunnig arbetskraft. Detta är säkerligen den viktigaste förklaringen till det stora migrationsöverskottet.

6.4.2 Flyttningar mellan analysregionens "zoner" och landet i övrigt

I samband med beskrivningen av folkmängdsutvecklingen delades analysregionen upp i två zoner, en central och en perifer. Migrationen mellan dessa zoner inom analysregionen och övriga landet samt utlandet har följt följande mönster (jfr tabell 6.5):

1. Fördelningen av inmigrationen mellan analysregionens zoner har varit relativt stabil under hela undersökningen. Migrationen till Göteborg har i absoluta tal minskat kraftigt mellan de två första och de två sista perioderna (20 resp 14 %). Under "mellantiden" sker inga nämnvärda förändringar. Totalt har migrationen till Göteborg fått vidkännas en nedgång med drygt 15 300 personer. Göteborgs andel av migrationen till analysregionen som helhet har däremot stadigt ökat något.

1) Se t ex Andersson, Å (1978) Demografisk och ekonomisk utveckling, Att forma regional framtid, ERU. Stockholm.

Tabell 6.5 Migration mellan analysregionen och övriga landet samt utlandet 1968-1979 fördelad på zoner inom analysregionen

Destina- tion	Ursprung			
	Övriga landet samt utlandet			
Period	1968-1970	1971-1973	1974-1976	1977-1979
Göteborgs kommun				
Abs	51 511	41 644	41 706	36 176
I procent av analysreg	67	68	69	71
Central zon				
Abs	14 724	10 708	10 115	8 061
I procent av analysreg	19	17	16	16
Perifer zon				
Abs	10 677	9 062	9 029	6 945
I procent av hela analysreg	14	15	15	13

2. Den centrala zonen har "förlorat" migranter både i absoluta tal och i relation till analysregionen i övrigt. Även här är nedgången störst mellan de två första och de två sista perioderna (27 resp 20 %).

3. De mer perifert belägna kommunerna skiljer sig inte i förändringsförlopp jämfört med Göteborg och den centrala zonen avseende inmigrationen från övriga landet och utlandet: Nedgång, viss stabilisering, fortsatt nedgång.

4. Sammantaget sett och i absoluta tal har samtliga zoner "drabbats" av den totala minskningen av inmigrationen till analysregionen. Migrationen till Göteborg har minskat med drygt 30 %, medan motsvarande siffror för den centrala zonen är ca 35 %.

Migrationen från analysregionen till övriga landet och utlandet har likaledes fördelats relativt likartat mellan de tre zonerna (jfr tabell 6.6).

1. Göteborgs andel har pendlat omkring 65 % med en absolut topp mellan de två första perioderna, varefter utmigrationen successivt sjunkit för att 1976-1979 befinna sig på ungefär samma nivå som 1969-1970.

2. Den centrala zonens andel har hela tiden legat omkring 20 %, men absolut sett ökade "utflödet" fram till 1976. Därefter har en absolut minskning inträtt.

3. Även de mer perifert belägna kommunernas utmigration har varit stabil både absolut och i förhållande till övriga analysregionen. I genomsnitt per treårsperiod har drygt 8 500 personer lämnat dessa kommuner för att migrera till övriga landet och utlandet. Andelen av den totala utmigrationen från analysregionen har pendlat omkring 15 %.

Tabell 6.6 Migration mellan analysregionen och övriga landet samt utlandet 1968-1979 fördelad på zoner inom analysregionen

Ur- sprung	Destina- tion	Övriga landet samt utlandet			
		1968-1970	1971-1973	1974-1976	1977-1979
<hr/>					
Göteborgs kommun					
Abs		31 220	41 253	37 230	32 225
I procent av analysreg		63	66	64	64
<hr/>					
Central zon					
Abs		9 725	12 231	12 528	10 489
I procent av analysreg		20	20	21	21
<hr/>					
Övr analysreg					
Abs		8 364	9 023	8 785	7 933
I procent av analysreg		17	14	15	15

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att bruttomigrationen mellan regionens olika delar och landet i övrigt samt utlandet uppvisar betydande variationer absolut sett. Både in- och utmigrationen tenderar att minska i samtliga zoner på senare år. Detta påverkar direkt förutsättningarna för bebyggelseplanering, kommunernas skatteintäkt och efterfrågan på arbetsplatser, varor och tjänster. Den avtagande migrationsbenägenheten i alla regionens zoner speglar troligen den allmänna konjunkturutvecklingen och den minskade rörligheten på arbetsmarknaden. Kanske finns här också inslag av pessimistiska bedömningar av framtiden, förväntade prisfall på villamarknaden etc.

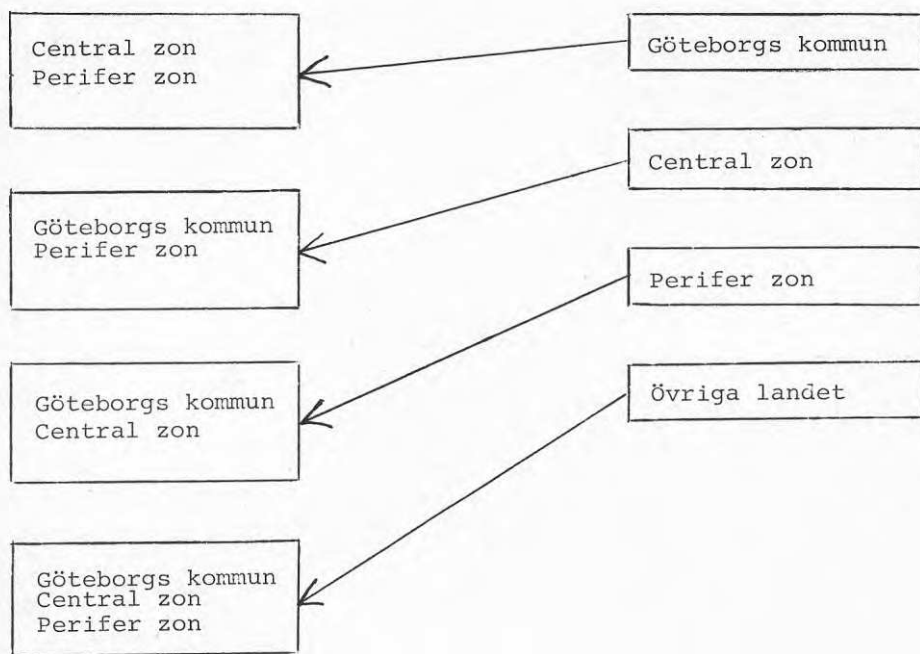
6.4.3 Omflyttningar inom regionen

Som bakgrund till den fortsatta diskussionen om omflyttningarna inom regionen skall vi inledningsvis betrakta några data om den totala migrationen till regionens olika zoner. Principen för beräkningen av dessa migrations-tal framgår av figur 6.1.

Tabell 6.7 visar den totala migrationen samt migrationen mellan de tre zonerna i regionen. Som synes har de centrala och perifera zonerna med stor sannolikhet haft sin "storhetstid" som inflyttningkommuner. Denna inföll omkring decennieskiftet. Efter 1973 och i kölvattnet av den sk energikrisen har utflyttningen till den centrala zonen dalat påtagligt (-35 % 1976-1979 jämfört med 1968-1970). Den perifera zonen har först fått vidkännas direkta "förluster" under den sista perioden. Siffrorna för Göteborg å andra sidan indikerar att en viss "återinflyttning" har ägt rum. Sammantaget sett ger tabellen underlag för antagandet att 1973-1974 var en vändpunkt för den inomregionala migrationens geografiska inriktning och att dekoncentrationsprocessen började bromsas upp. Som vi senare skall se varierar utvecklingen lokalt. Det finns kommuner som fortfarande har migrationstillväxt, medan andra kraftigt gått tillbaka i detta avseende.

MIGRATION TILL

MIGRATION FRÅN



Figur 6.1 Principalskiss: total migration till analysregionens zoner

Tabell 6.7 Total migration till analysregionens tre zoner 1968-1979

Period	Totalt							
	1968-1970		1971-1973		1974-1976		1976-1979	
Zon	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Göteborgs kommun	65812	52	56208	47	59405	51	50846	53
Central zon	42692	34	42308	35	35385	30	28707	29
Perifer zon	17760	14	20626	18	20888	19	17833	18
S u m m a	126264	100	119142	100	115678	100	97386	100

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att utflyttningen från storstaden (här Göteborg) inte först och främst är en 1970-talsföreteelse som ofta anförts, utan snarare en överspridningseffekt av 1960-talets urbanisering. Under 1970-talet har utflyttningen till central respektive perifer zon i själva verket minskat kraftigt. Härtill torde den ekonomiska utvecklingen i allmänhet, de kraftigt höjda energipriserna, osäkerheten på fastighetsmarknaden, ändrade familjeförhållanden (skilsmässor, barn i tonåren som kräver högre utbildning etc) ha haft avgörande betydelse.

6.4.4 Migrationen mellan Göteborg och övriga regionen

Bilden blir än tydligare om vi delar upp den totala migrationen inom regionen i dess beståndsdelar. Vi ser av tabell 6.8 att migrationen från Göteborg till de centrala och perifera zonerna successivt minskat under undersökningsperioden. Nedgången inträder under tiden 1974-1976. Dessa siffror vederlägger således myterna om ökande utflyttningar under 1970-talet. Utflyttningarna har i stället minskat. Föreställningen att dekoncentrationen ökat har troligen tillkommit genom studier av pendlingsintensiteten, vilken bevisligen ökat mellan åren 1970 och 1975. Utflyttningen nådde "taket" åren 1979-1973. Detta kan vara en förklaring till ökningen av pendlingen. Andra kan vara att arbetsmarknaden förändrats, fler kvinnor börjat förvärvsarbeta samt att bilinnehavet vuxit.

Det finns däremot inget i detta material som skulle kunna föranleda slutsatsen att resavdragen påverkat migrationsbesluten (jfr även tabell 6.9).

Om vi antar att framförallt förändringar av energipris och på arbetsmarknaderna påverkat flyttningsbenägenheten, inställer sig frågan om det finns en motsvarande (men omvänd) tendens när det gäller migrationen till

Tabell 6.8 Migration mellan Göteborgs kommun och övriga delar av analysregionen 1968-1979

Desti- nation	Ursprung		Göteborgs kommun					
	1968-1970		1971-1973		1974-1976		1976-1979	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Central zon	26063	84	29497	78	22893	73	18824	70
Perifer zon	5093	16	8418	22	8319	27	7885	30
S u m m a	31156	100	37915	100	31212	100	26709	100

Tabell 6.9 Förändringar av migrationen mellan Göteborgs kommun och övriga delar av analysregionen 1968-1979

Desti- nation	Ursprung		Göteborgs kommun			
	1968-1970		1971-1973		1974-1976	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Central zon	+3434	+13	-6604	-23	-4060	-18
Perifer zon	+3321	+65	-99	-1	-434	-5
Total förändring	+6759	+22	-6703	-18	-4503	-15

Göteborg från de båda zonerna. Av tabell 6.10 framgår att omflyttningen i denna riktning ökat kraftigt samtidigt som energisparfrågorna aktualiserades. Från centrala zonen ökade migrationen under hela perioden 1968-1976, medan den gick tillbaka åren 1976-1979. Migrationen var dock aldrig lägre än i slutet av 1960-talet. Motsvarande gäller även för den perifera zonen, som båda perioderna 1974-1976 och 1976-1979 hade större utflöde till Göteborg än åren 1968-1970.

En annan väsentlig förklaringsvariabel av migrationsmönstret, som hittills inte särskilt poängterats, är utbud och efterfrågan av bostäder. Eftersom den centrala och perifera zonen lägenhetsbestånd till huvuddelen består av småhus och villor är förändringar av utbud, efterfrågan och priser på denna marknad av stor betydelse för när flyttning sker. I Göteborg råder när-

mast omvänt förhållande, dvs bostadsbeståndet domineras av flerfamiljshus. Under senare delen av 1970-talet har ett viss köpmotstånd avseende småhus och villor i den centrala och perifera zonen uppstått på grund av bl a osäkerheten om utfallet av 1981 års fastighets-taxering, det höga ränteläget och diskussionerna om förändringen av framtida avdragsmöjligheter. Det allmänt hårdnande ekonomiska klimatet har säkerligen också påverkat efterfrågan. I Göteborg har det å andra sidan under hela 1970-talet rått brist på lägenheter, småhus och villor i efterfrågade områden. Dessa faktorer sammantagna torde förklara varför inflyttningsökningen till Göteborg bromsats upp mot slutet av 1970-talet.

Tabell 6.10 Migrationen mellan de centrala och perifera zonerna och Göteborgs kommun 1968-1979

Ursprung	Destination		Göteborgs kommun							
	1968-1970		1971-1973		1974-1976		1977-1979			
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%		
Central zon	11 068	77	11 693	80	13 879	78	11 243	76		
Perifer zon	3 233	23	2 871	20	3 820	22	3 427	24		
S u m m a	14 301	100	14 564	100	17 699	100	14 679	100		

6.4.5 Flyttningar mellan central och perifer zon

Migrationen mellan den centrala och perifera zonen uppvisar i stor utsträckning andra utvecklingsdrag än vad som beskrivits hittills (jfr tabell 6.11):

1. Befolkningsrörelsen från den centrala till den perifera zonen har under hela undersökningsperioden vuxit i omfattning (från drygt 1 900 åren 1968-1970 till ca 5 500 åren 1977-1979, motsvarande en sammanlagt ökning med 177 %). Denna oavbrutna tillväxt av antalet flyttare kan tyda på att det först skett en omfördelning mellan Göteborg och den centrala zonen och att ett visst antal av dessa flyttare fortsatt sin "vandring" mot den

perifera zonen. Några säkra slutsatser kan vi emellertid inte dra i detta avseende, eftersom vår redovisning inte baseras på individdata. Under alla förhållanden kan man i detta fall tala om att avståndskänsligheten avtagit för en stor grupp människor. Vad detta i sin tur beror på är naturligtvis svårt att avgöra mot bakgrund av det redovisade materialet. Resavdragen har säkerligen dragit sitt "strå till stacken". Å andra sidan kan boendemiljö, närheten till rekreationsområden, släktskapsband, "önskan att återvända till sin barndomsbygd", arbetsbyten etc i många fall ha varit minst lika avgörande för flyttningen.

Om vi något oegentligt gör en jämförelse med motsvarande migration från Göteborg (se tabell 6.10), framstår förändringen av utflyttningen från den centrala zonen som anmärkningsvärt stor. Antalet migranter från Göteborg till den perifera zonen ökade under undersökningsperioden med ca 2 700 personer, medan motsvarande siffror för den centrala zonen var ca 3 500 personer. Med mer än dubbelt så stor folkmängd och en annorlunda struktur på bostadsmarknaden har "flyttningspotentialen" varit betydligt större i Göteborg, vilket kan ge en fingervisning om omfattningen av utflyttningen från den centrala zonen.

2. Som ett i viss mån motstridande inslag i denna flyttningens bild ser vi likaledes av tabell 6.11 att flyttningen från den perifera till den centrala zonen ökat från ca 1 900 till ca 2 400 personer 1968-1976 men därefter sjunkit till ca 1 700 personer, dvs under den första periodens nivå. För undersökningsperioden som helhet kan man konstatera att fördelningen på treårsperioder varit relativt stabil och inte nämnvärt avvikit från genomsnittet. Nedgången den sista perioden kan vara ett utslag av att byggnationen av småhus och villor avtagit i den centrala zonen.

Tabell 6.11 Migration mellan central och perifer zon
1968-1979

Ursprung Desti- nation	Central zon								Summa	
	1968-1970		1971-1973		1974-1976		1977-1979		1968-1979	
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
Perifer zon	1 990	14	3 146	22	3 540	25	5 508	39	14 184	100

Ursprung Desti- nation	Perifer zon								Summa	
	1968-1970		1971-1973		1974-1976		1977-1979		1968-1979	
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
Central zon	1 905	23	2 113	26	2 377	30	1 747	21	8 142	100

Tabell 6.12 Förändringar av migrationen mellan cen-
tral och perifer zon 1968-1979

Ursprung Desti- nation	Central zon						Perifer zon					
	1968-1970		1971-1973		1974-1976		1968-1970		1971-1973		1974-1976	
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
Perifer zon	+1 156	+58	+394	+13	+1 968	+56						
Central zon							+208	+11	+264	+12	-630	-27

Som vi ser av tabell 6.12 "äts" ökningarna de två första perioderna mer än väl upp av minskningen den sista. Med hänsyn till att förändringarna är såpass obetydliga förefaller det föga meningsfullt att på basis av detta material söka efter allmänna förklaringar.

6.5 Migration mellan regionens kommuner

Migrationen mellan kommunerna inom analysregionen kan sammanfattas på följande sätt:

1. Drygt 237 000 personer flyttade inom regionen under hela undersökningsperioden. Som framgår av tabell 6.13 nåddes kulmen 1971-1973, varefter flyttningsfrekvensen minskade successivt. 1977-1979 var antalet inomregionala migranter färre än 1968-1970.

För undersökningsperioden som helhet gäller att migrationen har minskat med 6 %. De båda mellanperioderna, 1971-1973 eller 1974-1976, framstår således ur rörlighetssynpunkt som mest betydelsefulla. Det radikalt reducerade migrationstalet för 1977-1979 speglar tydligt det hårnande ekonomiska klimatet, osäkerheten inför framtida skattelagstiftningar etc.

Tabell 6.13 Flyttningar inom undersökningsregionen 1968-1979

<u>Period</u>	1968-1970	1971-1973	1974-1976	1977-1979	Totalt
<u>Antal migranter</u>					
abs	56 148	65 698	63 258	52 815	237 919
%	24	28	26	22	100
<u>Förändring</u>					
abs		+9 550	- 2 440	-10 443	-3 333
%		- 17	- 4	- 17	- 6

2. Flyttningsfälten inom regionen har förblivit i huvudsak desamma hela undersökningstiden.

3. Med ett undantag ökade inflyttningarna i samtliga kommuner mellan den första och andra perioden, vilket återspeglar utvecklingsförloppet för regionen som helhet. I flertalet av fallen var inflyttningstillväxten betydande både i absoluta och relativa tal. Inflyttning till Ale ökade exempelvis med drygt 2 000 personer eller 76 %. Motsvarande siffror för t ex Kungsbacka och Härryda var ca 1 700 respektive 1 200, dvs 28 % respektive 35 %.

De övriga perioderna kännetecknas allmänt av att inflyttningarna minskat, i vissa fall förhållandevis kraftigt. Undantag från denna "regel" är först och främst Göteborg, där inflyttningstillväxten är mycket kraftig mellan åren 1971-1973 och 1974-1976. Eftersom

migrationen från andra regioner minskat, kan inflyttningstillväxten för Göteborgs del förklaras av att en viss återflyttning från övriga kommuner inom regionen ägt rum.

Det andra undantaget gäller kommunerna Lilla Edet, Mark och Alingsås, där inflyttningarna ökade samtliga perioder. Denna fortlöpande ökning är inte svårförklarlig. Tillgången på villor och småhus har varit gynnsam hela perioden i dessa kommuner (och förväntas bli det även i framtiden). I dessa fall har säkerligen resavdragen verkat neutraliserande på avståndskänsligheten och kanske indirekt påverkat migrationsbesluten.

Det tydligaste draget i utvecklingsförloppet är således att den interna flyttningen till kommunerna omkring Göteborg kraftigt minskat och att en betydande återinflyttning till Göteborg ägt rum. De dominerande inflyttningkommunerna har (bortsett från Göteborg) varit Mölnadal, Kungsbacka, Partille, Lerum, Kungälv och Ale. I samtliga dessa kommuner har inflyttningen minskat kraftigt.

Utvecklingen av inflyttningarna ger en viss antydning om att andra faktorer - framförallt hushållens uppfattningar om det existerande och framtida ekonomiska klimatet - än resavdragen kan ha påverkat utvecklingen av bosättnings- och bebyggelsemönstret. Hur inflyttningarna förändrats och fördelats relativt framgår av tabellerna 6.14 och 6.15.

4. Parallellt med att inflyttningarna minskade ökade antalet utflyttningar i de flesta kommuner. De främsta undantagen från detta förlopp står Göteborg och Alingsås för. Mellan de två första perioderna ökade utflyttningarna från Göteborg med ca 7 000 personer eller drygt 21 %, men minskade därefter kraftigt (under de två därefter följande perioderna med sammanlagt drygt 11 000 personer eller 30 %). För samtliga övriga kommuner gäller att utmigrationen bromsats upp högst av-

sevärt under den sista perioden. I regel har emellertid nivån varit högre än 1968-1970. Utflyttningskurvan är i stort sett en spegelbild av inflyttningsförloppet och visar att en omfattande återflyttning till Göteborg ägt rum redan i mitten av 1970-talet.

Tabell 6.14 Migration mellan undersökningsregionens kommuner. Förändringar 1968-1979

Period Kommun	1968-1970		1971-1973		1974-1976	
	1971-1973		1974-1976		1977-1979	
	abs	%	abs	%	abs	%
Kungsbacka	+1 700	+28	- 996	-13	-1 771	-26
Härryda	+1 281	+35	-1 186	-32	- 506	-13
Partille	+ 292	+ 5	-1 174	-19	-1 154	-24
Öckerö	- 48	- 5	- 63	- 7	- 6	0
Stenungsund	+ 352	+17	- 94	- 4	- 56	- 2
Tjörn	+ 234	+21	+ 233	+17	- 106	- 7
Orust	+ 515	+100	+ 703	+67	- 184	-11
Göteborg	+ 400	+ 3	+3 050	+21	-3 029	-17
Mölndal	+ 458	+ 6	-1 242	-15	-1 615	-22
Kungälv	+1 219	+37	-1 032	-23	- 309	- 9
Ale	+2 084	+76	- 990	-20	- 707	-18
Lerum	+ 731	+14	-1 218	-21	- 988	-21
Lilla Edet	+ 166	+24	+ 113	+13	+ 70	+ 7
Mark	+ 435	+54	+ 93	+ 7	+ 135	+10
Alingsås	+ 596	+61	+ 530	+34	+ 217	+10

Som framgick av tidigare avsnitt spelade Göteborg en dominerande roll för samtliga kommuners migrationsbild. För de närmast belägna kommunerna utgjorde inflyttningen från Göteborg i genomsnitt ca 75 %, medan andelen för kommunerna i den perifera zonen låg omkring 50-60 %. Endast i några fall har denna höga nivå kunnat bibehållas.

Tabell 6.15 Migration mellan undersökningsregionens kommuner 1968-1979. Relativ fördelning av inflyttningen

Kommun	1968-1970	1971-1973	1974-1976	1977-1979
Kungsbacka	12	11	11	9
Härryda	7	8	6	6
Partille	10	9	8	7
Öckerö	1	1	1	1
Stenungsund	4	4	4	4
Tjörn	2	2	2	3
Orust	1	1	3	3
Göteborg	26	22	28	28
Mölndal	14	13	12	11
Kungälv	6	7	5	6
Ale	5	7	6	6
Lerum	10	9	8	7
Lilla Edet	1	1	1	2
Mark	1	1	2	3
Alingsås	1	2	3	4
	100	100	100	100

Göteborgs roll som avnämare av migranter har för de närmast belägna kommunerna minskat i samma utsträckning som kommunen åter börjat fungera som mottagare. Göteborgs andel av inflyttarna till t ex Kungsbacka har under perioden minskat från 77 % till 73 % med bottennoteringar omkring 70 % under de båda mellanperioderna. För t ex Härryda, Partille, Mölndal, Kungälv och Lerum var motsvarande siffror 1968-1970 75 %, 85 %, 83 %, 68 % och 79 %, samt 1976-1979 63 %, 77 %, 78 %, 63 % och 74 %. I vissa fall som t ex Ale, Lilla Edet, Mark, Orust och Tjörn har inflyttningsandelen från Göteborg stärkts. Å andra sidan har andelen "göteborgare" av antalet inflyttare hela tiden varit avsevärt lägre än avseende ovannämnda kommuner. Sammantaget har andelen inflyttningar från Göteborg minskat.

6.6 Avslutning

Folkmängds- och migrationsutvecklingen i analysregionen tyder på att urbanisering och dekoncentration ägt rum parallellt under perioden 1950-1970. I såväl Göteborg som regionen i övrigt har befolkningstillväxten varit snabb under dessa år. Först under 1970-talet bryts detta förlopp, bl a som följd av att migrationen från landet i övrigt gått tillbaka och att utflyttningen från Göteborg till regionens centrala och perifera zoner vuxit lavinartat. Mot slutet av 1970-talet kan man emellertid iakttaga en viss återflyttning från regionen i övrigt till Göteborg. Migrationsförloppet under 1960- och 1970-talen tyder på att arbetsmarknadsmässiga och allmänekonomiska företeelser samt utbud, efterfrågan och prisutveckling på bostäder i villor och småhus varit avgörande för flyttningsbesluten. Mot slutet av decenniet torde också föreställningen om att energipriserna utvecklas snabbare än priserna för andra varor ha spelat en viss roll för flyttningsbenägenheten och flyttningarnas geografiska inriktning. Det är dock vanskligt att med hjälp av det redovisade materialet söka uppskatta hur stor betydelse resavdragen har haft för bebyggelseutvecklingen och migrationsmönstrets allmänna förlopp. Däremot torde känsligheten för förändringar av det ekonomiska klimatet, skatteregler för skuldränteavdrag och därmed sammanhängande prisfluktuationer på bostadsmarknaden ha varit av stor betydelse i detta sammanhang.

7 ENKÄTUNDERSÖKNINGEN

7.1 Inledning

För att besvara projektets frågeställningar rörande individers/hushålls påverkan av förändringar i resavdrag har i princip två olika källor funnits att tillgå. Den ena är de data/uppgifter som tas fram via officiella statistiska insamlingar av typen folk- och bostadsräkningen (FoB), flyttningsstatistik etc. Dessa presenterar oftast data på en tämligen aggregerad nivå. Naturligt nog saknar också dessa källor helt uppgifter av "attitydkaraktär". Detta gör att det kan finnas behov att också få fram uppgifter på något annat sätt. Schematiskt kan man urskilja olika huvudmetoder för insamlande av material¹⁾.

1. Av forskaren själv föranstaltad insamling av material genom någon form av observation. Tre metoder för observation kan här urskiljas.

a) Direkt observationsteknik: En för ändamålet avsedd observatör registrerar vissa händelser och handlingar med eller utan tekniska hjälpmedel.

b) Intervjuteknik

c) Enkätteknik

2. Sammanställning av material som insamlats genom andra personers eller institutioners försorg, t ex register och längder i förvaltningsorgan, protokoll och andra slags handlingar som förs av olika organ, brev, dagböcker, självbiografiska beskrivningar och andra personliga dokument.

Under punkt 2 kan de uppgifter insamlas som är av mer officiell karaktär, medan för att erhålla den andra typen av uppgifter någon metod enligt punkt 1 måste till-

1) Se Dahlström, E (1970) Intervju- och enkätteknik, Stockholm.

lämpas. Med tanke på studiens inriktning stod valet inledningsvis mellan att använda intervjuteknik eller enkätteknik. Intervjutekniken bygger på att en person, intervjuaren, ställer frågor till en bestämd person, uppgiftslämnaren, och registrerar dennes svar. Denna teknik är tidsmässigt - och därmed kostnadsmässigt - krävande. Fördelen är att intervjuaren har en direktkontakt med uppgiftslämnaren och alltså har möjlighet att göra klarlägganden etc. Mot bakgrund av de resurser som projektet haft till förfogande för detta ändamål skulle ett intervjuförfarande med nödvändighet innebära ett relativt begränsat antal intervjuobjekt. Följaktligen har valet kommit att falla på att tillämpa enkätteknik, dvs att uppgiftslämnaren skriftligen får besvara frågor i ett för ändamålet särskilt konstruerat formulär.

7.2 Genomförande av enkätundersökningen

7.2.1 Frågeformuläret

För att genomföra enkätundersökningar och för att dessa skall ge önskad effekt krävs en noggrann planering och förberedelse. Det första steget i detta arbete var att konstruera ett utkast till frågeformulär. För att testa detta formulär genomfördes inom ramen för en tidigare programskrivning en mindre enkät-/intervjuundersökning¹⁾. Syftet med denna var främst att testa olika typer av frågor, individers/hushålls svarsbenägenhet på olika frågor etc. Provundersökningen omfattade ett 20-tal familjer i olika delar av Kungsbacka kommun. Några begränsade resultat från denna provundersökning kan nämnas. Sålunda pekade svaren mot att resavdragen knappast utgjorde någon faktor av större betydelse vid val av bostadsort. Andra faktorer såsom miljö, önskemål att bo i småhus, bindningen till en viss ort eller stadsdel syntes vara av mer avgörande slag. Dock framhölls att

1) Se Holmgren m fl (1979) Skatteavdrag för arbetsresor, Göteborg.

när väl besluten är etablerade, arbetet valt etc, börjar avdragen bli en allt större och mer betydelsefull post. De ekonomiska bindningarna som härigenom uppstår får successivt så stora effekter att ett slopande av avdragen för många skulle kunna få betydande negativa effekter. Av provundersökningen framgick t ex vidare att om avdragen slopas skulle detta kunna tvinga fram en omflyttning av bostäder och arbetsplatser.

Med utgångspunkt i erfarenheterna från provenkäten konstruerades ett nytt frågeformulär. Detta utsändes för inhämtande av synpunkter bl a till medlemmarna i projektets referensgrupp. Härefter fastställdes det slutliga frågeformuläret. Utseendet på detta samt följebrev framgår av bilaga 1.

7.2.2 Val av undersökningskommuner

Som framgått av tidigare avsnitt utgörs projektets huvudsakliga geografiska omfattning av Göteborgsregionen omfattande 14 kommuner. Vid genomförandet av enkätundersökningen stod det klart att denna måste begränsas till ett mindre antal kommuner. Eftersom syftet inte varit att undersökningens resultat skulle vara helt representativa utan snarast belysa förhållanden i Västsverige och i ett antal kommuner i Västsverige, kunde kommunvalet ske relativt fritt. Vissa kriterier sattes dock upp för valet. En av kommunerna borde vara närbelägen (gärna gränsande) till Göteborg. Vidare vore det önskvärt att den hade haft "gamla" flyttningsförbindelser med Göteborg samt att den hade ett relativt stort inslag av flerfamiljshus. Mot dessa kriterier svarade Mölndals kommun bäst. Kungsbacka kommun framstod tidigt som en tänkbar kommun. Kommunen uppfyllde önskemål om relativt kraftig befolkningstillväxt under senare år genom en stor inflyttning. Inslaget av småhus är tämligen markant. Vidare arbetspendlar en relativt stor del av de förvärvsarbetande i kommunen. Den tredje kommunen i regionen som valts är Lerums kommun. Denna kan sägas utgöra ett slags mellanting mellan de båda förstnämnda.

Det som syntts som speciellt intressant med Lerum är att det är den enda kommunen som kan erbjuda vad som kan kallas för pendeltrafik. Sålunda har Lerum tågpendling till Göteborg längs Västra Stambanan.

I Göteborgsregionen har i enkäten följaktligen medtagits kommunerna Kungsbacka, Lerum och Mölndal. Dessa utgör huvudundersökningskommuner. Inom projektet diskuterades dock tidigt möjligheterna att som jämförelseobjekt välja en fjärde kommun med helt annorlunda förutsättningar och geografiskt läge. Tanken var att denna kommun skulle vara mer glesbygdsbetonad men ändå ligga inom pendlingsavstånd från en större ort. Genom tidigare kunskaper och kontakter bedömde vi att Färgelanda kommun norr om Uddevalla ganska väl skulle kunna uppfylla dessa önskemål, och sålunda valdes denna som fjärde undersökningskommun.

7.2.3 Enkätundersökningens uppläggning

Genomförandet av enkäten gjordes genom att frågeformuläret sändes ut till intervjupersonerna per post. Svarstiden sattes tämligen kort - cirka två veckor. Första utskicket ägde rum i månadsskiftet november-december 1980. Snarast efter svarstidens utgång utsändes en påminnelse till dem som inte svarat. Denna bestod enbart av ett brev, och de tillfrågade ombads fylla i det frågeformulär som översänts tidigare eller eventuellt beställa ett nytt. Tredje steget bestod sedan i ett ytterligare utskick, där ett nytt frågeformulär bifogades. Efter cirka 14 dagar kompletterades detta med ett nytt påminnelsebrev utan frågeformulär. Tillsammans med telefonpåminnelser innebar detta att den uppsatta målsättningen om en svarsfrekvens på cirka 75 % kunde uppnås.

7.2.4 Enkätpopulationen

En fråga som alltid dyker upp vid enkätundersökningar är hur många intervjupersoner/-hushåll man måste ha med. Något entydigt svar på denna fråga finns förvisso inte.

Antalet styrs av en rad faktorer som representativitet, behov av nedbrytning, tillgängliga resurser och tid etc.

Med de förutsättningar som finns i föreliggande projekt var det alltså inte klarlagt hur många individer/hushåll som behövde vara med. Vid de kontakter som togs med statistiker slogs dock fast att man borde ha en enkätpopulation på minst 150-200 hushåll i kommuner av den storleksordning som var med i undersökningen. Sålunda beslöts att 200 hushåll skulle väljas i vardera Kungsbacka, Lerum och Mölndal. För den mindre kommunen Färgelanda gjordes bedömningen att ett urval på 100 hushåll skulle vara tillräckligt. Här bör alltså påpekas att målet inte har varit att uppnå representativitet i statistisk mening. Antalet utskick torde dock vara tillräckligt för att säkerställa en viss spridning av deltagande hushåll.

Innan det slutliga urvalet gjordes, fastställdes några kriterier som var önskvärda i materialet:

1. En fördelning skulle finnas mellan boende i småhus och flerfamiljshus som i stort motsvarade fördelningen i verkligheten. Detta innebar att urvalet mellan småhus/flerfamiljshus skulle ske enligt nedan¹⁾:

<u>Kommun</u>	<u>Andel småhus</u>	<u>Andel flerfamiljshus</u>
Färgelanda	85	15
Kungsbacka	78	22
Lerum	75	25
Mölndal	40	60

Den senast gjorda folk- och bostadsräkningen härrör från år 1975. Ovan angivna uppgifter är beräkningar avseende år 1980, vilka erhållits genom kontakter med respektive kommun.

1) Muntliga uppgifter från respektive kommun

2. En viss täckning av "nyare" och "äldre" områden var önskvärd, dvs i urvalet skulle finnas med dels områden med relativt nyinflyttade hushåll, dels områden där människor bott en längre tid. För att få denna täckning gjordes valet av "delområden" i de olika kommunerna i nära samarbete med respektive kommun

Som källa för urvalet av hushåll har valts mantalslängder och fastighetslängder. Tekniskt har urvalet gått till så att ur dessa register slumpmässigt har dragits 200 respektive 100 hushåll till vilka frågeformulären utsänts. Ytterligare en restriktion har lagts in. I undersökningen har inte pensionärer, lantbrukare och studerande tagits med. Bakgrunden till detta är att dessa inte förvärvsarbetar och alltså rimligtvis inte kan beröras av resavdragen. Dock medräknas hushåll där ena maken förvärvsarbetar. Med dessa personer frånräknade har enkäten kommit att tillställas sammanlagt 631 hushåll.

7.2.5 Resultat/svarsfrekvens

Totalt har enkäten besvarats av 470 hushåll, vilket innebär en svarsfrekvens på 74,5 %. Fördelningen på kommuner framgår av tabell 7.1.

Tabell 7.1 Antal besvarade enkäter i olika undersökningskommuner

K o m m u n	Antal utsända		Antal besvarade		Svars- frekvens (%)
	Abs	Proc	Abs	Proc	
Färgelanda	94	14,9	69	14,7	73,4
Kungsbacka	179	28,4	140	29,8	78,2
Lerum	182	28,8	132	28,1	72,5
Mölndal	176	27,9	129	27,4	73,3
T o t a l t	631	100,0	470	100,0	74,5

Som framgår av tabellen är svarsfrekvensen i stora drag lika i de olika kommunerna. Annorlunda uttryckt innebär detta att bortfallet i stort sett är lika stort. Av in-

tesse i enkätsammanhang kan ofta vara att på något sätt försöka analysera "bortfallspopulationen" för att se huruvida denna på något avgörande sätt skiljer sig från "svarspopulationen". Med de sekretessregler som tillämpas kräver en helt korrekt bortfallsanalys att man genomför en ny enkät bland dem som inte svarat och ser om de erhållna svaren är avvikande. Inom föreliggande projekt har detta inte bedömts som varken nödvändigt eller möjligt. Ur geografisk synpunkt kan dock en viss test göras.

Genom enkätundersökningens uppläggning är det möjligt att inom varje kommun särskilja olika delområden och på så sätt se huruvida svarsfrekvensen skiljer sig åt mellan olika delar i kommunen. En dylik test ger vid handen att variationerna är tämligen blygsamma. Endast i ett fåtal fall understiger eller överstiger svarsfrekvensen i ett delområde svarsfrekvensen i hela kommunen med mer än fem procentenheter.

Ett annat sätt att erhålla en viss "kontroll" av svarspopulationen är att beräkna relationen mellan småhusboende och boende i flerfamiljshus. Utskicken fördelades mellan dessa båda kategorier i enlighet med den reella relationen i kommunen. Svaren visar inte någon betydande avvikelse härifrån. Möjligen uppvisar Mölndals kommun en noterbar avvikelse. Sålunda var andelen svarande boende i småhus något för hög jämfört med den reella andelen boende i småhus. Någon entydig förklaring till detta har inte stått att finna, utan företeelsen synes mest vara en tillfällighet.

7.3 Presentation av enkätpopulationen

7.3.1 Allmänt

Som framgått ovan har syftet med enkäten bl a varit att åstadkomma ett undersökningsmaterial av mer inofficiell karaktär. Resultaten från ett sådant material skulle bl a kunna jämföras med det officiella, mer aggregerade

datamaterialet. Vidare skulle en enkätundersökning kunna ge svar på en rad "attitydfrågor", dvs frågor som det inte finns några officiella data kring. Resultaten av denna attityddel av enkätundersökningen presenteras i kapitel 9.

Inledningsvis i enkätformuläret ställs också en rad frågor av mer allmän karaktär (familjestorleken, bostadsförhållanden, utbildning etc). Många av dessa frågor används som "avstämningsfrågor" för andra frågor (t ex av typen huruvida det finns ett samband mellan boendeform och bilinnehav, mellan inkomstförhållande och flyttningsmönster). I detta avsnitt skall ges en mer allmän presentation/beskrivning av enkätpopulationen.

7.3.2 Familjestruktur

I första hand är det av intresse för projektet att klarlägga förhållanden ensamstående-gifta/samboende. Huruvida en familj har barn eller ej kan dock påverka såväl boendet som bilinnehav och kanske även flyttningsbenägenheten. Därför har frågan om antal barn också ställts. I nedanstående tabeller redovisas familjestorleken i de olika undersökningskommunerna. I tabell 7.2 återfinns fördelningen ensamstående-gifta/samboende och i tabell 7.3 antalet barn under 16 år.

Tabell 7.2 Enkätpopulationen fördelad på ensamstående och gifta/samboende

Kommun	Antal	Ensamstående		Gifta/samboende		Totalt	
		Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc
Färgelanda		6	13	63	87	69	100
Kungsbacka		20	14	120	86	140	100
Lerum		16	12	116	88	132	100
Mölndal		26	20	103	80	129	100
T o t a l t		68	15	402	85	470	100

Tabell 7.3 Enkätpopulationen fördelad på familjer med olika antal barn under 16 år

Kommun	Antal barn < 16 år	0		1		2		3-		Totalt	
		Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc
Färgelanda		19	28	21	30	34	35	5	7	69	100
Kungsbacka		47	34	38	27	44	31	11	8	140	100
Lerum		32	24	31	24	53	40	16	2	132	100
Mölndal		48	37	36	28	37	29	8	6	129	100
T o t a l t		146	31	126	27	158	34	40	8	470	100

Tabellerna ger vid handen (tabell 7.2) att endast cirka 15 % av familjerna i undersökningen är ensamstående. Lägst andel har Lerum och det är enbart Mölndal som ligger (klart) över genomsnittet. Samtliga undersökningskommuner ligger under riksgenomsnittet, som torde ligga kring 25 %. Några uppgifter från Folk- och bostadsräkningen 1980 föreligger ej i skrivande stund. Angivna uppgifter är uppskattningar med utgångspunkt i bl a FoB 1975.

Samma förhållande gäller möjligheterna att göra jämförelser mellan uppgifterna i tabell 7.3 och totaluppgifter för befolkningen. Av tabellen kan utläsas att Kungsbacka och Mölndal har en högre andel familjer utan barn under 16 år än genomsnittet. På grund av urvalspopulationens sammansättning torde dock andelen vara lägre än i verkligheten. Detta bl a beroende på att pensionärerna ej är med i undersökningen.

7.3.3 Boendeform

Som redan påpekats har enkätfamiljerna utvalts i proportion småhus/flerfamiljshus i stort motsvarande den reella fördelningen i respektive kommun. I frågeformuläret har dock fördelningen gjorts något mer finfördelad enligt sammanställningen i tabell 7.4.

Som framgår av tabellen bor av totalpopulationen närmare 50 % i villa. Klart dominerande är Färgelanda, medan

Tabell 7.4 Enkätpopulationen fördelad på boendeform

Kommun	Boende- form		Villa		Rad/kedjehus		Bostadsrättslgh		Hyreslgh		Totalt	
	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc
Färgelanda	55	80	0	0	0	0	14	20	69	100		
Kungsbacka	73	52	35	25	5	4	27	19	140	100		
Lerum	64	48	35	27	16	12	17	13	132	100		
Mölndal	17	13	44	34	17	13	51	40	129	100		
T o t a l t	209	45	114	24	38	8	109	23	470	100		

Mölndal endast har cirka 13 % villaboende. Å andra sidan har Mölndal den högsta andelen familjer boende i rad-/kedjehus. Detta kan förklaras av Mölndals karaktär av mer "storstadskommun", i vilken det kan synas naturligt med en småhussatsning på rad- eller kedjehus i stället för fristående villor. Mölndal har vidare den klart högsta andelen boende i flerfamiljshus. Medan endast cirka 30 % av totalen bor i flerfamiljshus är Mölndals antal över 50 %.

7.3.4 Utbildning

För att få en uppfattning om enkätpopulationen kan det vara av intresse av söka få en uppfattning om individernas utbildning och yrken. I enkätformuläret ställdes också frågor om detta. När det gällde yrkestillhörighet var tanken att denna skulle följa den klassificering som skulle tillämpas i folk- och bostadsräkningarna. Svaren rörande yrke visade sig dock vara mycket varierande och ofta svåra eller helt omöjliga att klassificera. Det synes sålunda som tämligen meningslöst att här försöka presentera enkätpopulationen fördelad efter yrkestillhörighet. För övrigt kan noteras att just yrkestillhörigheten av i stort sett samma skäl slopats i 1980 års folk- och bostadsräkning.

Den andra variabeln med liknande inriktning, nämligen utbildning, har däremot varit avsevärt lättare att klas-

sificera. I tabellerna 7.5 och 7.6 redovisas enkätpopulationen fördelad på utbildning.

Tabell 7.5 Männens i enkätpopulationen fördelning på utbildning

Kommun	Grundskola m m		Gymnasium		Högskoleutb		Övrigt		Totalt	
	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc
Färgelanda	38	35	18	26	12	17	1	2	69	100
Kungsbacka	36	28	52	40	40	31	1	1	129	100
Lerum	51	42	49	40	21	17	1	1	122	100
Mölnadal	32	28	50	45	30	27	0	0	112	100
T o t a l t	157	36	169	39	103	24	3	1	432	100

Tabell 7.6 Kvinnornas i enkätpopulationen fördelning på utbildning

Kommun	Grundskola m m		Gymnasium		Högskoleutb		Övrigt		Totalt	
	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc
Färgelanda	38	62	15	25	7	11	1	2	61	100
Kungsbacka	60	47	41	32	25	20	1	1	127	100
Lerum	65	52	46	37	12	10	1	1	124	100
Mölnadal	46	38	45	38	28	23	1	1	120	100
T o t a l t	209	48	147	34	72	17	4	1	432	100

Tabellerna visar först en klar skillnad mellan männen och kvinnorna i populationen. Männen har sålunda genomgående en "högre" utbildning. Medan kvinnorna till endast 17 % har en högskoleutbildning, är motsvarande antal hos männen 24 %. Förhållandet är giltigt vid jämförelser mellan alla kommuner.

En regional jämförelse visar att andelen med högskoleutbildning är högst i Kungsbacka tätt följt av Mölnadal. Dessa båda kommuner har högst andel vad gäller både män och kvinnor. Kungsbackas höga andel torde främst bero på att de familjer som flyttat ut i stor utsträckning är just "välutbildade" familjer. Noterbart är därför Lerums relativt sett låga andelar. Vänder man på resonemanget och ser på andelen personer med "bara" grund-

skoleutbildning eller motsvarande, kan Färgelandas låga andel för både män och kvinnor noteras. Ser man på kommunerna i Göteborgsregionen har Lerum högst andel. Skillnaden av här angivet slag beror naturligtvis inte enbart på flyttningsmönstret utan kan till icke obetydlig del förklaras av skillnader i näringslivsstrukturen i de olika undersökningskommunerna.

7.3.5 Förvärvsgrad

Nära förknippat med yrke och utbildning är förvärvsgraden. Denna kan ses som dels huruvida man förvärvsarbetar överhuvudtaget, dels hur mycket man förvärvsarbetar. I tabellerna 7.7 och 7.8 redovisas förvärvsgraderna för undersökningspopulationen.

Tabell 7.7 Männens i enkätpopulationen förvärvsverksamhet, timmar per vecka

Kommun	35-		20-34		-19		Inget förvärvsarb		Totalt	
	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc
Färgelanda	62	90	4	6	0	0	3	4	69	100
Kungsbacka	121	94	4	3	1	1	2	2	128	100
Lerum	117	96	3	2	0	0	2	2	122	100
Mölndal	105	95	5	4	0	0	1	1	111	100
T o t a l t	405	94	16	4	1	0	8	2	430	100

Tabell 7.8 Kvinnornas i enkätpopulationen förvärvsverksamhet, timmar per vecka

Kommun	35-		20-34		-19		Inget förvärvsarb		Totalt	
	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc
Färgelanda	20	33	24	40	5	8	11	19	60	100
Kungsbacka	29	23	49	38	20	16	29	23	127	100
Lerum	33	27	36	29	18	14	37	30	124	100
Mölndal	42	35	40	33	14	12	24	20	120	100
T o t a l t	124	29	149	35	57	13	101	23	431	100

Några klara skillnader mellan män och kvinnor kan urskiljas. Sålunda är det bara 2 % av männen som inte har något förvärvsarbete, medan 23 % av kvinnorna inte förvärvsarbetar. Stora skillnader kan också noteras när det gäller förvärvsgraden. Hela 95 % av männen arbetar heltid (35 timmar eller mer per vecka). Motsvarande andel för kvinnorna är endast 29 %.

Stora regionala skillnader finns också. Andelen heltidsarbetande bland männen är i stort sett densamma i samtliga kommuner. Däremot är skillnaderna stora bland kvinnorna. Medan 35 % av kvinnorna i Mölndal heltidsarbetar är det endast 23 % i Kungsbacka. Ett i viss mån omvänt förhållande råder när det gäller deltidsarbete. Dessa skillnader torde främst förklaras av olikheter i familjestrukturen mellan de olika kommunerna.

Noterbar är vidare Lerums relativt höga andel kvinnor utan förvärvsarbete. Vidare bör påpekas att samtliga "storstadskommuner" har högre andel kvinnor utan förvärvsarbete än "glesbygdskommunen" Färgelanda.

7.3.6 Inkomster och inkomstfördelning

Att såväl mäta som redovisa inkomster kan många gånger vara tämligen besvärligt. Skall man nöja sig med att få en uppfattning om individers/hushålls inkomster (av arbete), eller skall man eftersträva att få reda på någon form av disponibel inkomst, och hur skall den i så fall definieras? Med tanke på dels problemen att i en enkätundersökning exakt klargöra vad man menar med disponibel inkomst, dels att frågor om individers inkomster överhuvudtaget ofta är känsliga, valdes att i projektets enkätundersökning efterfråga bruttoinkomsten. Frågan som ställdes var helt enkelt hur stor bruttoinkomst (inkomst före skatt) man hade inkomståret 1980. För att de svarande inte skulle behöva känna att de angav sin exakta inkomst valdes svarsintervall i olika inkomstklasser (se närmare i frågeformuläret i

bilaga 1). I tabell 7.9 redovisas hur enkätpopulationen fördelas på olika inkomstintervall.

Tabell 7.9 Enkätpopulationen fördelad på olika inkomstintervall, män och kvinnor tillsammans. Procentuell fördelning

Kommun	Inkomst i TKR								TOT
	0	-25	25-49	50-74	75-99	100-124	125-149	150-	
Färgelanda	9	7	20	36	22	5	0	1	100
Kungsbacka	9	4	22	18	25	12	4	6	100
Lerum	13	7	16	23	24	14	2	1	100
Mölndal	7	8	16	30	26	9	1	3	100
T o t a l t	10	7	18	25	24	11	2	3	100

Endast cirka 10 % av de tillfrågade saknade inkomst. I huvudsak var dessa kvinnor. Medan endast 1 % av männen saknade inkomst är andelen bland kvinnorna 19 %. Den regionala spridningen är tämligen likartad. Andelen kvinnor utan inkomst är dock betydligt högre i Lerum, som har en andel på 25 %.

Naturligt nog återfinns det stora flertalet inkomster i mittklasserna. Noterbart är att Kungsbacka har en hög andel inkomsttagare i de högsta klasserna. Medan övriga kommuner endast har mellan 1-4 % av enkätpopulationen i intervallet över 125 000 kronor per år, har Kungsbacka en andel på hela 10 %.

I och för sig kan denna typ av fördelningar i klasser vara svårtolkade. Lättare är kanske att se på genomsnittsinkomster. I enkäten efterfrågades dock inte några exakta inkomstuppgifter utan enbart i vilken inkomstklass svaranden låg. Ur materialet har ändock framräknats vissa uppgifter som relativt väl torde kunna gälla som genomsnittsinkomster. Beräkningsmässigt har de framräknats genom att varje inkomsttagare antas ligga i mitten av respektive intervall. I tabell 7.10 redovisas dessa genomsnittsinkomster. I beräkningarna har från-

räknats de individer som helt saknar inkomst. Vidare har de som har en inkomst över 150 000 kronor (en "öppen" klass) antagits ha en inkomst på 160 000 kronor. Även om detta inte är en korrekt klassmitt är antalet individer så få att det torde spela mindre roll.

Tabell 7.10 Genomsnittsinkomster bland enkätpopulationen år 1980

Kommun	Man	Kvinna	TOTALT
Färgelanda	75 000	45 000	61 000
Kungsbacka	101 000	49 000	77 000
Lerum	89 000	48 000	72 000
Mölndal	87 000	49 000	69 000
TOTALT	92 000	47 000	71 000

Genomsnittsinkomsten i hela enkätpopulationen ligger på drygt 71 000 kronor per år. Detta är ett högt medeltal jämfört med riksgenomsnittet. Trots att Färgelanda har en relativt sett lägre inkomst, hamnar genomsnittet tämligen högt. Detta innebär dels att enkätpopulationen har relativt sett högre inkomster, dels att åtminstone kommunerna kring Göteborg genomgående har högre inkomster.

8 TRANSPORTER OCH RESMÖNSTER

8.1 Allmänt

Syftet med föreliggande projekt är att söka skaffa kunskap om sambanden mellan en rad faktorer såsom flyttningar, bebyggelsemönster, resor (pendling), reskostnader etc. Huvudinriktningen skall vara att se på resavdragens betydelse i dessa sammanhang. För att kunna göra en dylik studie krävs kunskap om en rad olika faktorer hos individer och hushåll. Inom projektet har denna kunskap främst införskaffats genom den genomförda enkätundersökningen till cirka 470 individer/hushåll. I detta kapitel skall ges en redovisning av en rad förhållanden hos enkätpopulationen med inriktning mot resande och transporter. Tanken är att materialet dels har ett intresse i sig, dels att det kan användas som analys- och jämförelsematerial i andra delar av projektet.

Som nämnts upptas i första hand enkätmaterial. Detta hindrar dock inte att jämförelser görs med annat material, där relevant sådant finns och där jämförelser kan vara av värde.

8.2 Bil innehav

En viktig och avgörande faktor för människor i deras livsmönster är rörligheten. De undersökningskommuner som ingår i projektet kan alla mer eller mindre karakteriseras som perifera med ett relativt utspritt boende. Detta gör bilen viktig som transportmedel för invånarna i dessa kommuner. I tabell 8.1 redovisas bilinnehavet hos enkätpopulationen.

Bilnehavet är genomgående mycket högt. I samtliga kommuner har mer än 90 % av hushållen minst en bil. I Lerum har hela 97 % av enkätpopulationen bil. Dessa siffror kan jämföras exempelvis med resultaten från Statistiska Centralbyråns resvaneundersökning år 1979,

som angav att cirka 80 % av alla förvärvsarbetande familjer disponerade bil¹⁾. De kommunvisa skillnaderna är vidare relativt små. Några faktorer kan dock vara av intresse att notera. Som framgår av tabellen saknar i genomsnitt 5 % av hushållen bil. Andelen är som nämnts lägst i Lerum. Mölndal, med dess otvivelaktigt bättre tillgång till kollektivtrafik och närhet till Göteborg, har den högsta andelen familjer utan bil.

Tabell 8.1 Bilinnehav hos enkätpopulationen. Procentuell fördelning

Kommun	1 bil	2 bilar	3 bilar	Ingen bil
Färgelanda	72	19	3	6
Kungsbacka	62	31	2	5
Lerum	73	21	3	3
Mölndal	74	18	0	8
T o t a l t	70	23	2	5

Andelen hushåll med en bil är i stort lika i de olika kommunerna. Undantag är Kungsbacka som ligger avsevärt under. Förklaringen till detta är dock enkel. Medan andelen "flerbilsfamiljer" ligger kring 20 % i de andra kommunerna, har hela 33 % av familjerna i Kungsbacka två eller flera bilar. Detta återspeglar kanske främst boende- och resestrukturen i de olika kommunerna men torde också kunna sammanhålla med något olika inkomststrukturer i kommunerna. Kungsbacka har genomgående en högre inkomstnivå än övriga kommuner. I viss mån kan också den högre andelen "flerbilsfamiljer" i Kungsbacka förklaras av att fler familjer bland enkätpopulationen här har tjänste- eller leasingbil. Motsvarande andelar i Mölndal och Lerum är cirka 10 %, medan Färgelanda endast har en andel på 3 %. Noterbart, men knappast förvånande, är att det i stort sett endast är männen som har tjänste-/leasingbil. Drygt 90 % av de som har tjänste-/leasingbil är sålunda män.

1) Asp, K - Lundin, O (1980), op. cit.

Vi har ovan kunnat konstatera att familjerna i enkätpopulationen i stor utsträckning äger bil, en eller flera. Sammansättningen av bilbeståndet innebär att 36 % av bilarna är av 1974 års modell eller äldre, 46 % är av årsmodellerna 1975-1978 och 18 % är från 1979 eller yngre.

8.3 Flyttning och bilinnehav

Av det ovanstående framgår att bilbeståndet är tämligen ungt. Detta kan leda till frågan om en flyttning leder till att man skaffar sig en nyare bil och/eller eventuellt en annan bil (ovan konstaterades t ex att Kungsbacka hade en hög andel familjer med två bilar). I enkäten ställdes sålunda frågan om flyttningen innebar en så ändrad ressituation att familjens bilinnehav förändrades. Hur de olika svaren föll på olika alternativ framgår av tabell 8.2. Här bör påpekas att denna fråga (liksom frågorna/frågeställningarna i avsnitt 8.4-8.6) endast avser dem bland enkätpopulationen som flyttat efter år 1970. De som flyttat tidigare bedömdes med tanke på den långa tid som förflutit sedan flyttningen ha svårt att koppla ihop företeelser med flyttningen.

Tabell 8.2 Förändrat bilinnehav som följd av flyttning. Procentuell fördelning

Kommun	Bytte till nyare bil	Skaffade en (första) bil	Skaffade ytterligare en bil	Sålde en bil	Ingen förändring	Annat
Färgelanda	11	0	5	3	81	0
Kungsbacka	13	2	11	0	72	2
Lerum	10	1	7	1	81	0
Mölnadal	3	3	5	3	83	3
T o t a l t	9	2	7	2	79	1

För cirka 80 % av familjerna innebar flyttningen ingen förändring i bilinnehavet. I stort är detta lika för alla kommuner utom Kungsbacka, som har ett lägre värde.

I cirka 10 % av fallen innebar flyttningen att man bytte till en nyare bil. Denna andel är högst i Kungsbacka och lägst i Mölndal. Detta synes främst bero på att om man "flyttar ut" ställs ökade krav på en bättre (och nyare) bil. Den förändrade boendesituationen efter flyttningen torde också vara förklaringen till att Kungsbacka, även när det gäller frågan om man efter flyttningen skaffade ytterligare en (andra) bil, har högre andel än övriga kommuner. Även om kvinnorna i större utsträckning än männen anpassar sig lokalt och tar ett arbete inom kommunen efter flyttningen, är uppenbarligen boendet i Kungsbacka (och kanske även i Lerum) såpass utspritt att behovet av en ytterligare bil i familjen accentueras.

Noterbart är kanske också att flyttningen i några fall även inneburit att man kunnat göra sig av med bilen. I flertalet fall har det här varit fråga om att någon av makarna har börjat arbeta lokalt och genom detta kunnat byta färdmedel från bil till kanske främst cykel. Man har sålunda avyttrat andrabilen. I mycket få fall har det varit fråga om att sälja endabilen och alltså helt vara utan bil.

8.4 Förändrat res sätt efter flyttning

Frågan om flyttningen påverkat familjens bilinnehav implicerar att flyttningen på något sätt skulle kunna innebära ett förändrat res sätt. I syfte att klarlägga detta ställdes i enkäten frågan: "Innebar bytet av bostad ändrat res sätt/färdmedel vid arbetsresor?"

Svaren visar på endast mindre förändringar som en följd av flyttningen. Av de tillfrågade svarade 80 % (83 % av bland männen och 77 % bland kvinnorna) att flyttningen inte innebar något förändrat res sätt. Bland männen synes de kommunvisa skillnaderna vara begränsade. Bland kvinnorna synes emellertid vissa tydliga variationer. Dessa är mest påtagliga i Kungsbacka, där en betydligt

högre andel än i övriga kommuner anger att flyttningen innebar ändrat res sätt. Denna förändring återspeglar i sin tur förändringar i bilinnehavet i familjerna, eftersom skillnaderna främst ligger i det att kvinnorna efter flyttningen byter färdmedel, främst från kollektivt till personbil.

Ser man generellt på vilka förändringar som äger rum, kan man notera vissa klara linjer. Klart torde stå att bland dem som överhuvudtaget förändrar sin ressituation efter flyttningen innebär detta att man börjar köra bil. Över hälften av de tillfrågade anger att de övergick från kollektiva resor eller gång till personbilsresor. Som nämnts märks detta särskilt bland kvinnorna.

Trots att utflyttningen i många fall inneburit att åtminstone kvinnorna tagit ett "lokalt" arbete har inte flyttningen i någon större utsträckning inneburit att man kunnat gå över till cykel/moped eller gång för att ta sig till arbetet. Det är totalt sett inte mer än cirka en av fyra som har kunnat byta till något av dessa färd sätt, ett i och för sig kanske inte så dåligt resultat.

8.5 Resavdragens betydelse

Vi har ovan kunnat konstatera att endast en av fyra förändrade sitt res sätt efter flyttningen. Bland dem som förändrade res sättet övergick omkring hälften till att resa med bil. Som en förlängning till detta kan det ju vara intressant att fråga sig vilken roll resavdragen spelar i detta sammanhang. I tabell 8.3 redovisas enkätpopulationens svar på denna fråga.

Två tämligen klara skillnader står att finna. Kungsbacka och Lerum tycks kunna bilda en gemensam grupp. I båda dessa kommuner anger mer än var femte familj att de räknade ekonomiskt med resavdragen innan de flyttade. Vänder vi på resonemanget och i stället ser på dem som inte allt räknade med avdragen dominerar Mölndal.

Tabell 8.3 Enkätpopulationens svar på frågan huruvida resavdragen ingick i familjens ekonomiska bedömning innan flyttningen. Procentuell fördelning¹⁾

K o m m u n	Ja, vi räknade med dessa	Vi räknade ej, men var medvetna om dem	Nej, vi räknade inte alls m.dem
Färgelanda	15	19	66
Kungsbacka	21	34	45
Lerum	21	28	51
Mölndal	12	17	71
T o t a l t	17	25	58

Hela 70 % av familjerna anger här att de inte alls räknade med resavdragen när de flyttade. Uppenbarligen har man känt sig mindre beroende av denna "förmån" i Mölndal samt även i Färgelanda. Ser man på resavdragens storlek i de olika kommunerna, kan vi också se att man genomgående gör mindre avdrag i dessa kommuner. Ser man exempelvis på Mölndals kommun kan konstateras att det endast är cirka en tredjedel så många som gjorde resavdrag över 5 000 kronor per år jämfört med Kungsbacka eller Lerum (se närmare kapitel 11). Förklaringen till detta ligger bl a i att Mölndal har en högre andel kollektivresenärer, vilka normalt endast drar av kostnaden för månadskort.

8.6 Förändrad resvolym efter flyttning

Att det finns ett samband mellan boendet och resandet till olika aktiviteter torde väl vara helt klart. Vad som däremot kan vara av intresse är att söka få en bild av hur en flyttning kan påverka resandet och då också vilken typ av resor som främst påverkas. I enkäten ställdes frågan hur flyttningen påverkat individernas resande till arbete, service och fritid. I tabellerna 8.4 till 8.6 redovisas resultaten.

1) Observera att även de kortväga "inomkommunala" flyttarna är medräknade i tabellen. Hade enbart de mellankommunala flyttarna medräknats, torde andelen som "inte alls räknade med avdragen vara betydligt lägre.

Tabell 8.4 Förändrad resvolym till arbetet efter flyttning. Procentuell fördelning

K o m m u n	Ökat mycket	Ökat litet	Oförändrat	Minskat litet	Minskat mycket
Färgelanda	22	13	47	9	9
Kungsbacka	38	18	32	5	7
Lerum	28	19	45	4	4
Mölndal	10	30	42	13	5
T o t a l t	24	21	41	8	6

Tabell 8.5 Förändrad resvolym till service efter flyttning. Procentuell fördelning

K o m m u n	Ökat mycket	Ökat litet	Oförändrat	Minskat litet	Minskat mycket
Färgelanda	8	25	50	13	4
Kungsbacka	6	33	48	4	9
Lerum	7	33	54	5	1
Mölndal	4	31	55	9	1
T o t a l t	6	31	52	7	4

Tabell 8.6 Förändrad resvolym till fritid efter flyttning. Procentuell fördelning

K o m m u n	Ökat mycket	Ökat litet	Oförändrat	Minskat litet	Minskat mycket
Färgelanda	2	8	64	14	12
Kungsbacka	4	8	50	26	12
Lerum	3	8	70	7	12
Mölndal	4	11	61	16	8
T o t a l t	3	9	61	16	11

När det gäller arbetsresorna anger drygt 40 % att de reser oförändrat efter flyttningen, 45 % att resandet ökat och slutligen endast cirka 15 % som anger att de fått ett minskat resande. De kommunvisa skillnaderna är tämligen klara. I Kungsbacka anger exempelvis hela 38 % att deras arbetsresor ökat mycket efter flyttningen. Detta återspeglar återigen Kungsbackas mer perifert

belägna bostadsområden, till vilka många göteborgare flyttat och sedan "tvingats" pendla in till Göteborg. Förhållandena synes även finnas i Lerum, om än inte lika påtagligt. Förhållandena i Mölndal tycks peka på att man här inte är lika "geografiskt känsliga". Noterbart är den låga andelen som bedömt att arbetsresorna minskat. I Lerum är det exempelvis inte en på tio som gör den bedömningen. Med tanke på att vi i andra sammanhang kunnat notera att kvinnorna efter flyttningen skaffat ett arbete lokalt i större utsträckning än männen, skulle man kanske kunna förvänta sig att kvinnornas resor skulle minska efter flyttningen. Så är dock inte fallet. Det är i stort sett lika många procent bland kvinnorna som bland männen som anger att deras resor minskat mycket eller litet.

Serviceresorna uppvisar en något annorlunda bild. Strax över 50 % av de tillfrågade anger ett oförändrat serviceresande efter flyttning. Endast mindre kommunvisa skillnader finns. Det är endast 6 % som anger att serviceresorna ökat mycket, medan drygt 31 % anger att de ökat litet. Detta torde tyda på att servicefunktionerna är mer utspridda och i sig kräver ökade resor. Uppenbart är dock att många efter flyttningen tvingats "rationalisera" sina inköp. Detta beläggs delvis av att närmare 70 % av kvinnorna och 55 % av männen anger att de ofta eller i varje fall ibland kombinerar arbetsresorna med utnyttjande av service. Hela 37 % av kvinnorna (20 % bland männen) anger att de gör det ofta.

Den typ av resor man minskat på efter flyttning är fritidsresor. Endast 12 % menar att denna typ av resor ökat, 27 % säger att de minskat och faktiskt hela 61 % att de förblivit oförändrade. En (ut-)flyttning till ett marknära småhus skulle alltså inte entydigt innebära att man trappar ner sitt fritidsresande och i stället ägnar sig åt trädgård etc. I fritidsresorna ligger resa till fritidshus. Man bör ha i minnet att 30 % av enkätfamiljerna äger eller i varje fall har tillgång till fritidshus och alltså fortfarande har behov av

att resa på fritiden. Man bör kanske i detta sammanhang komma ihåg att många småhusområden är tätbebyggda och kanske dessutom saknar egen trädgård. Dessa hus ger kanske då inte den ersättning för fritidsresor till skog och natur som ibland framskyttat i den allmänna debatten.

8.7 Resor till arbetet

Av det tidigare har framgått att resorna till arbetet är mycket betydelsefulla och att endast ett fåtal bedömer att de minskat efter flyttningen. Det kan därför här vara av intresse att se något närmare på enkätpopulationens resor till och från arbete. I tabell 8.7 redovisas inledningsvis var arbetsplatsen är belägen för de förvärvsarbetande.

Tabell 8.7 Arbetsplatsens belägenhet för den förvärvsarbetande enkätpopulationen. Procentuell fördelning

K o m m u n		Bostads- kommun	Göteborg	Övr krans- kommu- ner ¹⁾	Kom- muner söder K-a	Udde- valla	Kom- muner kring F-a ²⁾	Övriga ³⁾
Färgelanda	Män	56	-	-	-	22	12	10
	Kvinnor	72	-	-	-	16	10	2
Kungsbacka	Män	29	52	8	1	-	-	10
	Kvinnor	55	24	14	3	-	-	4
Lerum	Män	23	56	12	-	-	-	9
	Kvinnor	55	35	6	-	-	-	4
Mölndal	Män	39	54	-	-	-	-	7
	Kvinnor	54	43	1	-	-	-	2
T o t a l t	Män	34	45	6	0	4	2	9
	Kvinnor	57	29	6	1	2	2	3

1) Kungälv, Ale, Öckerö, Lerum, Partille, Härryda, Mölndal, Kungsbacka

2) Trollhättan, Vänersborg, Bengtsfors, Mellerud, Munkedal

3) Inkl resande etc med varierande arbetsplats

Av främsta intresse kanske är att jämföra den lokala arbetsmarknaden med den icke-lokala. Med detta avses huruvida man har sitt arbete inom bostadskommunen eller ej. Några karakteristiska drag kan härvid urskiljas. För det första arbetar kvinnorna i betydligt större utsträckning inom den egna kommunen. Kring 55 % av kvinnorna i kommunerna kring Göteborg och 72 % av kvinnorna i Färgelanda förvärvsarbetar inom den egna kommunen. Männerna däremot har i betydligt större utsträckning sitt arbete utanför bostadskommunen. Detta är särskilt markant för Lerum och Kungsbacka, där endast 23 respektive 29 % av kvinnorna arbetar i den egna kommunen. I Mölndal är andelen högre. För dessa kommuner utgör Göteborg den huvudsakliga arbetsmarknaden. I både Lerum och Kungsbacka är det nästan dubbelt så stor andel som arbetar i Göteborg som i den egna kommunen.

Dessa siffror bekräftar teorin att kvinnorna efter en utflyttning i större utsträckning än männen söker skaffa ett arbete lokalt. Detta har en rad förklaringar. Inte minst torde resandet till arbetet här ha stor betydelse. Vidare deltidsarbetar många kvinnor och lämnar/hämtar kanske barn på daghem eller liknande. Skall man kombinera dessa aktiviteter och dessutom eventuellt ha en lång resa till arbetet, kan det vara förståeligt att man söker skaffa sig ett arbete på närmare håll. Det genomsnittliga pendlingsavståndet för kvinnorna är exempelvis 9 kilometer, medan männens motsvarande resavstånd är 21 kilometer enkel resa. Annorlunda uttryckt kan detta åskådliggöras med exemplet att medan endast 21 % av kvinnorna har ett avstånd till arbetet enkel resa på 25 kilometer eller däröver, är motsvarande andel för männen 44 %. Här bör observeras att de efterfrågade avstånden avser det direkta avståndet mellan bostad och arbetsplats, dvs utan hänsyn till eventuella omvägar för att lämna barn till daghem, att handla etc. Skulle man ta hänsyn till dessa extra resor, torde genomsnittslängden för framförallt kvinnorna öka. Hur mycket detta i realiteten skulle öka reslängden är

svårt att fastställa. Det torde dock i många fall kunna röra sig om avståndsökningar på upp mot 20 à 30 %.

Vi har ovan redan sett att bilen spelar en mycket viktig roll för resandet bland enkätfamiljerna, och bilinnehavet är också relativt sett högt. Detta höga bilinnehav kombinerat med relativt långa avstånd till arbetet indikerar en hög andel bilresenärer bland arbetsresorna. I tabell 8.8 redovisas hur enkätpopulationen anger hur de vanligtvis reser till arbetet.

Tabell 8.8 Enkätpopulationen fördelad på vanligaste ressätt vid arbetsresor. Procentuell fördelning

K o m m u n		Personbil som förare	Personbil som passagerare	Buss/spår- vagn/tåg	Cykel/ Moped	Gång
Färgelanda	Män	64	3	3	24	6
	Kvinnor	35	9	9	28	19
Kungsbacka	Män	85	1	3	8	3
	Kvinnor	48	6	14	24	8
Lerum	Män	87	1	4	6	2
	Kvinnor	43	14	16	15	12
Mölndal	Män	80	3	10	6	1
	Kvinnor	43	9	28	11	9
T o t a l t	Män	81	2	5	9	3
	Kvinnor	43	10	18	18	11

Ungefär dubbelt så stor andel män som kvinnor reser vanligtvis med bil som förare till arbetet. Som väntat är värdena högst i Kungsbacka och Lerum tätt följt av Mölndal. Färgelanda ligger här betydligt lägre. Ett begränsat antal "erkänner" i enkäten att de åker i personbil som passagerare. Med tanke på avdragen i deklARATIONERNA och det fördelaktiga i samåkning, torde denna andel i verkligheten vara högre i dag. Hur mycket högre synes helt omöjligt att ens uppskatta. Att kvin-

norna har en så mycket högre andel än männen beror till icke obetydlig del på att de samåker med mannen där så är möjligt.

Genomgående åker männen lite kollektivt, medan kvinnorna gör det i betydligt högre utsträckning. Mölndal har - helt naturligt - högsta andelen kollektivresenärer, medan Färgelanda och Kungsbacka har lägst. Något svår-förklarlig är den låga andelen kollektivresenärer bland männen i Lerum. Med tanke på arbetsresorna till Göteborg och tillgången till pendeltrafik med tåg kanske värdet är något i underkant.

Frånsett i Färgelanda dominerar kvinnorna andelsmässigt när det gäller GCM (gång, cykel, moped). Värt att observera är kanske att det i stort sett är lika stor andel män som kvinnor som cyklar eller åker moped till arbetet. Detta synes bekräfta vad som ofta hävdas, nämligen att man i större utsträckning använder cykel i mindre orter än i storstäder. Vidare bör observeras att närmare var tredje kvinna i Kungsbacka utnyttjar GCM vid arbetsresor. En med tanke på Kungsbackas begränsade lokala kollektivtrafik helt förståelig siffra.

Skiljer sig då enkätpopulationens arbetsresor från övriga befolkningens? Jämför man med Statistiska centralbyråns resvaneundersökningar avseende år 1978¹⁾, finns vissa avvikelser. Enligt denna undersökning sker 55 % av alla arbetsresor med bil i regionen Göteborg med förorter. Motsvarande i projektets undersökningskommuner (med Färgelanda frånräknat) är 67 %. Att skillnaden är såpass stor torde främst bero på att Göteborg är med i Statistiska centralbyråns undersökning. Detta innebär att Göteborg med den mer utvecklade kollektivtrafiken och fler kollektivresenärer så att säga "drar ner" värdet. Skillnaderna synes därför helt rimliga.

1) Statistiska Centralbyrån (1980): Resvaneundersökningen 1978. SMT 1980:21.

Åtminstone tre viktiga faktorer påverkar de resultat om färdmedelsval som framgått av tabell 8.8. För det första reskostnaderna för arbetsresor (och då även uppfattningen om vad alternativa färdmedel kostar), för det andra tiden det tar att resa med olika färdmedel och för det tredje (och kanske mest självklara) att det överhuvudtaget finns olika möjligheter. I detta sammanhang skall vi inte diskutera eller utveckla några modeller för färdmedelsval utifrån reskostnader, res-tid etc. Dessa aspekter och deras betydelse för hushåll/individer tas upp på annan plats i projektet. Vi skall därför här nöja oss med att se något på kostnader och tider för arbetsresor som framkommit ur enkätmaterial.

8.8 Kostnader för arbetsresor

Som redan konstaterats sker en stor del av arbetsresorna med bil. I enkäten ställdes frågan hur stora reskostnader de tillfrågade räknade med att de har för färd till arbetet fram och tillbaka per dag. Som väntat varierar svaren mycket. Räknar man helt enkelt ut en angiven genomsnittskostnad per bil och dag, kommer man på cirka 30 kronor. Applicerar man detta på det genomsnittliga pendlingsavståndet, hamnar man på en genomsnittlig milkostnad för arbetsresa på cirka 8 kronor. Här bör observeras den osäkerhet som råder i olika individers bedömningar av hur kostnaden skall beräknas. Detta återspeglas inte minst av en klar överrepresentation av kostnader angivna till hela fem- eller tiotal kronor.

Beträffande parkeringskostnaden har mycket få individer besvarat denna fråga. Inte ens 10 % av de tillfrågade hade angett någon parkeringskostnad. Detta torde ha sin förklaring bl a i det faktum att relativt många i dag har tillgång till fri parkering i anslutning till arbetsplatsen. Detta är något som uppenbarligen bland anställda prioriterats högt som "löneförmån" i arbetet. Bland dem som besvarat frågan ligger den genomsnittliga parkeringskostnaden på cirka 5 kronor per dag.

Som framgått ovan är det relativt få som reser kollektivt till arbetet. Detta återspeglas i ett begränsat antal svar. Klart står att de kostnader man angivit för resa med kollektiva färdmedel sammanhänger med kostnaden för ett månadskort. I Kungsbacka och Lerum kostade ett sådant 200 kronor år 1980 och i Mölndal 130 kronor, motsvarande 9 respektive 6 kronor per dag.

När det gäller kostnaderna för arbetsresa med cykel/moped eller som passagerare i bil är svarsfrekvensen så låg att det är svårt att dra några slutsatser från materialet. Möjligtvis kan man säga att kostnader för cykel anses ligga kring 1 à 2 kronor per dag.

När det gäller kostnaderna för ett "bästa" alternativt färdmedel, har de tillfrågade uppenbarligen haft relativt dålig uppfattning. Det är relativt få som besvarat denna fråga, t ex när det gäller bilkostnaderna endast cirka 20 %. Noterbart är dock att man bland denna grupp erhåller en avsevärt lägre dagskostnad för bilresan. Medan bilresan bland dem som reser med bil uppskattas/anges till cirka 30 kronor per dag, kommer vi i "alternativgruppen" på en kostnad kring endast cirka 20 kronor, dvs kring två tredjedelar av kostnaden.

Uppfattningen om kostnaden för att resa med kollektiva färdmedel som alternativ är något bättre. Många har vetat vad ett månadskort kostar eller åtminstone angett alternativkostnaden som "kostnader för ett månadskort". Klart torde det vara att man reser antingen eller, dvs reser man kollektivt är man "tvingad" att resa i stort sett kontinuerligt varje dag för att täcka kostnaden för ett månadskort. Att alternerna blir mycket dyrare. Som exempel kan anges att ett månadskort för resa mellan Kungsbacka och Göteborg i dag kostar 240 kronor. Reser man 22 dagar per månad blir dagskostnaden 11 kronor. Om man i stället bara reser sporadiskt och köper kuponger i häften, ökar dagskostnaden till 20 kronor. Med "lösa" kuponger blir dagskostnaden hela 30 kronor.

8.9 Restid vid arbetsresor

Vid sidan av kostnaderna är naturligtvis tiden att ta sig till arbetet intressant. Även här behandlas denna punkt mer ingående på annan plats, varför här endast ges en kortare presentation av framkomna resultat. I enkäten ställdes dels frågan om restid till arbetet med bil, dels med kollektiva färdmedel. I båda fallen innefattade frågan tiden för hela reskedjan, dvs från bostaden till parkeringsplats/hållplats, körtid/restid samt gång från parkeringsplats/hållplats till arbetsplats. Som väntat varierade svaren mycket, från restider på endast cirka 5 minuter upp till restider på över 1,5 timmar enkel resa.

Räknar man den genomsnittliga restiden för arbetsresa med bil "dörr till dörr", hamnar man på en tid enkel resa på nästan exakt 30 minuter. Männens genomsnittstid ligger cirka 5 minuter över och kvinnornas cirka 5 minuter under denna snitttid. Gångtiderna i båda ändarna av resan är i allmänhet korta. Flertalet anger en gångtid bostad-parkeringsplats på 3 à 5 minuter. Något längre tid tar det i allmänhet att gå från parkeringsplats till arbetsplats. Genomsnittstiden ligger här på 5 minuter, men upp mot 15 % av de tillfrågade anger att de har mer än 5 minuters gångväg.

En fråga i enkäten var om man bedömer det som omöjligt överhuvudtaget att resa med bil till arbetet. En mycket liten andel säger att så är fallet. Bland männen är det bara 2 % och bland kvinnorna 6 % som anger att det är omöjligt. Det är alltså fråga om hur de tillfrågade själva bedömer vad som kan anses omöjligt eller ej. Olika individer kan naturligtvis ha olika kriterier för vad de anser vara omöjligt.

Ofta är enda alternativet till bilresa när det gäller arbetsresor att utnyttja kollektiva färdmedel. Avgörande för valet mellan dessa är såväl kostnader som tid och överhuvudtaget tillgång till kollektiva färdmedel.

Ovan klargjordes att endast en mycket liten andel av enkätpopulationen ansåg det vara omöjligt att resa med bil. När det gäller kollektiva resor är bilden helt annorlunda. Sålunda är det hela 45 % av de tillfrågade som anger att det är omöjligt att resa kollektivt till arbetet. Andelen är nästan exakt lika stor för män som för kvinnor. De kommunvisa skillnaderna är dock stora. I exempelvis Färgelanda är det cirka 70 % som anger det som omöjligt. I Kungsbacka och Lerum ligger andelen på 56 respektive 49 %, medan andelen i Mölndal endast är 27 %. De viktigaste skälen till varför man inte anser sig kunna åka kollektivt är att det överhuvudtaget saknas kollektiva färdmedel i rimlig närhet till bostaden eller arbetsplatsen samt att utbudet (turtäthet, tidpunkter etc) ofta stämmer dåligt överens med förläggningen av arbetstiderna.

Tidsmässigt är - naturligt nog - de kollektiva resorna längre än bilresorna. Även här räknas totala restiden, dvs dörr till dörr med gångtider bostad-hållplats och hållplats-arbetsplats medräknade. I genomsnitt för hela populationen ligger restiden på 50 minuter enkel resa. Männen ligger över snittet med 57 minuter, medan kvinnorna "bara" har en snittid på 41 minuter. Man kan vidare notera att restiderna genomgående är högst i Lerum och Kungsbacka, medan de ligger lägre i Färgelanda och Mölndal.

Ytterligare två faktorer kan vara av intresse i detta sammanhang. Av betydelse när det gäller förutsättningar att resa kollektivt är dels den eventuella väntetid ("spilltid") före respektive efter arbetet som kan uppstå på grund av att kollektivtrafiken oftast inte är tidsmässigt anpassad till arbetstidens förläggning, dels huruvida man är tvungen att göra byten för att kunna åka kollektivt.

Totalt anger 30 % av de tillfrågade (dvs de som inte angett att det är omöjligt att åka kollektivt) att de inte har någon speciell spilltid varken före eller

efter arbetet. I övrigt är den genomsnittliga spilltiden 40 minuter totalt per dag. Fördelningen är tämligen lika före och efter arbetet, möjligtvis kan det genomsnittligt vara litet längre spilltid på morgonen än på kvällen.

När det gäller antal byten synes detta inte totalt sett vara av större betydelse. Av totalpopulationen (minus dem som angivit det som omöjligt att resa kollektivt) anger 50 % att de inte behöver göra några byten för att resa till arbetet, 30 % att de behöver göra ett byte och alltså 20 % att de behöver göra två eller flera byten. Andelen är högst i Mölndal och klart lägst i Färgelanda, där endast någon enstaka person säger sig behöva göra två eller flera byten. Den kollektiva resbilden synes alltså vara mest komplicerad i Mölndal, medan man i övriga kommuner lättare tycks kunna åka kollektivt mer eller mindre direkt mellan bostad och arbete eller vice versa.

8.10 Bekvämlighet

En faktor som naturligtvis påverkar människors val av färdmedel är hur man uppfattar bekvämligheten. Detta är förvisso en mycket individuell sak, och man kan knappast utgå från att olika individer bedömer bekvämligheten utifrån likartade kriterier. I enkätundersökningen ställdes frågan vad de tillfrågade hade för uppfattning om olika färdmedels bekvämlighet. Svarspopulationen uppdelades på män och kvinnor. Resultatet framgår av tabell 8.9.

Naturligt nog gör flertalet den bedömningen att personbilen är ett bekvämt färdmedel. I stort sett samtliga tillfrågade anser personbilen mycket bekväm eller bekväm. Detta kan kanske främst förklaras av att flertalet tillfrågade familjer har bil. Endast 5 % av de tillfrågade hushållen saknar exempelvis bil. Noterbart är vidare de mycket små kommunvisa skillnaderna. Inte

Tabell 8.9 Enkätpopulationens inställning till olika färdmedels bekvämlighet. Procentuell fördelning

Kommun	Personbil				Kollektiva resor			
	Mycket bekvämt	Bekvämt	Obekvämt	Mycket obekvämt	Mycket bekvämt	Bekvämt	Obekvämt	Mycket obekvämt
Färgelanda	57	42	1	0	3	41	43	13
Kungsbacka	69	29	2	0	6	36	38	20
Lerum	71	29	0	0	3	36	37	24
Mölndal	69	27	2	2	4	45	31	20
TOTALT	68	30	1	1	5	39	36	20

Kommun	Cykel/moped				Gång			
	Mycket bekvämt	Bekvämt	Obekvämt	Mycket obekvämt	Mycket bekvämt	Bekvämt	Obekvämt	Mycket obekvämt
Färgelanda	12	35	28	25	12	30	25	33
Kungsbacka	7	21	35	37	8	20	28	44
Lerum	4	20	31	45	5	22	22	21
Mölndal	3	30	32	35	2	25	22	51
TOTALT	6	25	32	37	6	24	24	46

heller står det att finna några direkta skillnader mellan könen. Möjligtvis kan man säga att männen genomgående har en något högre andel "mycket bekväm" än kvinnorna.

Inställningen till kollektiva resor påverkas naturligtvis av huruvida man utnyttjar dem eller inte. Endast 5 % av totalpopulationen angav kollektiva resor som "mycket bekväma", medan knappt 40 % ansåg dem som "bekväma". Även här är de kommunvisa skillnaderna relativt små. Klart är dock att man är mer gynnsamt inställd till kollektiva resor i Mölndals kommun. Detta torde dock främst kunna förklaras av att Mölndal i mycket högre grad är kopplat till Göteborgs kollektivnät än övriga kommuner. Detta beläggs också av att Mölndal har en avsevärt högre andel arbetsresande med kollektiva trafikmedel än övriga kommuner. För såväl män som kvinnor är andelen kollektivresenärer vid arbetsresor i stort sett dubbelt så hög i Mölndal som i näst högsta kommunen. Andelen är vidare dubbelt så hög för kvinnor som för män.

Kvinnornas inställning till kollektiva resor är också mer gynnsam än männens. Medan 47 % av kvinnorna ansåg att kollektiva resor är "mycket bekväma" eller "bekväma", var motsvarande andel för männen endast 40 %. Man kan naturligtvis inte här bortse från att kvinnorna kan vara mer gynnsamma till sin inställning genom att de så att säga är tvingade att använda kollektiva färdmedel.

När man står i en valsituation mellan olika färdmedel har man ju naturligtvis många andra faktorer att ta hänsyn till än bekvämligheten. Ofta står man kanske i en valsituation å ena sidan mellan personbil och kollektiva resor och å andra sidan cykel/moped och gång. Förutsättningen för att använda t ex cykel/moped eller att gå är rimligtvis att avstånden inte är alltför långa. Detta återspeglas delvis också i enkätresultaten. Det är sålunda närmare 30 % av de tillfrågade som svarar att det är "mycket bekvämt" eller "bekvämt" att åka cykel/moped eller att gå. Andelen är avsevärt högre i Färgelanda, medan övriga kommuner i stort sett har samma andel. Andelen är vidare genomgående påtagligt högre för kvinnor än för män. Detta beläggs av enkätresultaten vad beträffar i varje fall arbetsresorna. Andelen som cyklar/åker moped eller går till arbetet är betydligt högre i Färgelanda. Vidare är det i samtliga kommuner en högre andel kvinnor än män som åker cykel/moped eller går. I exempelvis Kungsbacka är andelen män som åker cykel/moped eller går till arbetet cirka 10 %, medan motsvarande andel för kvinnorna är närmare 23 %. Relationerna är ungefär motsvarande i övriga kommuner. I Färgelanda är dock inte övervikten för män lika markant. Här - liksom i många andra mindre orter/kommuner - tycks man använda cykeln mer. Kvinnornas högre andel förklaras vidare av att de i större utsträckning "arbetar lokalt" och alltså har kortare resväg och bättre förutsättningar att använda denna typ av färdmedel. Ur enkäten kan utläsas att kvinnor i mycket högre grad än män efter en utflyttning skaffar sig ett arbete på or-

ten och sålunda i normalfallet får kortare resväg (se vidare kapitel 7). Vidare är den inomlokala kollektivtrafiken ofta dåligt utbyggd i kranskommunerna, varför man så att säga är mer tvingad att nyttja exempelvis cykel.

9 ATTITYDER TILL RESAVDRAG

9.1 Allmänt

I tidigare avsnitt har gjorts försök att klarlägga samband mellan resavdrag och en rad andra variabler. Dessa har varit mer av beräkningsfall och har endast i mindre utsträckning tagit upp frågan om attityder till avdrag. Eftersom mycket av en individs eller familjs beteende styrs av vilken inställning man har, är det viktigt att söka få en uppfattning om detta. Här kan vara på plats att påpeka, att attityden/inställningen hos olika individer måste tas just för vad de är. Det är förvisso inte självklart att man, om och när man ställs inför en valsituation, agerar så som man borde ha gjort om man följt vad man angivit som sin inställning till en fråga.

Inom ramen för enkätundersökningen ställdes en rad frågor med inriktning mot vilken attityd de tillfrågade hade till olika frågor med anknytning till resavdragen. I detta kapitel redovisas dessa svar. Att ett särskilt kapitel ägnas åt attityder innebär inte att dessa inte tas upp på andra ställen i arbetet där så bedömts som relevant.

9.2 Inställning till resavdragssystemet

För att få en uppfattning om individens allmänna inställning till systemet med resavdrag, ställdes i enkäten frågan: "Tycker Ni att systemet med resavdrag i nuvarande utformning och omfattning är bra?". I tabell 9.1 redovisas svaren fördelade på de olika undersökningskommunerna.

Rent generellt är som synes inställningen till resavdragssystemet gynnsam. Detta är i och för sig naturligt med tanke på att en mycket stor del av enkätindividerna gör resavdrag. Av totalpopulationen var det endast 23 % som inte gjorde några avdrag alls (34 % bland kvinnorna och 14 % bland männen).

Tabell 9.1 Inställningen bland enkätpopulationen till utformningen av systemet med resavdragen. Procentuell fördelning

Kommun	Mycket bra	Bra	Dåligt	Mycket dåligt
Färgelanda	10	62	19	9
Kungsbacka	24	53	18	5
Lerum	18	68	9	5
Mölndal	11	63	19	7
T o t a l t	17	61	16	6

Inställningen torde påverkas bl a av om man gör avdrag överhuvud, hur stora avdragen är. Avdragens storlek är beroende av såväl färdsätt som längd på arbetsresorna (se kapitel 8). Klart är att man kan koppla ihop denna faktor med de kommunala skillnader som står att finna i tabellen. Som synes är inställningen mest positiv i Kungsbacka, där i stort sett var femte tillfrågad tycker systemet är mycket bra. Härfter följer Lerum, Mölndal och Färgelanda, som ligger klart under. Avdragen skiljer sig också mycket åt. I exempelvis Kungsbacka är det 38 % av samtliga tillfrågade som har avdrag större än 5 000 kronor. Motsvarande andel för Lerum är 35 %, medan Mölndal och Färgelanda har 11 respektive 17 %.

När det gäller inställningen till systemet med resavdrag bör ytterligare en aspekt framhållas. Att man gör resavdrag (och ibland t o m stora sådana) innebär inte att man med nödvändighet tycker systemet som sådant är bra. I syfte att få kunskap om inställningen till förändrade resavdrag ställdes frågan: "Skulle Ni kunna tänka Er att nuvarande resavdrag slopades och att detta kompenseras genom en allmän skattelindring?". Resultatet redovisas i tabell 9.2.

Närmare 40 % av de tillfrågade angav att de kan tänka sig att resavdragen slopas och att de kompenseras genom generellt sänkta skatter. De kommunvisa skillnaderna är relativt markanta. Mest "motstånd" finns i Kungsbacka, som också enligt ovan är den mest resbe-

Tabell 9.2 Enkätpopulationens inställning till förändring i resavdragssystemet. Procentuell fördelning

Kommun	Mannen		Kvinnan		Totalt	
	Ja	Nej	Ja	Nej	Ja	Nej
Färgelanda	38	62	36	64	37	63
Kungsbacka	27	73	34	66	30	70
Lerum	34	66	35	65	35	65
Mölndal	48	52	52	48	50	50
T o t a l t	36	64	40	60	38	62

roende kommunen. Mest gynnsamt inställd till en omläggning är man i Mölndal, där man också generellt sett gör mindre avdrag.

När man tolkar svaren på en dylik fråga, måste man ta i beaktande att det i gruppen ja-svarare finns med ett flertal personer som inte gör några resavdrag eller bara gör mycket blygsamma sådana. Att dessa är positiva till att resavdragen slopas och att alla i stället får sänkt skatt är ju tämligen självklart. Detta hindrar dock inte att även personer som gör mer eller mindre stora resavdrag kan anse att systemet inte är så bra. Detta framkommer bl a i de kommentarer som ibland lämnats i enkäterna som komplement till svaren. Härvid framkommer framför allt att man anser att fusket är så stort och därmed orättvisorna så stora att detta i sig motiverar någon form av förändring i systemet. Klart står att en generell skattesänkning av den typ som avses här skulle innebära en ekonomisk "förlust" för en relativt stor del av de tillfrågade. En grov bedömning ger vid handen att åtminstone upp mot 50 % av enkätpopulationen skulle förlora. De som bor långt från arbetet förlorar ekonomiskt mer.

9.3 Förändrat bilresande som en följd av ändrade resavdrag

Under en följd av år har energipriserna och därmed bensinpriserna ökat. Detta har skett relativt kontinuer-

ligt och förefaller hittills endast i mindre utsträckning ha inneburit att människorna använder bilen mindre. Att de höjda energipriserna inte påverkat resandet mera kanske till en del förklaras av att man så att säga anpassar sig till höjningar när dessa var och en inte är så stora. Vad dom däremot hade hänt eller händer om man på kort sikt, kanske på en gång, höjer bensinpriset kraftigt, vet man mycket litet om. I tabell 9.3 framgår enkätpopulationens svar på frågan om man tror att man skulle använda bilen mindre eller lika mycket om det blev 50 % dyrare per mil att använda bilen, t ex genom dyrare drivmedelspriser.

Cirka 60 % av alla tillfrågade gör den bedömningen att de skulle använda bilen mindre, om priserna fördubblades. Lerum har den högsta andelen och Färgelanda den lägsta. Rent allmänt kan det vara av intresse att konstatera att hela 40 % av de tillfrågade gör den bedömningen att de skulle använda bilen lika mycket. Även om man måste tolka uppgifter av den här karaktären med stor försiktighet, torde det stå klart att många anser sig vara så beroende av bilen att även kraftiga pris-höjningar inte påverkar utnyttjandet i någon högre utsträckning. Noterbart är vidare att kvinnorna genomgående i högre utsträckning tror att de skall resa mindre.

Tabell 9.3 Enkätpopulationens bedömning om man skulle använda bilen ungefär lika mycket eller mindre per år om det blev i genomsnitt 50 % dyrare per mil att använda bil, t ex genom dyrare drivmedelspriser. Procentuell fördelning

Kommun	Mannen		Kvinnan		Totalt	
	Mindre	Lika mycket	Mindre	Lika mycket	Mindre	Lika mycket
Färgelanda	52	48	54	46	53	47
Kungsbacka	53	47	63	37	58	42
Lerum	62	38	67	33	65	35
Mölnadal	55	45	65	35	60	40
Totalt	56	44	63	37	60	40

Frågan som ställdes var om man skulle minska sitt bilresande men inte med hur mycket. Som en följdfråga ställdes därför frågan med hur mycket man beräknade att bilresandet skulle minska vid en 50-procentig höjning av kostnaderna att använda bil. Svaren framgår av tabell 9.4.

Tabell 9.4 Enkätpopulationens bedömning av hur mycket man skulle minska sin årliga körsträcka om bilanvändningen ökar med 50 %. Procentuell fördelning

Kommun	10 %	10-20 %	30-40 %	40 %	Vet ej
Färgelanda	33	20	5	3	39
Kungsbacka	32	27	7	1	33
Lerum	26	17	11	2	44
Mölndal	28	15	9	7	41
T o t a l t	30	20	8	3	39

Som man kanske kunde förvänta, verkar de tillfrågade ha relativt svårt att veta vad de skulle göra vid en höjning av bilkostnaden som den antagna. Av de tillfrågade svarar 40 % att de inte vet hur mycket den årliga körsträckan skulle minska utan endast att den skulle minska. Här bör påpekas att med i svarspopulationen är endast de som gör bedömningen att körsträckan skulle minska. Denna grupp är naturligtvis mindre än totalpopulationen. Enligt tabell 9.3 var det totalt 60 % som gjorde bedömningen att deras körsträckor skulle minska vid en 50-procentig kostnadsökning. Det är dock fler än 60 % av alla tillfrågade som besvarat frågan som ligger till grund för tabell 9.4. Totalt torde det röra sig om 70 à 75 %. Detta innebär att ett antal individer som först gjort den bedömningen att de skulle åka lika mycket ändrat sig och angett att deras körsträcka skulle minska något. Denna grupp återfinns främst i kategorin "vet ej" eller "minskning 10 %".

Som framgår av tabellen är det vidare 30 % som bedömer att de skulle få minskad körsträcka med mindre än 10 %, och 20 % bedömer att den skulle minska med mellan 10 och 20 %, dvs relativt måttliga förändringar. Endast drygt 10 % anger att de skulle minska körsträckan med 30 % eller mer.

Endast mindre kommunala skillnader står att finna. Noterbart är att när det gäller minskningar på över 30 % är det 16 % som gör den bedömningen i Mölndal och 13 % i Lerum. Kungsbacka och Färgelanda ligger betydligt lägre. Detta torde ha sin förklaring i att man i framför allt Mölndal, men även i Lerum, gör den bedömningen att man vid höjda kostnader för bilresor lättare kan utnyttja de kollektiva transportmöjligheterna som finns i dessa kommuner. Såväl Kungsbacka som Färgelanda torde generellt sett ha svårare att byta till kollektiva transporter, i varje fall om inte dessa förbättras avsevärt jämfört med dagsläget.

När vi väl fått en uppfattning att många individer väntar sig ett minskat bilresande om priserna höjs, ställer man sig frågan vilken typ av resor man i första hand skulle minska på. I enkäten gavs ett antal olika svarsalternativ, som kunde kombineras av de tillfrågade i olika kombinationer. I tabell 9.5 redovisas hur svaren fördelar sig på olika alternativ. Resultaten är beräknade så att man räknas som svarande på ett alternativ om man kryssat för detta som ett ensamt svar eller som ett svar i kombination med ett annat alternativ.

Generellt kan man indela resorna i tre typer av resor, arbetsresor, serviceresor och fritidsresor. Arbetsresorna är det endast en mindre andel som angett att man skulle minska på. Noterbart är här att andelen är lägst i Kungsbacka och högst i Mölndal. Även här synes tillgången till kollektivresemöjligheter ha betydelse.

Tabell 9.5 Enkätpopulationens bedömning om vilken typ av resor man i första hand skulle minska på vid fördubblade bilkostnader. Procentuell fördelning

Kommun	Butiksresor	Resor t släkt	Fritidsresor	Arbetsresor	Tjänsteresor	Semestresor	Fritidsbostad
Färgelanda	22	18	23	9	0	27	1
Kungsbacka	18	17	35	4	1	21	4
Lerum	31	13	26	8	1	19	2
Mölnadal	24	18	25	10	1	19	3
T o t a l t	25	16	25	7	1	23	3

Fritidsresor av olika slag ligger uppenbarligen nära till hands att minska på. Semesterresor och fritidsresor mer allmänt tycks vara det som lättast kan undvåras. Resor till och från fritidsbostad har en liten andel, men alla i enkätpopulationen har inte heller tillgång till fritidsbostad. Med tanke på att 30 % av de deltagande familjerna äger eller disponerar fritidshus är dock en svarsandel på 3 % låg. Det synes alltså som om man ger bilresor till fritidsbostaden en hög prioritet.

Cirka en fjärdedel av de tillfrågade säger att de skall dra in på inköpsresor. Högst andel har - kanske något förvånande - Lerum, där nästan var tredje tillfrågad anger att de skall dra in på butiksresorna. I Kungsbacka med dess relativt spridda bebyggelse är det endast 18 % som anger att de skall dra in på butiksresorna. En dylik omläggning av resvanorna kräver en med dagens förhållanden förändrad butiksstruktur med större inslag av närbutiker även i mer utspridda bostadsområden eller en större benägenhet att kombinera inköpsresor med andra typer av resor.

Avslutningsvis skall bara de angivna svarskombinationerna kommenteras något. Bland dem som kombinerat två svar dominerar alternativen "butiksresor" och "fritidsresor" samt "semesterresor".

10 FLYTTNINGAR OCH BOSÄTTNINGSMÖNSTER

10.1 Inledning

I kapitel 6 visade vi att flyttningsrörelserna i regionen i slutet av 1970-talet återigen ändrat geografisk inriktning och att man nu kan börja tala om ett återflöde till Göteborg. Detta föranledde oss att anta att det förändrade ekonomiska klimatet, de höjda energipri- serna och en allmänt "smalare" hushållsbudget påverkat flyttningsbenägenheten och därmed kanske rentutav över- skuggat de motiv av framförallt miljökaraktär som torde ha varit utslagsgivande för flyttningsbesluten i decen- niets början. I detta kapitel görs några "djupdykningar" i tre av analysregionens kommuner - Kungsbacka, Lerum och Mölndal - med det huvudsakliga syftet att söka ur- skilja några av de viktigaste skälen bekom flyttnings- besluten och hur dessa påverkat resmönstret och resav- drag.

Materialet är hämtat ur den enkätundersökning som ingå- ende presenterats i tidigare kapitel. De reservationer, bl a i fråga om materialets reliabilitet och validitet, som anges där gäller givetvis för nedanstående behand- ling liksom utgångspunkterna för enkätens utformning och utvärdering.

10.2 Boendeform och flyttningar

Först några allmänna kommentarer om enkätresponder- nas boendeförhållanden vid svarstillfället.

Av de 470 svarande bodde ca 68 % i småhus, vilket rela- tivt sett väl överensstämmer med totalbefolkningens boendemönster i de fyra kommunerna sammantagna. I Kungs- backa och Lerum uppgår småhusandelen till mellan 75 och 80 % av det totala bostadsbeståndet. I Mölndal är mot- svarande siffra ca 40 %.

Tabell 10.1 visar att enkätrespondenterna ungefär har motsvarande fördelning avseende boendeform.

Tabell 10.1 Enkät-hushållens boendeform

Boendeform	Kungsbacka		Lerum		Mölndal	
	Abs	Proc	Abs	Proc	Abs	Proc
Småhus	108	78	99	76	61	47
Flerfamiljshus	33	22	32	24	68	53
T o t a l t	141	100	131	100	129	100

Enkätmaterialen skiljer ur dels migranter före och efter 1970, dels flyttningar inom respektive kommun och Göteborg, övriga analysregioner samt resten av landet. 401 individer/hushåll har lämnat uppgifter om sitt flyttningsbeteende. Majoriteten av dessa, dvs 83 % har flyttat efter 1970. Materialet innehåller jämfört med det statistiska materialet en tydlig överrepresentation av det senaste decenniets "flyttare". I Kungsbacka och Lerum uppgår andelen flyttare efter 1970 till 68 resp 80 %, medan motsvarande siffra för Mölndal är 95 %. Med stor sannolikhet är överrepresentationen störst i Mölndal. Materialet är således föga lämpat som underlag för diskussioner om boendestabilitet kontra mobilitet i olika kommuner. Antalet flyttare efter 1970 uppgår till 333. Av dessa har mer än hälften flyttat inom respektive kommun. Resterande, dvs 157, kommer från Göteborg eller övriga analysregioner och övriga landet, varvid andelen från Göteborg inte oväntat är dominerande, 70 %.

Den inomkommunala flyttningen efter 1970 uppvisar stora skillnader i de tre kommunerna. Närmare 90 % av enkätrespondenterna i Mölndal har flyttat inom kommunen. Som vi skall visa längre fram har majoriteten av dessa "bytt upp sig", dvs inom kommunen kunnat få den lägenhetstyp de efterfrågat. Motsvarande siffror för Kungsbacka och Lerum är 41 resp 51 %. Dessa två kommuner synes vara

mer beroende av extern migration än Mölndal. Med reservation för siffrornas representativitet i förhållande till totalbefolkningen i respektive kommun indikerar de att det föreligger viktiga skillnader när det gäller fördelningsprinciperna av olika bostadstyper och bostadsmarknadens allmänna struktur. Hög inomkommunal flyttningsfrekvens och motsvarande låg migration från närbelägna kommuner talar för att den kommunala styrningen i samband med planeringen av bebyggelsemönstret och i samband med fördelningen av lägenheter mellan å ena sidan kommunens invånare och å andra sidan "utsocknes" är stark. Dessutom kan relationen interna flyttningar-extern migration återspegla kommunens attraktivitet ur olika aspekter, exempelvis resavstånd och tillgänglighet till arbetsmarknader, graden av serviceutbud (t ex avseende rekreation, omsorg etc), det kollektiva transportnätets effektivitet osv.

Tabell 10.2 visar att huvuddelen av inflyttare kommer från Göteborg och att interaktionen med övriga analysregionen är av mindre betydelse, vilket också med all tydlighet framgår av statistikmaterialet.

Tabell 10.2 Enkätushållens flyttningsbeteende

Destination			
Ursprung	Kungsbacka	Lerum	Mölndal
Göteborg	48	29	32
Övr. analysreg	6	14	2
Övr landet	8	9	9
S u m m a	62	52	43

Av de 109 flyttarna från Göteborg bor 84 i småhus, dvs mer än 3/4. Motsvarande siffror för flyttarna från övriga analysregionen och övriga landet är att 16 av totalt 22 respektive 15 av 26 bor i småhus. Icke oväntat har majoriteten av flyttningarna således valt villan som boendeform. Behovet av att förändra boendeformen

kan också anses vara en av de viktigaste förklaringarna till varför flyttningen ägde rum. Enligt många har detta varit ett sätt att förbättra levnadsvillkoren. Till detta återkommer vi längre fram. Fördelningen av småhus respektive flerfamiljsboende i undersökningskommunerna framgår av tabell 10.3.

Tabell 10.3 Inflyttades boendeform

Utflyttnings- område	Göteborg	Övriga analysreg.	Övriga landet	Totalt	
				Abs	Proc
Inflyttnings- kommun					
Nuv boendeform					
<u>Kungsbacka</u>					
Småhus	43	6	8	57	90
Flerfam.hus	5	0	0	5	10
<u>Lerum</u>					
Småhus	23	10	4	37	76
Flerfam.hus	6	2	4	12	24
<u>Mölnadal</u>					
Småhus	18	0	3	21	49
Flerfam.hus	14	2	6	22	51
<u>Summa</u>					
Småhus	84	16	15	115	74
Flerfam.hus	25	4	10	39	26

Mer än 85 % av småhusägarna i de tre undersökningskommunerna har flyttat senare än 1973. Jämfört med statistikmaterialet kan denna siffra anses hög. Där framgår att inflyttningarna till dessa kommuner avtog efter 1973 men att däremot antalet återflyttningar till Göteborg växte. Eftersom enkätmaterialet på den här punkten inte kan anses vara representativt, avstår vi från vidare jämförelser med den allmänna utvecklingen och begränsar oss till att diskutera några av de motiv som kan ha varit styrande för migrationsbesluten inom enkätpopulationen.

10.3 Några strukturanalytiska aspekter på migrationsbenägenheten

Två viktiga variabler när det gäller att söka förklaringar till migrationsbesluten är tidpunkten för flyttningen och bosättningstiden på den aktuella adressen. Dessa variabler skall till att börja med relateras till frågor som berör flyttningsskäl och hur förvärvet av nuvarande bostad gick till. Vårt antagande i detta speciella fall är att välfärdsfaktorer i vid mening varit bestämmande för flyttningsbesluten.

I demografisk teori har bosättningstiden i en rad sammanhang använts för att förklara flyttningsbenägenheten. En rad mer eller mindre eleganta och raffinerade matematiska modeller bl a på basis av s k seminmarkovprocesser har utvecklats, varvid man utgått från antaganden om att flyttningsbenägenheten är avtagande med bosättningstiden¹⁾. De utnyttjade modellerna är till sin karaktär inte ägnade för studier med mer än några få, väl avgränsade dimensioner. Detta är förklaringen till att man i så hög grad fixerat sig vid bosättningstiden som förklaringsvariabel och undvikit hela spektrat av ekonomiska och geografiska dimensioner. I vårt fall används bosättningstiden som en pusselbit i försöken att förklara val av färdmedel vid arbets- och serviceresor och därmed indirekt resavdragens storlek och betydelse för hushållet. Flyttningstidpunkten och den sammanlagda bosättningstiden relateras således först till motiven för flyttningen och därefter till frågor som sammanhänger med resmönster och resavdrag. Som framgår av tabell 10.4 har vi tillämpat en enkel och schematisk tidsindelning: före respektive efter 1970 som huvudgrupper med undergrupp. Indelningen kan verka något godtycklig men har baserats på antaganden om att förhållandena på bostadsmarknaderna, det allmänna ekono-

1) Se t ex McGinnis, R (1968): A Stochastic Model of Social Mobility, American Sociological Review vol. 33, s. 712-722.

Tabell 10.4 Enkätpopulationens flyttningsbeteende: tidpunkt för flyttningen och bostadsform¹⁾

Boendeform	Kungsbacka		Lerum		Mölnadal	
	Före 1970	Efter 1970	Före 1970	Efter 1970	Före 1970	Efter 1970
Villa	11	119	21	74	11	46
Lägenhet	2	34	2	29	3	64
S u m m a	13	153	23	103	14	110

1) Av Kungsbackaflyttarna före 1970 hade 4 personer bott 20 år och mer, varav 1 i 40 år. Motsvarande siffra för Lerum var 8. Samtliga har bott i villa. Av enkätpopulationen finns däremot inga i Mölnadal som bott på samma adress mer än 20 år. Det vore dock förhastat att av detta dra några slutsatser om mobilitetsbenägenheten.

Tabell 10.5 Flyttare efter 1975

Boendeform	Kungsbacka	Lerum	Mölnadal
Villa	96	67	46
Lägenhet	26	26	61
S u m m a	122	93	107
Andel av samtliga flyttningar	73	74	86

miska klimatet och de individuella förväntningarna och värderingarna av välfärd, miljö etc förändrats och därmed påverkat bostadsvalet före respektive efter 1970 och inte minst efter 1974.

1960-talet kännetecknades som bekant av omfattande inflyttning till storstadsområdena. Bostadsområdena blev snabbt tränga sektorer, särskilt inom småhus- och villasektorerna. Det var då som de stora omflyttningarna började. (Jfr kapitlet om göteborgsregionen. Liknande förhållanden rådde i malmö- och stockholmsregionerna, me-

dan övriga större städer "upplevde" motsvarande utveckling först i mitten av 1970-talet.) De som flyttade från storstäderna till kranskommunerna redan i slutet av 1960-talet eller ännu tidigare fick förhållandevis gynnsamma villkor vid köp av småhus eller villor, samtidigt som kollektiv service typ barn- och äldreomsorg, transporter inom samt till och från kommunerna (i vårt fall Göteborg), daglighandel etc var dåligt utbyggd, och det dröjde i regel långt in på 1970-talet innan "infrastrukturen" nämnvärt förändrades. Detta grundlade säkerligen en rad vanor och låsningar, som svårligen kunnat brytas när förändringar inträtt. Det resmönster t ex som grundlades under dessa förhållanden på 1960-talet har troligen förblivit intakt till idag. Om många utflyttningar under 1960-talets senare del var en följd av obalanser på bostadsmarknaden, så var de flesta utan överdrift det i början av 1970-talet. Då hade det visat sig att de sk "miljonprogrammen" i storstäderna endast i ytterst få fall innebar något nämnvärt tillskott av småhus. I Göteborg byggdes liksom tidigare till mer än 85 % flerfamiljshus.

Ur miljösynpunkt var denna satsning på stora flerfamiljsområden med dagens mått mätt mindre lyckad i flertalet fall. Övergången till 1970-talet kan sägas härigenom bilda en gräns för skälen till migrationen. Miljöfaktorer av olika slag i boendet började tillmätas allt större betydelse, medan traditionella "teknokratiska" standardmått fick lägre prioritet vid bostadsvalet. 1970-talet inleddes med en "massflykt" till småhus- och villaområdena. Denna bosättning innebar för många att resavstånden till arbetet förlängdes högst väsentligt, att mer tid offrades för detta ändamål och att utgifterna för arbetsresorna ökade. Även om en del av reskostnaderna komparerades genom resavdragen, var 1970-talsflyttarna otvivelaktigt beredda att betala mer för sitt nya boende än föregående generation. Detta förhållande blev än mer tydligt efter 1974, då energipriserna steg i snabb takt. Efter 1974 blev det ekonomiska klimatet på det hela taget bistrare. Genom vår tidsindelning

kan vi åtminstone på en grov basis urskilja några betydelsefulla "klimatfaktorer" som kan ha påverkat byggelsestrukturen. För vår population har resavdragen tydligen varit av begränsad betydelse för flyttningsbesluten, eftersom de flesta flyttningarna ägt rum när resavdragens värde i förhållande till bensin-reparationskostnader minskat betydligt.

Perioden efter 1977 är också intressant, eftersom småhus- och villamarknaden blev mer och mer instabil i prishänseende, beroende på en rad yttre förhållanden av politisk-ekonomisk karaktär. Förmögenhetsaspekten torde därför ha givits mindre betydelse på senare år för flyttningar som sammanhänger med småhus- och villaköp.

10.4 Flyttningar i tid och rum

I tabell 10.6 kopplas flyttningstidpunkt (efterkriterierna i statistikstudien) med flyttningsort. I det sistnämnda begreppet ingår också den egna kommunen.

Tabell 10.6 Flyttningar fördelade i tiden och rummet: Kungsbacka

<u>P e r i o d</u>	<u>1970 o tidigare</u>	<u>1971-1973</u>	<u>1974-1976</u>	<u>1977-1979</u>
Inom den egna kommunen	4	5	11	21
Från Göteborg	1	8	20	18
Från övriga analysregionen	0	1	2	2
Från övriga landet	0	1	2	5
<u>S u m m a</u>	<u>5</u>	<u>15</u>	<u>35</u>	<u>46</u>

Med denna typ av indelning kanske vi kan göra antaganden av olika yttre faktorerers betydelse för flyttningsrörelsen - t ex förväntningarna inför fastighetstaxeringen och förändringar av avdragsrätten. Tabell 10.6,

som behandlar Kungsbacka, visar tydligt att omflyttningarna inom kommunen ökat i betydelse på senare år. Särskilt stor är denna typ av flyttning 1976-1979. Det ligger utanför denna studie att närmare granska bakgrunden till detta förhållande, men man kan onekligen ställa sig frågan om inte diskussionerna om fastighetstaxeringen 1980, marginalsatterna och avdragsrätten samt den allmänna osäkerheten om småhusägandets framtida villkor redan så tidigt som 1976-1979 drivit fram en betydande omflyttning - möjligen från större till mindre hus, från egna hem till flerfamiljshus etc. I detta ligger frågan om hur hushållen värderar de sammanlagda effekterna av förväntade politiska beslut.

När det gäller flyttningarna från Göteborg ser vi att tendensen är densamma som för det statistiska materialet, dvs en minskning av antalet flyttare mot slutet av 1970-talet.

Vad som ovan sagts om Kungsbacka tycks också i hög grad gälla för Lerum och Mölndal (tabellerna 10.7 och 10.8).

Tabell 10.7 Flyttningar fördelade i tid och rum: Lerum

P e r i o d	1970 och tidigare	1971- 1973	1974- 1976	1977- 1979
Inom den egna kommunen	4	6	19	20
Från Göteborg	1	3	17	7
Från övriga analysregionen	0	2	5	5
Från övriga landet	1	1	4	2
S u m m a	6	13	45	34

Tabell 10.8 Flyttningar fördelade i tid och rum:
Mölnadal

P e r i o d	1970 och tidigare	1971- 1973	1974- 1976	1977- 1979
Inom den egna regionen	0	7	26	42
Från Göteborg	1	8	8	14
Från övriga analysregionen	0	0	1	1
Från övriga landet	0	0	2	7
S u m m a	1	15	37	64

10.5 Flyttningorsak, bosättningstid och resmönster

10.5.1 Flyttningsskäl

Flyttningar har, som vi nämnt i inledningen till tidigare kapitel, historiskt betraktade i regel varit ett sätt för människan att förbättra eller förhindra försämringar av sina levnadsvillkor. Begreppet "levnadsvillkor" måste naturligtvis preciseras, sättas in i en historisk, samhällelig och individuell kontext, dvs ges en konkret innebörd mot bakgrund av vilken situation det skall beskriva. På makronivå bör detta rimligen inte vara något större problem så länge vi håller oss till historiska företeelser. Svårigheterna börjar uppstå om vi skall söka förklara händelseförlopp i dagsläget, eftersom vi här endast har tillgång till fragmentarisk kunskap.

Den individbaserade kunskapen, som egentligen är den mest intressanta, är svårfångad på många områden vare sig det gäller historiska händelser eller utvecklingsförlopp i nuet. När det gäller migration har det under 1900-talet gjorts ett antal enkät- och intervjustudier, som var för sig kan vara av värde för att belysa en viss frågeställning men som sammantagna inte ger en godtag-

bar förklaring till flyttningens orsaker. Dessa har makrostudierna fått "spekulera fram". Det grundläggande problemet är att klarlägga vilken innebörd individen lägger i begreppet levnadsvillkor eller, om vi vill mystifiera det ytterligare, livskvalitet vid olika tidpunkter. Dessa begrepp spänner över hela fältet av behov och önskemål som självständiga och unika människor kan ha. Det må gälla möjligheten och rätten att flytta från storstad till landsbygd, att "hoppa av" industrisamhällets prestationskrav och miljöförgiftning för att få arbeta med händerna i ett jordbruk eller ett litet företag, att på det politiska planet engagera sig för ett kärnvapenfritt Europa, att delta i manifestationer av olika slag eller att gå i inre emigration. Majoriteten av vår befolkning förknippar emellertid levnadsvillkor och livskvalitet med mera jordnära och prosaiska förändringar som t ex möjligheten att skapa sig en acceptabel boendemiljö, att få äga ett hus, att kunna ge sina barn en trygg uppväxt och en stabil plattform för framtiden. Begreppen levnadsvillkor och livskvalitet har vi därför i detta sammanhang reducerat till en fråga om några allmänna orsaker till flyttningen. Ur respondenternas synpunkt finns utrymme för en mängd tolkningar av de kategorier som angivits. Väl medvetna om svårigheterna att i detta sammanhang ange "tolkningsfria" och heltäckande svars-kategorier har vi i första hand haft ambitionen att "ringa in" några övergripande faktorer vid flyttningsbesluten, som är relaterade till tidsaspekten och därmed till några allmänna samhällsliga strömningar. Detta kanske kan ge ytterligare pusselbitar till analysen av levnadsvillkor och migration.

Flyttningorsakerna har delats in i två huvudkategorier: renodlade och kombinerade. Kategorin renodlade skäl upp-tar förmögenhetsbildning, boendemiljö, byte av arbete, ägandet av hus respektive lägenhet i sig, behov av större bostad och äktenskaps- eller sambobildning. Dessa har sedan kombinerats parvis.

Innan vi närmare diskuterar enkätsvaren vill vi uppmärksamma läsaren på att svarsalternativens utformning kan innehålla några "falluckor". Frågan är i vilken utsträckning som respondenterna uppfattat kategorin förmögenhetsbildning som kontroversiell och i stället valt de mer oprecisa och "mjuka" kategorierna boendemiljö och ägande. Under framförallt 1970-talets början ökade vilornas och småhusens värde snabbare än inflationen. Utan tvekan var denna förmögenhetstillväxt ett mycket starkt incitament för många att köpa hus. Det torde dock i efterhand vara ytterst svårt att få klarhet i om detta skäl var underordnat olika miljöfaktorer, som otvetydigt spelade en stor roll för 1970-talets dekoncentrationsprocess. Svaret på den här typen av frågor betingas säkerligen av en rad efterrationaliseringar, särskilt om förväntningar av olika slag kommit på skam. De som för 7-8 år sedan satsade på husköp i tron att det rörde sig om en lukrativ investering men i dag konfronteras med snabbt dalande priser torde knappast vilja erkänna att man i grunden gjort en dålig affär. Miljöskäl kan i detta läge bli ett bra alibi. Vi vet naturligtvis inte om så är fallet men påpekar detta för att siffermaterialet inte skall ges alltför vidlyftiga tolkningar. Det ligger dessvärre inte inom ramen för vår uppgift att t ex via intervjuer eller indirekta attitydfrågor närmare skärskåda dessa förhållanden.

323 av 379 tillfrågade har besvarat enkätfrågan. Mellanskillnaden är flyttare före 1970 som inte frågats efter flyttningsskäl. Resultatet visas i tabellerna 10.9-10.11. Boendemiljön - i renodlad form eller i kombination med faktorer som ägande, större bostad och förmögenhetsbildning dominerar som flyttningsorsak. Sammanlagt 173, dvs 53 % av respondenterna, har utpekat någon av dessa kategorier som flyttningsskäl. Boendemiljön anges av 13 % som viktigaste orsaken för flyttningen - den blir däri-genom den största enskilda renodlade kategorin. När det gäller de kombinerade kategorierna kan man av enkäten inte utläsa vilken av de två faktorer som kombinerats som väger tyngst. Av alla kombinationsmöjligheter som

angivits i enkäten har majoriteten i samtliga kommuner stannat för boendemiljö och större bostad respektive boendemiljö och ägandeform. Hur detta sistnämnda begrepp tolkats, hur många som t ex uppfattat det som synonymt med förmögenhetsbildning, framgår inte av enkäten. Som redovisas i tabellerna har ytterst få, nästan negligerbart antal, angivit förmögenhetsbildning som flyttningsorsak. Samma gäller arbetsbyte renodlat eller i kombination med någon annan kategori, men med tanke på hur arbetsmarknaden i dessa kommuner ser ut är detta inte särskilt förvånande.

Tabell 10.9 Flyttningstidpunkt och flyttningsorsak:
Kungsbacka

Period	1970-1973	1974-1976	1977-1979	Summa
<u>Flyttningsorsak:</u>				
Förmögenhetsbildning	0	0	0	0
Miljö	3	5	8	16
Arbetsbyte	2	2	1	5
Ägandeaspekt	2	3	1	6
Större bostad	3	3	2	8
Sammanflyttning	0	0	2	2

Miljö/ägandeaspekt	3	11	8	22
Miljö/större bostad	3	5	10	18
Miljö/förmögenhets- bildning	2	1	2	5
Andra skäl ¹⁾	3	3	12	18

Summa	21	33	46	100

1) Kategorin övriga kombinationer (se enkäten + öppet svarsbrev)

Tabell 10.10 Flyttningstidpunkt och flyttningssorsak:
Lerum

Period	1970-1973	1974-1976	1977-1979	Summa
<u>Flyttningssorsak:</u>				
Förmögenhetsbildning	0	0	0	0
Miljö	5	7	4	16
Arbetsbyte	0	2	1	3
Ägandenaspekt	1	3	2	6
Sammanflyttning	0	2	2	4
Miljö/ägandenaspekt	2	10	3	15
Miljö/större bostad	3	14	9	26
Miljö/förmögenhets- bildning	1	1	0	2
Andra skäl ¹⁾	13	5	11	29
Summa	25	44	32	101

1) Se motsvarande not tabell 10.9

Tabell 10.11 Flyttningstidpunkt och flyttningssorsak:
Mölnadal

Period	1970-1973	1974-1976	1977-1979	Summa
<u>Flyttningssorsak:</u>				
Förmögenhetsbildning	0	1	1	2
Miljö	2	6	4	12
Arbetsbyte	1	2	4	7
Ägandenaspekt	2	4	8	14
Större bostad	2	3	5	10
Sammanflyttning	0	1	3	4
Miljö/ägandenaspekt	5	5	6	16
Miljö/större bostad	1	7	11	19
Miljö/förmögenhets- bildning	0	3	3	6
Andra skäl ¹⁾	3	4	19	26
Summa	16	36	64	116

1) Se motsvarande not tabell 10.9

Tabellerna visar vidare att populationen är i minsta laget för att kunna utnyttjas som underlag för mera ingående diskussioner om sambandet mellan flyttningstidpunkt och flyttningsorsak. Här spelar naturligtvis respondenternas tolkning av kategorierna en stor roll. Analysen av gruppen andra skäl ger dock vid handen att miljöfaktorer i kombination med behov av större bostad i de flesta fall varit avgörande för viljan att flytta, men att andra företeelser som privatekonomi, utbud av lämpliga fastigheter, bosparande, kreditmöjligheter, faktisk eller planerad service, t ex i form av daghem och dagligvaruhandel, mera direkt påverkat flyttningsbeslutet och framförallt när det ägt rum.

Sammanfattningsvis kan vi således konstatera, att miljö i kombination med behovet av större bostad varit den viktigaste direkta flyttningsorsaken, medan faktorer av ekonomisk karaktär varit avgörande för när flyttningen ägt rum och således varit en indirekt flyttningsorsak. Några nämnvärda skillnader mellan de tre kommunerna i detta avseende kan vi inte utläsa ur enkätmaterial.

10.5.2 Resmönster och bosättningstid

Tidigare lanserade vi antagandet att bosättningstiden kan spela en viss roll för resvanorna, framförallt när det gäller val av färdmedel. Vårt antagande var i korthet följande: Ju längre bosättning på den nuvarande adressen, ju mera vanebestämt färdmedelsval. Bosättningstiden kan givetvis inte ses isolerad från andra färdmedelsvalsbestämmande faktorer - som t ex avstånd bostadsarbete, det kollektiva trafiknätets tillgänglighet och bekvämlighet, behov av serviceresor i samband med arbetsresan, möjlighet till samåkning, energipriser och avdragsmöjligheter. I regel brukar transportstudierna emellertid bortse från att vanor grundlagda genom längre tids bosättning i en ort mycket väl kan vara bestämmande för resmönstret, även om andra faktorer också pekar i samma riktning.

Av 692 tillfrågade har 620, varav 342 är män och 278 kvinnor, besvarat frågan om färdmedelsval (se tabellerna 10.12 och 10.13).

Tabell 10.12 Enkätpopulationens arbetsresor - bosättnings- och färdmedelsval: män¹⁾

Bosättnings- tid(år)	Kungsbacka			Lerum			Mölndal			Summa
	0-4	5-9	10-	0-4	5-9	10-	0-4	5-9	10-	
<u>Färdmedel</u>										
Bil	52	29	24	38	38	24	49	31	5	290
varav passag	1	0	0	0	1	0	2	1	0	5
Kollektivt	1	2	1	0	2	3	9	1	1	20
Cykel, gång	4	1	6	5	1	2	7	0	1	27
S u m m a	58	32	31	43	42	29	67	33	7	342

¹⁾ Det totala bortfallet på denna fråga är 5, varav 4 i Kungsbacka.

Tabell 10.13 Enkätpopulationens arbetsresor - bosättnings- och färdmedelsval: kvinnor¹⁾

Bosättnings- tid(år)	Kungsbacka			Lerum			Mölndal			Summa
	0-4	5-9	10-	0-4	5-9	10-	0-4	5-9	10-	
<u>Färdmedel</u>										
Bil	23	8	9	18	14	14	33	14	1	134
Varav passag	3	0	1	8	1	2	7	2	0	24
Kollektivt	7	2	3	7	5	2	16	6	4	52
Cykel, gång	8	11	8	8	8	6	12	6	1	68
S u m m a	41	21	21	41	28	24	68	28	6	278

¹⁾ För samtliga kommuner gäller att förhållandevis många inte angivit färdmedelsval. Detta bortfall är i Kungsbacka och Lerum ca 30 % samt i Mölndal 18 %.

Huvuddelen av bortfallet svarar kvinnorna för (mer än 90 %). Detta kan - men behöver naturligtvis inte - bero på att många av olika skäl inte velat uppge samåkning med sin make eller att svarsalternativen hemmaverksamhet och ingen uppgift feltolkats.

Av tabellerna framgår tydligt att antalet bilburna passagerare är negligerbart, medan majoriteten av männen är bilförare, och att ett stort antal kvinnor inte besvarat frågan. Vidare ser vi att bilen är och har varit det absolut dominerande färdmedlet och att bil användningen är störst bland dem som bott den kortaste tiden på nuvarande adress. Drygt 88 % av inflyttarna efter 1975 har valt bilen som färdmedel jämfört med 66 % av inflyttarna 1970 eller tidigare. När det gäller kollektivresenärerna och gruppen cykel och gång kan motsvarande skillnader däremot inte påvisas. Bosättningstiden kan alltså inte helt negligeras vid försök att förklara varför färdmedelsvalet varierar bland befolkningen. Som tidigare nämnts är bosättningstiden ett samlingsbegrepp för alla de vanor och länknings av ekonomisk, social och kulturell art som grundläggs efter en viss tids bosättning och således kan anses som en av de många indirekta fördelningsvariabler som vi är hänvisade till att uttolka för att få en uppfattning om vilken betydelse resavdragen haft för bebyggelseutveckling och färdmedelsval.

Av tabellen kan en annan intressant slutsats härledas. Färdmedelsvalet står inte i så stor utsträckning mellan bil eller kollektivt utan framförallt mellan bil eller cykel och gång om denna valmöjlighet finns. På längre resavstånd används bilen, kollektivtrafikens andel är här negligierbar. Ligger arbetsplatsen inom cykel- eller gångavstånd, är cykel eller gång det alternativ de flesta valt. Andelen cykel- och gångtrafikanter är som synes större än kollektivresenärerna (16 % mot 12 %). Nära 72 % av kollektivresenärerna och av cykel- och gångtrafikanterna är kvinnor. Detta antyder att flertalet förvärvsarbetande kvinnor söker sig till lokala arbetsplatser i samband med flyttningen. Samåkningar av enkätsvaren att döma nästan inte, men å andra sidan har som nämnts en stor andel av kvinnorna inte lämnat någon uppgift alls. Såsom resavdragssystemet i

dag är konstruerat är det helt enkelt omöjligt att få fram seriösa uppgifter om samåkningens omfattning.

Några nämnvärda skillnader mellan kommunerna i fråga om färdmedelsval går inte att finna. Av kvinnorna använder mer än hälften bilen, den högsta andelen återfinns i Lerum och är 56 %. Bilandelen bland männen pendlar från 81 % till 88 %, varvid mölndalsborna svarar för det lägre värdet, medan invånarna i Kungsbacka och Lerum i båda fallen ligger på 88 %. Den höga bilandelen i Mölndal är något förvånande, eftersom kollektivnätet kan anses vara bättre utbyggt mot Göteborg än vad som är fallet i de övriga två kommunerna. Inom Mölndals kommun är nätet emellertid ytterst bristfälligt. Förmodligen återspeglar resultatet också enkätpopulationens bristande representativitet i förhållande till totalbefolkningen.

Flyttningarna har naturligtvis förändrat resmönstret. Endast de inomkommunala flyttarna uppger att resvolymen inte förändrats i nämnvärd omfattning. En viss skillnad i detta avseende kan emellertid iakttagas om flyttarna jämförs kommunvis. Ytterst få i Kungsbacka och Lerum förknippar flyttningen med ökad resvolym. I Mölndal anger en relativt sett stor grupp att resvolymen ökat något. För samtliga tre kommuner gäller att flyttningen endast i undantagsfall fört med sig minskad resmängd.

Flyttarna från Göteborg har i flertalet av fallen konfronterats med ökad resmängd. Undantag från detta förhållande är flyttarna till Mölndal, där majoriteten uppger att ökningen inte varit särskilt stor. Många av flyttarna inom kommunen har t ex fått längre arbetsresor än de som flyttat från Göteborg. Av de få fall som representerar flyttning från övriga analysregionen och landet i övrigt har majoriteten uppgivit att flyttningen lett till större volym för resor mellan bostad och arbete.

Den fråga som emellertid är mest intressant i detta sammanhang är om flyttningen inneburit ändrat färdmedelsval och ändrad resavdragssituation. Ungefär 80 % av de tillfrågade uppger att så ej varit fallet. Skillnaden mellan kommunerna är obetydlig - i Kungsbacka är andelen som skiftat från kollektivt till bil något större än för de båda övriga kommunerna.

Flyttningarna från Göteborg, övriga analysregionen och övriga landet har i de flesta fall vidare medfört att resavdragssituationen förändrats. I genomsnitt är ökningen för flyttarna från Göteborg per hushåll betraktat ca 130 %. I de få fall som representerar flyttare från övriga landet rör det sig i stället om minskningar på inemot 60-70 %. Reseavdragssituationen har för en majoritet av hushållen förändrats genom flyttningen, men denna förändring beror inte på skifte av färdmedel utan i huvudsak på att resavstånden ökat eller minskat. De få undantag som finns från detta allmänna förhållande gäller övergångarna från kollektiva transportmedel till cykel och gång. Det är framförallt kvinnorna som svarar för detta skifte. Hushållens avdragsnivå påverkas emellertid av allt att döma inte nämnvärt av denna förändring, utan det är mannens längre arbetsresor som ger det verkliga utslaget i budgeten.

På det hela taget är förändringarna av färdmedelsval efter flyttningarna obetydliga. Bilen har dominerat som färdmedel till och från arbetet före flyttningen och har så förblivit därefter. Den stora "förloraren" i detta sammanhang är kollektivtrafiken - vare sig det gäller korta eller långa distanser.

Förhållandet är likartat i alla tre kommunerna. De inomkommunala näten är dåligt utbyggda. På längre sträckor t ex som pendlingstrafik till Göteborg framstår kollektivtrafiken inte som något reellt alternativ till bilismen vare sig det gäller bekvämlighet, tillgänglighet eller turtäthet.

10.6 Avslutning

Orsakerna till 1970-talets befolkningsomfördelningar låter sig knappast formuleras i en enkel formel beroende bl a på att den ekonomiska utvecklingen under detta decennium uppvisar en rad olika, delvis motsägande tendenser. I mitten av 1970-talet sker ett brott av den allmänna tillväxttrend och framtidsoptimism som kännetecknat decenniet innan och 1970-talets första hälft. I detta kapitel har vi åtskilliga gånger framhållit att migration i grunden är ett uttryck för behov och önskemål om att förändra existerande levnadsförhållanden.

Levnadsförhållanden har vi använt som ett samlingsbegrepp för alla de företeelser av kvantitativ och kvalitativ karaktär som kan tänkas styra människornas dagliga liv och framtidsplanering. De ekonomiska storheterna är således en del av detta aggregat som ligger till grund för beslutet att flytta. I detta kapitel har vi visat att boendemiljön i kombination med egenvärdet av bostadsägandet och behovet av större bostad varit de främsta direkta drivkrafterna bakom migrationsbesluten. Vi har även visat att ekonomiska bedömningar och förväntningar både av samhällsutvecklingen i stort och den egna sfären direkt styrt tidpunkt, förflyttning och val av boendeform. I den privata kalkylen har resavdragen ingått som en om än underordnad komponent och bidragit till att neutralisera vissa av de merkostnader som flyttningen inneburit genom längre resavstånd och i regel sämre möjligheter att nyttja kollektiva transporter.

Vi har också visat att flyttningstidpunkt och bosättningsstad är användbara men ofta förbisedda förklaringsvariabler avseende flyttningsorsaker, resmönster och färdmedelsval. Mycket tyder t ex på att bilanvändningen är störst bland dem som bott den kortaste tiden på en plats. Förändringarna av färdmedelsvalet är efter flyttningarna obetydliga. Av det material som redovisats framgår dock att kollektivtrafiken både förlorar på korta och långa distanser. Flyttningarna har vidare

inneburit att resavdragen förändrats. Omfattningen och riktningen av dessa förändringar beror naturligt nog på flyttningens ursprung. Sammanfattningsvis kan vi konstatera att utflyttningarna från Göteborg inneburit drastiska ökningar av resavdragen, medan flyttningar från andra delar inom regionen och övriga landet medfört minskade resavdrag.

11 INKOMSTSTRUKTUR OCH PENDLING

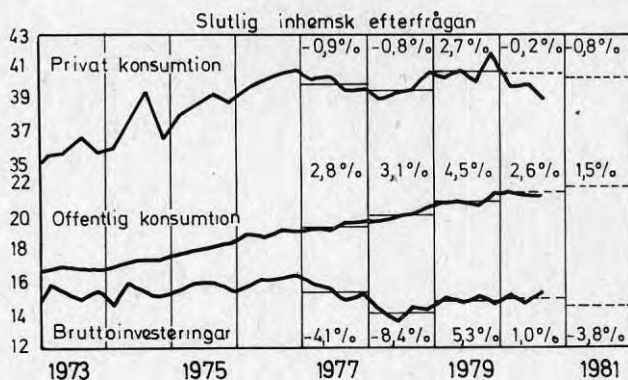
11.1 Inledning

När man försöker bedöma de ekonomiska förändringarna för samhälle och hushåll under 1970-talet rör man sig med flera extrema situationer samtidigt. Det allmänna arvet från det "gyllene" 1960-talet bestod i en tämligen hög inflationstakt och en något avtagande sysselsättning i industrin. Hushållens disponibla inkomster fortsatte att öka vilket under den första hälften av 1970-talet bl a gav utslag i en något ökande privat konsumtion. Efter oljeprishöjningarna fördes en expansiv finans- och penningpolitik som bidrog till att åtminstone ytligt sett eliminera alla krissyntom. Detta är också en trolig förklaring till att dekoncentrationsprocessen, i stället för att avta de första åren efter energikrisen, fortsatte att öka. Mycket talar för att konsumenterna genom den förda ekonomiska politiken invaggades i en falsk säkerhet.

Oljeprishöjningarna slog däremot snabbt igenom på konsumentprisindex, men den snabbaste stegringen sedan 1950-talet torde dock inträffa i år - om beräkningarna håller blir stegringen 1980-1981 ca 14 %. Av prishöjningarna detta år bedöms bränsle och drivmedel svara för 25-30 %.

Den svaga utvecklingen av de reala disponibla inkomsterna är troligen en av de viktigaste orsakerna till att den privata konsumtionens tillväxttakt tenderar till att minska i reala priser mätt. I figur 11.1 redovisas den privata konsumtionens utveckling sedan år 1973 beräknad enligt 1975 års priser. Åren 1977-1978 sker en smärre nedgång följt av uppgång fram till år 1980 då trenden åter är nedåtgående. År 1981 beräknas konsumtionsminskningen uppgå till 0,8 %. Genom den accelererande prisutvecklingen har värdet av hushållens disponibla inkomster - som utvecklats synnerligen gynnsamt under 1970-talet - med toppar 1974/75 och 1979/80

(ökningen omkring 14-15 %) kraftigt naggats i kanten. Köpkraften innevarande år sjunker med stor sannolikhet med 1-2 %¹⁾.



Figur 11.1 Utvecklingen av den privata konsumtionen under 1970-talet (1975 års priser)
Källa: Sveriges Industriförbund

I och med oljeprishöjningarna ökade transportkonsumtionens andel av den privata konsumtionen (här ingår prisstegringarna på färdmedel) men har därefter stannat på samma nivå som före energikrisen. Under 1970-talets första hälft motsvaras denna förändring också av en stark ökning av persontransportarbetet - det var då kurvorna för reslängden, antal bilar i trafik och nyregistrerade bilar stadigt pekade uppåt. Ju närmare 1980-talet vi kommer ju långsammare blir tillväxten av transportarbetet.

Tabell 11.1 visar persontransporternas andel av den totala privata konsumtionen. Figur 11.2 illustrerar persontransportarbetets utveckling t o m 1980. Eftersom

1) Sveriges Industriförbund (1981), Konjunkturrapport från Sveriges Industriförbund, Stockholm; Sveriges Industriförbund (1980): Industrikonjunktoren 1979, Stockholm; Handelsbanken (1981): Aktuell Ekonomi, Stockholm; SCB (1981): Statistisk Årsbok 1980, Stockholm.

konsumtion och transportmängder mäts i olika mått, kan man naturligtvis inte göra några direkta jämförelser. På relativtalsbasis kan vi emellertid urskilja tillväxthastigheter, och det är utifrån dessa som ovanstående resonemang förts.

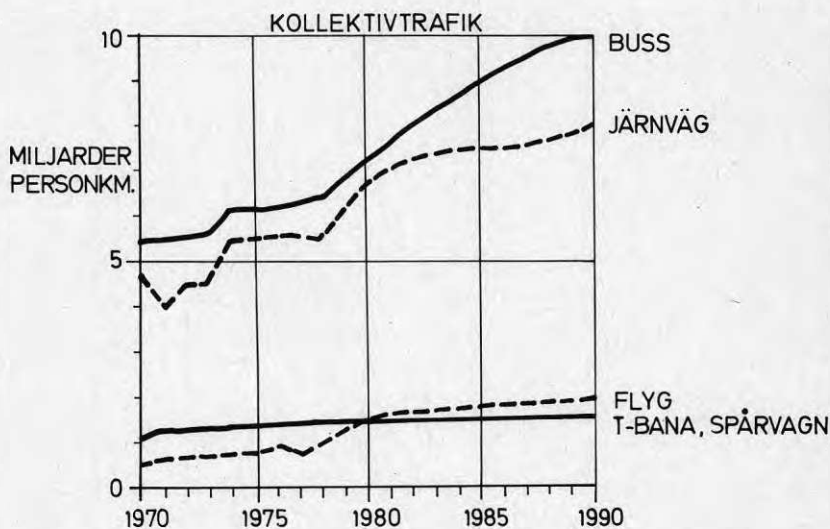
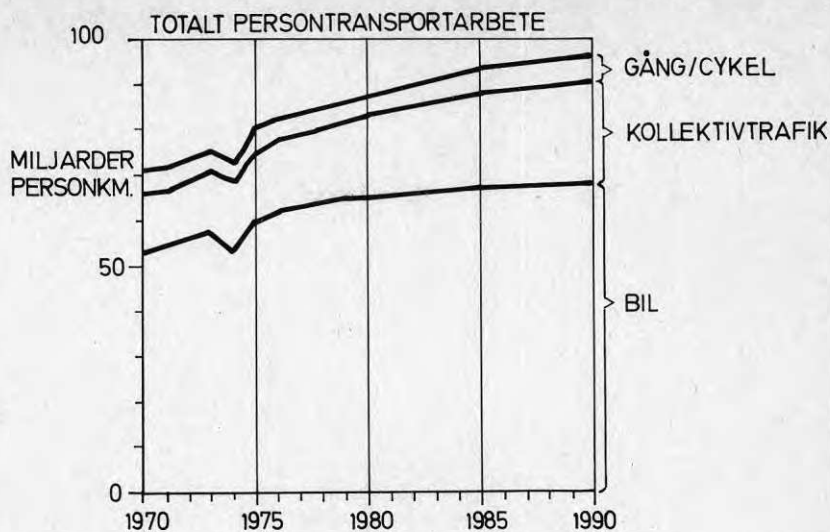
Tabell 11.1 Relationen mellan konsumtion av persontransporter och total privat konsumtion 1965-1980. Löpande priser, 1000-tal milj kr

År	1965	1970	1975	1980
Total privat konsumtion	65	92	155	267
Konsumtion av persontransporter	8	12	22	36
Persontransportkonsumtionens andel av den totala privata konsumtionen	12	13	14	13

Källa: Statistisk Årsbok, SCB

Lägger man samman alla pusselbitar som kan tänkas ha betydelse för hushållens ekonomi förefaller det som om beroendet av statliga subventioner för arbetsresor ökat för alla som bor mer än 15 kilometer från sin arbetsplats.

År 1970 utgjorde bensinpriset (regular bensin) 28 % av bilresavdraget. År 1980 hade denna andel stigit till 42 %. Av indexserien i tabell 11.2 framgår att bensinpriset stigit avsevärt snabbare än resavdragen, en relationsförändring som inträder år 1974 och accentueras de följande åren. I tabell 11.3 görs vidare en jämförelse med prisutvecklingen för 15 kilometers enkel bussresa. I detta fall har priserna naturligtvis stigit lika snabbt som höjningen av resavdragen. År 1980 var resavdraget 7 kronor för de första 1 000 milen. Som jämförelse kan nämnas att den statliga milersättningen, dvs för resor med egen bil i tjänsten, samma år uppgick till 11.60 kronor.



Figur 11.2 Transportarbetets utveckling 1970-1990

Källa: Transportrådet, Transportsektorn,
Prognos för tiden fram till år 1990, TPR
1980:3

Resavdragen har inte på långt när följt den allmänna prisutvecklingen. Detta säger emellertid inte så mycket om det reala värdet för den enskilde individen. Detta beror på inkomstnivå, summan av andra skatteavdrag och resvolym. Värdet av resavdragen är störst i de inkomst-

Tabell 11.2 Bensinprisernas och bilreseavdragens förändringar under 1970-talet

År	Bensinpris regular		Bilreseavdrag 1000 mil		Bensinprisets andel av bilrese- avdraget 1000 mil	
	kr/lit	index	kr/mil	index		
1970	0.85	100	3.00	100		28
1971	0.95	112	3.30	110		28
1972	0.97	114	3.40	113		28
1973	1.05	124	3.50	117		30
1974	1.34	158	3.80	127		34
1975	1.40	165	4.10	137		34
1976	1.58	186	4.60	153		34
1977	1.63	192	5.20	173		31
1978	1.85	218	5.60	187		33
1979	2.17	255	6.10	203		35
1980	2.91	342	7.00	233		42

Källa: SCB och Riksskatteverket.

Tabell 11.3 Snittpris för enkel bussresa
15 km

År	Pris, kr	Index
1970	3:37	100
1975	5:36	159
1980	8:20	243

Källa: SCB

klasser som har de högsta marginals-kattenivåerna och de längsta arbetsresorna. Som visats i Stockholms läns landstings studie av 1978 års självdeklarationer är andelen bilreseavdrag och resavdragens storlek stigande med inkomsten¹⁾. Hur starka är dessa samband och har de generell giltighet? Vi antar att det här kan finnas stora regionala variationer beroende på boendemönster och arbetsmarknadsmässiga samband. Uppenbart är emellertid att alla de som inte har några eller har ytterst små avdrag skattevägen delfinansierar långpendlarnas arbetsresor.

1) Stockholms läns landsting (1980): En undersökning om avdragen för arbetsresor i Stockholms län enligt 1978 års självdeklaration, Stockholm.

Vi utgår i detta kapitel från antagandet att majoriteten av långpendlarna ur inkomstsynpunkt inte nämnvärt - med undantag från vissa speciella områden - skiljer sig från befolkningen i storstäderna och därför är beroende av resavdragen för att kunna bibehålla den standardnivå som kännetecknar stadsbefolkningens genomsnitt.

Bakgrunden till detta antagande är att det under 1970-talet generellt sett skett en utjämning i socioekonomiskt avseende mellan befolkningen i inflyttningskommunerna i storstadsregionerna och storstäderna. De strukturella och konjunkturella förändringarna av vårt näringsliv som kännetecknade 1970-talet ledde till - framförallt under de fem första åren - att betydande omflyttningar mellan regioner i landet ägde rum. Detta har vi också visat i tidigare kapitel. Därigenom blandades olika socioekonomiska skikt. Å ena sidan de tusentals som "tvingats" migrera av arbetsmarknadsskäl, dvs medelålders människor med genomsnittliga inkomster, och å andra sidan de som migrerat från storstaden av miljö- och förmögenhetsskäl, varav en stor andel unga och välavlönade.

Beroendet av statliga subventioner för boende och arbetsresor har således ökat i betydelse för många människor under 1970-talet. Detta gäller särskilt för dem som p g a arbetsmarknadens förändringar fått längre avstånd mellan bostad och arbete (men det finns ju som vi framhållit ett icke obetydligt antal, som av andra skäl valt längre resavstånd). Omflyttningarna har i regel inneburit att transportarbetet för service- och fritidsresor ändrats föga (se vidare tabellerna 8.5 och 8.6, sid 102)¹⁾. Ett ökat totalt transportarbete i kombination med snabbt stigande priser inom transportsektorn har för dessa migranter inneburit att större del av de disponibla inkomsterna måste användas för transporter och att resavdragen - även om de saknat betydelse

1) En utförlig beskrivning av färdmedelsval och resor fördelade på ärendekategorier finns i Asp, K och Lundin, O (1980): Kollektivtrafiken i bilsamhället, Linköping.

se för flyttningsbesluten i sig - fått en allt större roll i hushållens budget.

11.2 Inkomster och resvolym

Den hypotes som lanserades i förra avsnittet rymmer en rad delfrågeställningar som måste besvaras innan hypotesen kan testas i sin helhet. Den första frågan är: hur ser individernas inkomst- och resbild ut? Vilka samband kan det tänkas finnas mellan inkomstnivå och resvolym? Är reslängderna jämnt fördelade över alla inkomstskikt eller är det så - som ofta hävdas - att höginkomsttagare har större resvolym än låginkomsttagare och att det i grund och botten är låginkomsttagarna som finansierar höginkomsttagarnas resor?

Liksom tidigare får enkätmaterialiet bilda vårt verklighetsunderlag - hur bräckligt det än må vara. Eftersom vi i detta sammanhang inte gör några jämförelser med det statistiska materialet, redovisas även uppgifterna för Färgelanda kommun. Materialet från Färgelanda är särskilt intressant i detta sammanhang, eftersom det till skillnad från Kungsbacka, Lerum och Mölndal är frågan om en utpräglad glesbygdskommun, där man skulle kunna vänta sig något annorlunda inkomstfördelning och avstånd till arbetsplatserna.

Totalt har mer än 750 personer besvarat frågorna om inkomster och resavstånd bostad-arbetsplats efter flyttningen. En minoritet saknar inkomst och har därför inte heller någon resväg och återfinns således inom gruppen inkomster mindre än 24 000 kronor och resavstånd kortare än 10 kilometer. Denna minoritetsgrupp utgör 12 % av samtliga tillfrågade. I inkomstskiktet mellan 24 000 och 50 000 kronor återfinns 19 % av respondenterna. Mer än två tredjedelar av dessa är kvinnor och har en resväg som inte överstiger 10 kilometer. Medelinkomstgruppen består av drygt 370 personer, dvs 50 % av samtliga åter-

finns i huvudsak inom de två första resavståndsklasserna (närmare 69 % av antalet med dessa inkomster)¹⁾.

Tabell 11.4 Inkomster och resavstånd efter flyttningen: Färgelanda

Bruttoinkomster taxeringsåret 1979, kr	Avstånd (km)								SUMMA
	0 - 10		11 - 30		31 - 50		50 -		
	Tot	varav kv	Tot	varav kv	Tot	varav kv	Tot	varav kv	
0- 23999	14	13	-	-	2	2	-	-	16
24000- 49999	20	19	4	3	2	2	-	-	26
50000- 74999	24	14	10	1	6	1	-	-	40
75000- 99999	4	4	4	-	2	1	-	-	10
100000-124999	-	-	1	-	-	-	-	-	1
125000-149999	1	1	-	-	-	-	-	-	1
150000-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
S u m m a	64	51	19	4	12	6	0	0	95

Tabell 11.5 Inkomster och resavstånd efter flyttningen: Kungsbacka

Bruttoinkomster taxeringsåret 1979, kr	Avstånd (km)								SUMMA
	0 - 10		11 - 30		31 - 50		50 -		
	Tot	varav kv	Tot	varav kv	Tot	varav kv	Tot	varav kv	
0- 23999	28	27	-	-	1	1	-	-	29
24000- 49999	32	32	17	17	6	6	-	-	55
50000- 74999	18	12	16	9	10	6	-	-	44
75000- 99999	14	2	18	2	19	2	-	-	51
100000-124999	8	1	12	1	4	-	-	-	24
125000-149999	3	-	3	-	2	-	3	-	11
150000-	6	2	6	-	2	-	-	-	14
S u m m a	109	76	72	29	44	15	3	-	228

1) Med medelinkomster avses i detta kapitel inkomstintervallet 50 000-99 999; låginkomst definieras som inkomster inom intervallet 0-49 999, medan höginkomstgruppen är en med en årlig inkomst på 100 000 och mer.

Tabell 11.6 Inkomster och resavstånd efter flyttningen: Lerum

Bruttoinkomster taxeringsåret 1979, kr	Avstånd (km)								SUMMA
	0 - 10		11 - 30		31 - 50		50 -		
	Tot	varav kv	Tot	varav kv	Tot	varav kv	Tot	varav kv	
24000- 49999	27	25	8	8	1	1	-	-	36
50000- 74999	22	9	22	15	1	1	-	-	45
75000- 99999	11	2	42	15	4	-	1	-	58
100000-124999	3	2	20	6	6	-	-	-	29
125000-149999	2	2	3	2	14	-	1	-	20
150000-	-	-	-	-	3	-	-	-	3
S u m m a	65	40	95	46	29	2	2	0	191

Tabell 11.7 Inkomster och resavstånd efter flyttningen: Mölndal

Bruttoinkomster taxeringsåret 1979, kr	Avstånd (km)								SUMMA
	0 - 10		11 - 30		31 - 50		50 -		
	Tot	varav kv	Tot	varav kv	Tot	varav kv	Tot	varav kv	
0- 23999	30	30	2	2	-	-	-	-	32
24000- 49999	24	19	7	7	-	-	-	-	31
50000- 74999	37	23	26	15	-	-	-	-	63
75000- 99999	20	7	36	7	2	1	-	-	58
100000-124999	7	2	11	-	-	-	-	-	18
125000-149999	2	-	2	-	-	-	-	-	4
150000-	3	-	2	-	-	-	-	-	5
S u m m a	123	81	86	31	2	1	0	0	211

Om vi för åskådlighetens skull vänder på kakan och ser på resavstånden, får vi följande resultat: 50 % uppger sig bo inom gång- eller cykelavstånd till arbetsplatsen. Om vi reducerar med de personer som vid svarstillfället inte förvärvsarbetade, får vi ändå det något överraskande resultatet att 40 % av samtliga responden-

ter har gång- eller cykelavstånd till arbetet. Tidigare har vi pekat på att det inte är ovanligt att kvinnorna söker sig till de lokala arbetsmarknaderna efter flyttningen. Vårt material visar emellertid att minst en tredjedel av männen har kortare resväg än 10 kilometer, vilket delvis vederlägger föreställningen om att flyttningar mellan storstäder och omgivande område i princip innebär kraftigt ökande transportarbete p g a att endast en bråkdel kan byta till lokala arbetsplatser i samband med flyttningen. Ungefär lika många bor inom vad man skulle kunna kalla för normalt pendlingsavstånd, dvs upp till 30 kilometer från arbetsplatsen. Det verkliga avståndet beror här på kommuntyp och kommunens läge i förhållande till olika arbetsplatser. I Färgelanda och Mölndal har majoriteten ett genomsnittligt resavstånd på 12-14 kilometer, medan motsvarande genomsnitt för Lerum och Kungsbacka ligger på 28 kilometer.

Den kommunvisa jämförelsen visar tydligt att det inte finns något direkt samband mellan höga inkomster och långa resvägar.

11.3 Inkomster och resavdrag

Nästa fråga är om antalet resavdrag och resavdragens storlek samvarierar med inkomstnivån. Enligt den tidigare refererade deklarationsundersökningen i Stockholms län 1978 ökar antalet resavdrag något med inkomsten, medan storleken tydligt är beroende av inkomstnivå, dvs i princip en proportionell relation - ju större inkomster, ju större avdrag. Genomsnittsavdraget ligger här på 3 500 kr.

Enkätaterialet (tabellerna 11.8-11.11) visar också att antalet resavdrag i viss mån är beroende av inkomsternas storlek. Den tendens som kan urskiljas är att andelen inkomsttagare med resavdrag ökar med ökande inkomst. Vidare pekar materialet på att höginkomsttagare är underrepresenterade för avdrag under 5 000 kronor, medan de är överrepresenterade för avdrag över 5 000

Tabell 11.8 Inkomster och resavdrag: Färgelanda

Bruttoinkomst taxeringsåret 1979	Resavdrag (kr)							
	Inga avdrag		Mindre än 2500		2500-4999		5000-7499	
	man	kvin	man	kvin	man	kvin	man	kvin
0- 23999	1	1	-	-	-	-	-	-
24000- 49999	-	2	-	-	-	-	-	-
50000- 74999	11	15	8	5	8	4	3	-
75000- 99999	10	13	9	8	2	1	3	-
100000-124999	1	4	3	1	2	-	-	-
125000-149999	-	-	-	-	-	-	-	-
150000-	-	-	1	1	-	-	-	-
S u m m a	23	35	21	15	12	5	6	0

Tabell 11.9 Inkomster och resavdrag: Kungsbacka

Bruttoinkomst taxeringsåret 1979	Resavdrag (kr)											
	Inga avdrag		Mindre än 2500		2500 - 4999		5000 - 7499		7500 - 10000		10000 och mer	
	man	kvin	man	kvin	man	kvin	man	kvin	man	kvin	man	kvin
0- 23999	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
24000- 49999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
50000- 74999	1	4	4	4	4	2	5	-	1	-	2	1
75000- 99999	9	17	11	17	6	2	15	2	9	1	6	-
100000-124999	1	8	8	10	1	2	8	4	8	-	3	-
125000-149999	4	2	-	2	-	1	3	4	3	-	1	-
150000-	5	2	-	3	1	-	3	1	2	2	2	-
S u m m a	20	34	23	37	12	7	34	11	23	3	14	1

kronor. Medelinkomsttagare är svagt överrepresenterade för avdrag under 5 000 kronor medan de är något klarare underrepresenterade för avdrag över 5 000 kronor. Antalet låginkomsttagare är litet i materialet. Om man skall tala om någon tendens, så är den att dessa är underrepresenterade för avdrag över 5 000 kronor (det

finns ingen låginkomsttagare i det intervallet). Vi kommenterar enkätmaterialen utförligare.

Tabell 11.10 Inkomster och resavdrag: Lerum

Bruttoinkomst taxeringsåret 1979	Resavdrag (kr)									
	Inga avdrag		< 2500		2500-4999		5000-7499		10000 o mer	
	man	kvin	man	kvin	man	kvin	man	kvin	man	kvin
- 23999	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-
24000- 49999	3	2	-	1	-	-	-	-	-	-
50000- 74999	3	2	15	8	4	6	5	1	3	-
75000- 99999	3	8	8	23	8	4	18	3	13	-
100000-124999	1	11	1	8	2	3	16	1	10	-
125000-149999	-	-	1	1	1	1	2	-	-	-
150000-	-	-	0	2	1	-	2	-	-	-
S u m m a	10	24	25	44	16	14	43	5	26	0

Tabell 11.11 Inkomster och resavdrag: Mölndal

Bruttoinkomst taxeringsåret 1979	Resavdrag (kr)									
	Inga avdrag		< 2500		2500-4999		5000-7499		10000 o mer	
	man	kvin	man	kvin	man	kvin	man	kvin	man	kvin
0- 23999	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24000- 49999	2	-	3	2	5	-	-	-	-	-
50000- 74999	1	4	16	11	5	4	4	-	1	1
75000- 99999	4	10	18	23	18	3	6	1	2	-
100000-124999	-	2	2	12	12	1	1	1	1	-
125000-149999	-	-	1	2	1	-	1	-	-	-
150000-	-	-	4	5	2	-	-	-	-	-
S u m m a	7	16	44	55	43	8	12	2	4	1

Tabellerna 11.8-11.11 visar hur resavdragen fördelas på olika inkomstklasser i de berörda kommunerna. Av de 735 som besvarade enkätfrågorna gjorde 169 motsvarande 23 % inga avdrag. Dessa fördelar sig på inkomstskikt enligt följande: låginkomsttagare 8 %, medelinkomsttagare 68 % och återstoden höginkomsttagare 24 %.

Den här fördelningen är intressant - intuitivt skulle man kunna förmoda att låginkomstgruppen är den som är mest företrädd i klassen inga avdrag. Vi ser emellertid att medelinkomsttagarna dominerar bilden, men att ett icke ringa antal höginkomsttagare finns företrädda. Antalet som gör mindre avdrag än 2 500 kronor per år uppgår till 264, dvs 36 % av antalet respondenter, varav mer än 70 % är medelinkomsttagare. Detta förhållande upprepas i stort sett även i avdragsintervallet 2 500- 4 999 kronor - drygt 70 % av alla som gör avdrag av denna storleksordning är medelinkomsttagare.

En intressant skillnad jämfört med föregående avdragsklass är att andelen höginkomsttagare är så stor som 26 %. En av förklaringarna till denna höga siffra är att de mest attraktiva bostadsområdena i Mölndal ligger relativt nära arbetsmarknaderna i Göteborg och i den egna kommunen. Här bor de flesta höginkomsttagarna i kommunen, vilket således även slagit igenom i enkätmaterialen.

De två sista avdragsintervallen samt den öppna klassen, dvs avdrag över 10 000 kronor, innehåller sammanlagt 185 arbetspendlare, dvs 25 % av antalet respondenter. Domineras den här gruppen av höginkomsttagarna, vilket ofta hävdas i den allmänna debatten. Antalet höginkomsttagare är 79, dvs 43 %. Resten utgörs av medelinkomsttagare. Höginkomsttagare är överrepresenterade för avdrag över 5 000 kronor. De flesta höginkomsttagarna kommer från Kungsbacka och Lerum. Färgelanda är överhuvudtaget inte representerad av några från medelinkomstgruppen, som sammanlagt uppgår till 59 %.

Däremot ser vi att andelen höginkomsttagare är större än i de övriga avdragsintervallen var för sig. Om vi emellertid delar upp resavdragen i två kategorier - 0 - 4 999 kronor, där således avdraget för Stockholms län återfinns, och 5 000 - 10 000 och därutöver - blir förhållandet att 75 % återfinns i "genomsnittsintervallet" och att således endast 25 % utnyttjar avdrag över 5 000 kronor.

Avdragsmönstret i kommunerna följer dessa allmänna drag men påverkas naturligt nog dessutom av kommunernas läge i förhållande till de närmast belägna arbetsmarknaderna och således av på förhand givna minsta pendlingsavstånd.

En likhet kan emellertid iakttagas: i samtliga kommuner har majoriteten av pendlarna lägre avdrag än 2 499. I de högre avdragsintervallen är skillnaderna mellan Färgelanda och Mölndal å ena sidan och Kungsbacka och Lerum å den andra sidan uppenbar.

11.4 Avslutning

I detta kapitel har vi gjort ett enkelt försök att mot bakgrund av den allmänna ekonomiska utvecklingen i vårt land testa några antaganden om förhållandet mellan inkomstnivå, resavstånd och resavdrag. Utgångspunkten för den empiriska studien i detta kapitel har varit att det är medelinkomsttagarna - och inte höginkomsttagarna - som har de mesta och största avdragen, dvs det verkar antals- eller storleksmässigt finnas någon samvariation mellan inkomster och avdrag. Antagandet baseras på kunskapen om den regionala omvandlingsprocess som skett under 1970-talet och som bl a inneburit att olika inkomstskikt blandats i storstädernas "förkommuner".

Om resavdragen slopas får många arbetspendlare ompröva sina ekonomiska åtaganden i många avseenden. Frågan

är om alla de som idag gör avdrag med 5 000 kronor per person och förmodligen omkring 10 000 kronor per hushåll och år kan bibehålla nuvarande boendestandard. Slopas resavdragen kan betydande, nya regionala omflyttningar bli följden. För kranskommunerna kan detta i sin tur skapa överskådliga ekonomiska problem.

Denna studie avser frågan om resavdragens betydelse för den enskilde, för kommun och stat och för bebyggelseutvecklingen.

De resultat som presenteras i studien är främst baserade på en omfattande enkätundersökning, men även på bearbetningar av offentlig statistik och litteratur.

Rent allmänt kan sägas att resavdragen ingår i en mycket komplex bild av avdrag och bidrag, där den enskildes ekonomi påverkas av en mängd olika faktorer. Det samma gäller självfallet statens och kommunernas ekonomi.

Att utifrån dessa många orsak-verkan samband renodla effekterna av resavdragens vara eller inte vara ställer sig i och för sig näst intill omöjligt.

Inledningsvis i studien konstateras att i olika länder finns varierande regler för resavdrag. I vissa fall godtages inga sådana avdrag medan i andra - såsom i Sverige - de är relativt frikostiga. Denna iakttagelse, att resavdragens omfattning varierar från land till land, skulle i och för sig kunna ge upphov till frågor om vissa andra faktorer har utvecklats olika mellan länderna.

En huvudfrågeställning i vår studie har varit att söka ge svar på frågan om resavdragen har påverkat den bebyggelseutveckling som vi har haft här i Sverige. Det är i samband härmed som de internationella jämförelserna är värdefulla. Inget pekar nämligen på att i sak har bebyggelseutvecklingen varit annorlunda i Sverige än i andra i-länder. Det iögonfallande vid

internationella jämförelser är att bebyggelseförloppen i väldigt hög grad är likartade. De variationer som finns torde mer förklaras av långsiktiga kulturella och stadsplanemässiga variationer än förekomsten av resavdrag. Vi vågar därför dra den slutsatsen av våra inledande jämförelser att den bebyggelseutveckling vi hittills har haft i Sverige knappast på något avgörande sätt berott på resavdragens existens. Denna slutsats styrks också av resultaten av vår enkät, i vilken flertalet svarande uppgivit att de bosatt sig och sökt arbete utan att beakta resavdragens inverkan.

Den nu redovisade slutsatsen måste dock sättas in i sitt ekonomiska sammanhang. Den bebyggelseutveckling vi har haft har skett under en period av ekonomisk tillväxt och ökade reallöner. När nu den svenska ekonomin kommit in i en annan tillväxtfas påverkas självfallet många förhållanden av förändringar i olika avdrag.

Vi har vidare sökt analysera den effekt avdragen har på olika parter inom samhället och vad som skulle ske om avdragsmöjligheterna beskars. De slutsatser vi kan dra av materialet pekar mot att succesivt har resavdragen blivit en så viktig del av familjernas totala ekonomi att ett totalt slopande av avdragen skulle bli mycket smärtsamt. Detta torde dock inte i och för sig behöva leda till att man byter bostad eller arbete. Däremot är det sannolikt att slopas resavdragen kommer den totala resekonsumtionen för en familj att skäras ned. Detta kan i sin tur innebära att fritidsresorna minskas och att andra mer eller mindre umbärliga resor nedgår.

Av intresse i detta sammanhang är att avdragens storlek varierar kraftigt mellan olika individer. Grupperas de tillfrågade intervjupersonerna i låg-, mellan- respektive höginkomsttagare kan konstateras att de största avdragen görs av personer i mellaninkomstskiktet. Låg- och höginkomstgrupperna "subventionerar" härigenom mellaninkomstgrupperna. Annorlunda kan detta formuleras sålunda att personer med relativt korta resavstånd får vara med och betala kostnaderna för dem som har långa resavstånd. Bakom detta förhållande ligger konstaterandet att personer med låga och höga inkomster har relativt sett kortare resavstånd än de med mellaninkomster. Ett slopande av avdragen skulle följaktligen innebära en realinkomstmässig förskjutning från mellaninkomstgruppen till låg- respektive höginkomstgruppen under förutsättning att de ökade medel som inflyter till stat och kommun innebär motsvarande generella skattesänkning.

En annan slutsats som kan dras av befintlig konstruktion av skatte- och bidragssystemet är att ett slopande av resavdragen torde leda till en omfördelning mellan kommunerna. Statens skatteinkomster skulle direkt öka vid ett slopande av avdragen. Vidare torde sannolikt skatteutjämningsbidragen till kommunerna bli mindre. Däremot påverkas sannolikt inte mer än ett begränsat antal kommuners inkomster eftersom den ökade kommunalskatten automatiskt blev till lägre skatteutjämningsbidrag.

Ett slopande av avdragen innebär följaktligen en förstärkning av ekonomin i de kommuner som inte kommer i åtnjutande av skattutjämningsbidrag dvs framförallt storstadskommuner med hög skattekraft. Omvänt uttryckt kan sägas att det är dessa kommuner som nu missgynnas av det nuvarande systemet.

Till dessa omfördelningseffekter kan även fogas att nuvarande regler för avdrag lätt leder till missbruk. Det kan inte uteslutas att fusket är stort med många som drar av hela bilavdraget trots att de samåker eller åker kollektivt. Genom avdragets relativt generösa natur stimuleras inte - i varje fall inte laglig - samåkning. Den trafikpolitiska målsättningen att av energipolitiska skäl främja samåkning skulle utan tvekan bättre kunna uppnås om resvdragen slopades.

Resavdragen påverkar, som framgått ovan, individernas ekonomi och beteende på en mängd olika sätt. Även statens och kommunernas finanser påverkas.

Vi har däremot inte kunnat finna att den hittillsvarande bebyggelseutformningen med såväl koncentration som spridning av bebyggelse på nämnvärt sätt påverkats av resavdragen.

I en framtida situation med successivt höjda energipriser och kanske oförändrad reallön för stora inkomstgrupper kan bilden dock bli en annan.

De resultat som redovisats i denna studie och det material som framtagits pekar på intressanta frågeställningar som ligger utanför själva huvudstudien.

En sådan fråga gäller de långsiktiga konsekvenserna av den bebyggelsespridning som skett. Vad sker om människor i högre grad än för närvarande önskar bo närmare sina arbeten. Detta i sin tur som en följd av ökade reskostnader och eventuellt minskade resavdrag. Hur kommer de förorter runt de större tätorterna att fungera om attraktionskraften minskar. Blir förorterna inte som idag områden för boende som i hög grad arbetar på annan ort, eller kommer förorterna att bli "pensionärsområde" för människor utan

dagliga långa resbehov. Eller kommer en ökad arbetsplatslokalisering att ske som kan komma att utnyttja en lokal arbetskraft.

På likartat sätt är en intressant frågeställning vad som håller på att ske i tätorternas inre delar när dessa renoveras och blivit attraktivare som bostadsområde. Vilka kategorier söker sig till dessa områden - äldre utan barn, pensionärer eller yrkesverksamma barnfamiljer? Det torde ske och framför allt komma att ske en renässans för boendet inom tätorterna.

Ett intressant forskningsfält är i hög grad t ex att undersöka vilka som nu flyttar tillbaka till de centrala delarna av de stora tätorternas centrala delar. Särskilt intressant i detta sammanhang är den yngre verksamma generationens flyttningsmönster.

Tidigare har denna grupp flyttat till radhusområden i ytterkanterna av tätorterna. I takt med att tillgången till bostäder ökar, vilket också leder till ökad valfrihet i fråga om bostadslokalisering.

Den utspridning av boendet som skett med åtföljande längre pendlingsavstånd under 1960- och 1970-talet kan således komma att ersättas av en annan bebyggelsebild. Vad ovan sagts har i första hand haft inriktning mot storstadsregionerna.

Även för landsbygden kan förväntas ett annat samband mellan boende och arbetsplatser. Även i detta fall kan förklaringarna sökas i högre reskostnader men även i ändrad attityd. Det ändrade bebyggelsemönster som detta har gett upphov till är veterligen ännu helt

oklart. En rimlig hypotes är att på sikt kommer detta att leda till en ökad avfolkning av glesbygden och en koncentration till tätorter. Denna nya fas i urbaniseringsmönstret kan även den vara värd en uppmärksamhet.

BILAGA 1

Enkätformulär samt följebrev

GÖTEBORGS UNIVERSITET
 KULTURGEOGRAFISKA INSTITUTIONEN
 Föreningsgatan 20
 Box 3016
 S-400 10 GÖTEBORG 3
 Sweden
 Tel. 031/175300, växel

Göteborg 1980-11-24

Undersökning om resavdrag och bebyggelse

På kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet, pågår för närvarande ett forskningsprojekt som ur olika aspekter studerar sambanden mellan i första hand reskostnader och bebyggelseutveckling. En viktig del av detta arbete består i att söka kartlägga olika personers/familjers resmönster, attityder till avdrag etc. I detta syfte genomförs inom projektet en enkätundersökning.


Personerna/familjerna som deltar i undersökningen har slumpmässigt valts ur offentliga adressregister. Såväl ensamstående som gifta/samboende finns med.


Vi ber Er ta Er tid att fylla i det bifogade frågeformuläret och sända det åter till oss i det bifogade färdigfrankerade svarskuvertet. Vi är tacksamma att få Ert svar snarast möjligt - dock senast måndagen den 8 december 1980.

Som upplysning vill vi tala om att denna undersökning ingår i ett helt fristående forskningsprojekt vid Göteborgs universitet. Den har sålunda ingen som helst koppling till skatte- eller taxeringsfrågor eller till den nyligen genomförda folk- och bostadsräkningen. Vidare behandlar vi naturligtvis Ert svar helt konfidentiellt.

Eventuella frågor besvaras gärna av Bengt Holmgren på telefon 031-175300/300, Signe Carlsson på telefon 031-175300/308 eller Boel Fagerström på telefon 031-175300/310.

Med på förhand tack för Er medverkan.


 LARS NORDSTRÖM
 tf prof, proj.ledare


 BENGT HOLMGREN
 fil dr, bitr proj.ledare

Bil. Frågeformulär
 Färdigfrankerat svarskuvert

FRÅGEFORMULÄR

Formulär nr

1	1	3

4

5

Fråga 1

Hur många personer finns i hushållet?

Vuxna: st

Barn: st Varav under 16 år

6		8

Fråga 2

Hur bor familjen?

- I villa
- I rad- eller kedjehus
- I bostadsrättslägenhet (insatslägenhet)
- I hyreslägenhet

9

Fråga 3

Äger eller disponerar familjen fritidshus?

- Äger fritidshus
- Äger ej men disponerar fritidshus
- Äger eller disponerar inget fritidshus

10

Fråga 4

Högsta utbildning

Man Kvinna

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Grundskola, folkskola, realskola, flickskola |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Gymnasium, fackskola, yrkesskola |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Högskoleutbildning eller högre |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Annat, |

11	12

Fråga 5

Nuvarande yrke

Man:

Kvinna:

13		15

16		18

Fråga 6Hur mycket förvärvsarbete Ni normalt under innevarande år 1980?

Man Kvinna

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 35 timmar eller mer per vecka |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 20 - 34 timmar per vecka |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | - 19 timmar per vecka |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Inget förvärvsarbete |

19	20

Fråga 7

Hur stor bedömer Ni att familjens bruttoinkomster (inkomst före skatt) blir inkomståret 1980?

Man Kvinna

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ingen inkomst |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | - 24 000 kronor |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 25 000 - 49 000 kronor |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 50 000 - 74 000 kronor |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 75 000 - 99 000 kronor |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 100 000 - 124 000 kronor |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 125 000 - 149 000 kronor |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 150 000 - kronor |

21	22	

Fråga 8

Hur många bilar finns i familjen?

- Ingen bil
- 1 bil
- 2 bilar
- 3 bilar eller fler

Ange bil- och årsmodell

(t ex Volvo 245 DL 1977)

Har någon i familjen tjänste/leasingbil?

- | | | | |
|--------------------------|-------------|--------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/> | Ja, mannen | <input type="checkbox"/> | Ja, annan familjemedlem |
| <input type="checkbox"/> | Ja, kvinnan | <input type="checkbox"/> | Nej |

23		
24	25	
26	27	

28

Fråga 9

Hur länge har Ni bott i Er nuvarande bostad?

Sedan år

29	30	

Fråga 10 (Besvaras endast av den som flyttat år 1970 eller senare)

Flyttade Ni inom kommunen eller från annan kommun till den nuvarande bostaden?

- Inom kommunen
- Från annan ort, nämligen

31	32	

Fråga 11 (Besvaras endast av den som flyttat år 1970 eller senare)

Innebar flyttningen en så ändrad resesituation att familjens bilinnehav förändrades?

- Bytte till nyare bil
- Skaffade en (första) bil
- Skaffade ytterligare en andra bil
- Såld en bil
- Ingen förändring
- Annat, nämligen

33

Fråga 12 (Besvaras endast av den som flyttat år 1970 eller senare)

Innebar bytet av bostad ändrat res sätt/färdmedel vid arbetsresor?

Man Kvinna

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Nej |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ja, från personbil till kollektivt |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ja, från personbil till cykel/moped |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ja, från personbil till gång |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ja, från kollektivt till personbil |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ja, från kollektivt till cykel/moped |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ja, från kollektivt till gång |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ja, från cykel/moped till kollektivt |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ja, från cykel/moped till personbil |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ja, från cykel/moped till gång |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ja, från gång till kollektivt |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ja, från gång till personbil |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ja, från gång till cykel/moped |

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	34	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	35
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	36	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	37

Fråga 13 (Besvaras endast av den som flyttat år 1970 eller senare)

Hur gick det till när Ni fick den nuvarande bostaden?

- Fick en annan lägenhet
- Fick hus genom bankkö
- Fick hus genom andrahandsköp
- Fick tomt genom tomtkö
- Permanentade fritidshuset
- Annat,
-

38

Fråga 14 (Besvaras endast av den som flyttat 1970 eller senare och som bytt bostadsort).

När Ni flyttade till den nuvarande bostaden hade Ni då andra bostadsalternativ att välja mellan?

- Ja, i den ort där vi tidigare bodde
- Ja, i en annan ort
- Nej, endast den nuvarande orten var aktuell

39

Om Ni har besvarat frågan med "Ja" beskriv nedan kortfattat vilka möjligheter Ni hade och varför Ni inte valde något av dem.

.....

.....

.....

.....

.....

40

41

Fråga 15 (Besvaras endast av den som flyttat år 1970 eller senare)

Varför beslöt Ni Er för att skaffa den nuvarande bostaden?

Markera de två främsta alternativen.

- Förmögenhetsaspekten (bra sparobjekt)
- Boendemiljön förbättrades
- Byte av arbete eller arbetsplatsen flyttades
- Önskade äga eget hus/lägenhet
- Behov av större bostad
- Sammanflyttning genom giftemål etc
- Annat,

42	43
----	----

Kommentar

.....

.....

Fråga 16 (Besvaras endast av den som flyttat år 1970 eller senare)

Ingick resavdragen i familjens ekonomiska bedömning innan flyttningen?

- Ja, vi räknade med dessa
- Vi räknade inte med dem, men var medvetna om att de fanns
- Nej, vi räknade inte med dem på något sätt

44

Fråga 17 (Besvaras endast av den som flyttat år 1970 eller senare)

Hur har flyttningen påverkat familjens resevolym? Försök att bedöma frågan som en följd av själva flyttningen.

		Ökat mycket	Ökat litet	Oför- ändrat	Minskat litet	Minskat mycket
Man	{ Till arbetet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	{ Till service	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	{ Till fritid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kvinna	{ Till arbetet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	{ Till service	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	{ Till fritid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

45

46

47

48

49

50

Fråga 18

Var är arbetsplatsen belägen?

Man: Gata:

Ort:

Kvinna: Gata:

Ort:

51	52
----	----

53	54
----	----

Fråga 19

Hur långt är avståndet mellan bostad och arbetsplats?
 Ange närmaste direkta avstånd, dvs utan hänsyn till eventuella
 omvägar för att lämna barn till daghem, att handla etc.

Man: kilometer enkel väg

Kvinna: kilometer enkel väg

55			56
57			58

Fråga 20

Hur reser Ni vanligen till arbetet:

Man Kvinna

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|---------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Personbil som förare |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Personbil som passagerare |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Buss/spårvagn/tåg |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Cykel/moped |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Gång |

Kombination av

59			60
61			62

Fråga 21

Hur stora reskostnader räknar Ni med att Ni har för färd till arbe-
 tet fram och tillbaka per dag?

- | | | | |
|-----|---|-------------------|--------------|
| Man | { | Egen bil | kronor |
| | | Parkeringskostnad | kronor |
| | | Kollektivt | kronor |
| | | Cykel/moped | kronor |
| | | Passagerare i bil | kronor |

- | | | | |
|--------|---|-------------------|--------------|
| Kvinna | { | Egen bil | kronor |
| | | Parkeringskostnad | kronor |
| | | Kollektivt | kronor |
| | | Cykel/moped | kronor |
| | | Passagerare i bil | kronor |

63					66
67					70
71					74
1					4
5					8
9					12
13					16
17					18

Fråga 22

Hur stora reskostnader skulle Ni ha haft om Ni åkt med bästa alter-
 nativa färdmedel?

- | | | | |
|-----|---|-------------|--------------|
| Man | { | Bil | kronor |
| | | Kollektivt | kronor |
| | | Cykel/moped | kronor |

- | | | | |
|--------|---|-------------|--------------|
| Kvinna | { | Bil | kronor |
| | | Kollektivt | kronor |
| | | Cykel/moped | kronor |

19					22
23					26
27					30
31					34
35					36

Fråga 23

Hur lång tid tar det eller skulle det i genomsnitt ta att åka bil till arbetet (enkel resa)?

37 40

	Man	Kvinna
Att gå från bostad till p-plats tar	..... min	..... min
Ren körtid tar	..... min	..... min
Att parkera och därifrån gå till arbetsplats tar	..... min	..... min
Det är omöjligt att resa med bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

41 44

45 48

49 52

Fråga 24

Hur lång tid tar det eller skulle det i genomsnitt ta att åka kollektivt till arbetet (enkel resa)

53 56

	Man	Kvinna
Att förflyttas till hållplatsen tar	..... min	..... min
Att resa, inkl bytes- och väntetid, tar	..... min	..... min
Att gå från hållplats till arbetsplats tar	..... min	..... min
Det är omöjligt att resa kollektivt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

57 60

61 64

65 68

Fråga 25

Hur mycket spilltid får eller skulle Ni få vid kollektiv resa genom att:

69 72

	Man	Kvinna
Komma för tidigt till arbetet?	..... min	..... min
Få vänta efter arbetstidens slut?	..... min	..... min

73 76

77 80

Fråga 26

Hur många byten måste Ni göra för att kunna åka kollektivt till arbetet?

1 3 4

	Man	Kvinna
Inga byten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ett byte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Två eller flera byten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5 6

Fråga 27

Vad har Ni för uppfattning om olika färdmedels bekvämlighet?

		Mycket bekvämt	Bekvämt	Obekvämt	Mycket obekvämt
Man	Personbil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Kollektivt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Cykel/moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Gång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kvinna	Personbil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Kollektivt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Cykel/moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Gång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7

8

9

10

11

12

13

14

Fråga 28

Kan Ni kortfattat nedan ange varför Ni åker till arbetet med just det färdmedel Ni utnyttjar eller alternativt varför Ni inte åker med ett annat färdmedel?

Man:

.....

.....

.....

15 16

Kvinna:

.....

.....

.....

17 18

Fråga 29

Kombinerar Ni arbetsresorna med inköp och utnyttjande av service?

Man	Kvinna	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ja, ofta
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ibland
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sällan
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aldrig

19 20

Fråga 30

Hur stora var resavdragen inkomståret 1979?

	Man	Kvinna
- 2 499	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 500 - 4 999	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 000 - 7 499	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7 500 - 9 999	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10 000 -	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gjorde inga resavdrag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

21 22

Fråga 31

Tycker Ni att systemet med resavdrag i nuvarande utformning och omfattning är bra?

Man	Kvinna	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mycket bra
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bra
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dåligt
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mycket dåligt

Kommentar:

.....

23 24

Fråga 32

Skulle Ni kunna tänka Er att nuvarande resavdrag slopades och att detta kompenserade genom en allmän skattesänkning?

- | Man | Kvinna | |
|--------------------------|--------------------------|-----|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ja |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Nej |

25		26

Fråga 33

Tror Ni att Ni i Ert hushåll skulle använda bilen ungefär lika mycket eller mindre per år om det blev i genomsnitt 50 % dyrare per mil att använda bil, t ex genom dyrare drivmedelspriser?

- | Man | Kvinna | |
|--------------------------|--------------------------|-------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Mindre |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Lika mycket |

27		28

Fråga 34

a) Om det blev 50 % dyrare per mil att använda bil, hur mycket ungefär tror Ni att Ni skulle minska Er årliga körsträcka?

- | Man | Kvinna | |
|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Minska med mindre än 10 % |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Minska med mellan 10 och 20 % |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Minska med mellan 30 och 40 % |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Minska med mer än 40 % |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Minska, men vet ej hur mycket |

b) Vilken typ av resor skulle Ni i första hand minska på?

- | Man | Kvinna | |
|--------------------------|--------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Till/från butiker |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Till/från släkt och vänner |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Till/från fritidssysselsättningar, nöjen |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Till/från arbetet |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Resor i tjänsten |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Semesterresor |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Till/från fritidsbostad |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Andra resor, nämligen |
| | | |

29		30

31		32
33		34

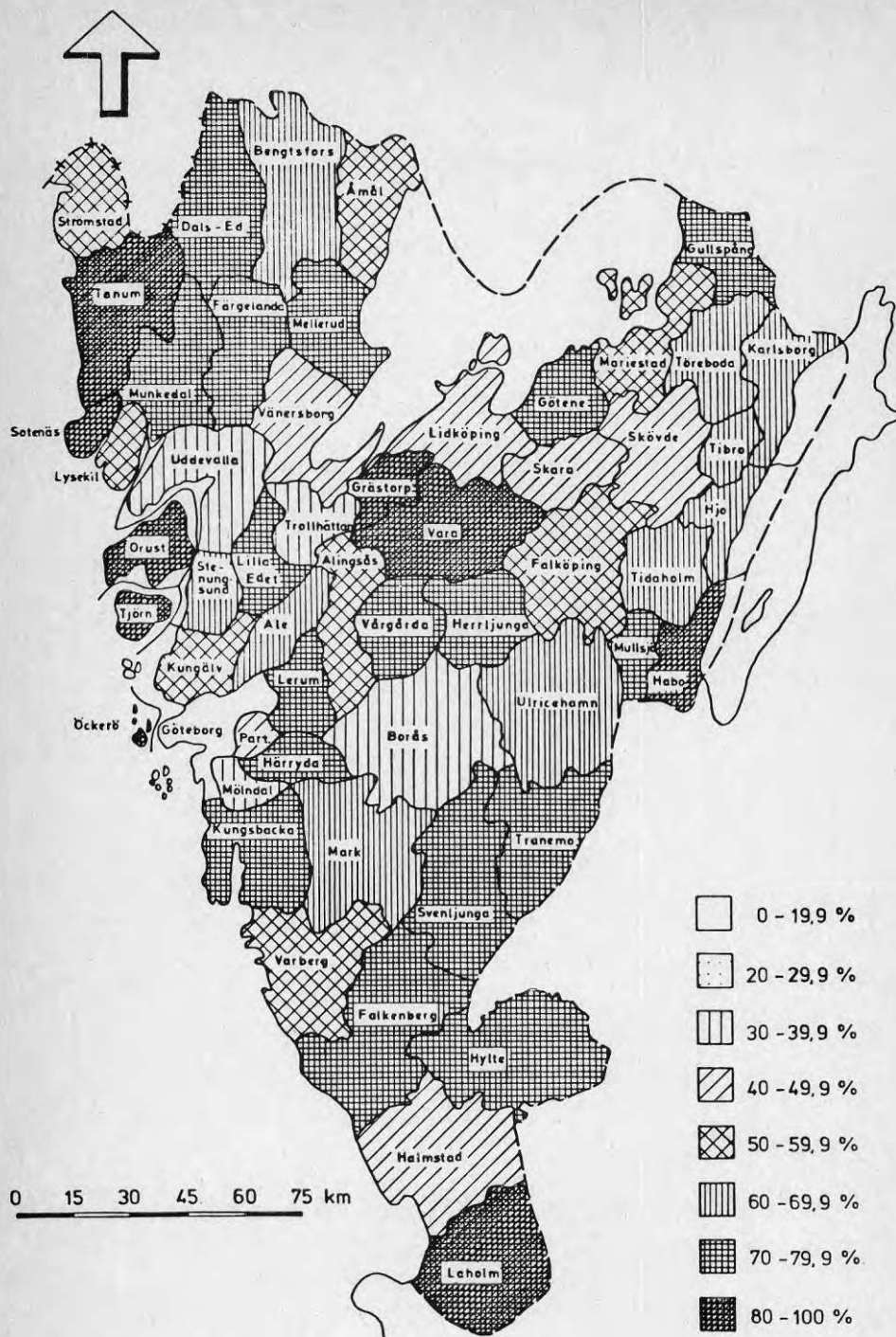
BILAGA 2

Figur B2.1 Karta över undersökningskommunernas geografiska läge i Västsverige

Figur B2.1 Karta utvisande andelen lägenheter i småhus i olika kommuner i Västsverige år 1975



Figur B2.1 Undersökningskommunernas geografiska läge i Västsverige



Figur B2.2 Andelen lägenheter i småhus i olika kommuner i Västsverige år 1975

Källa: Lorentzon, S (1979) Ortsstruktur, arbetsresor och energiförbrukning. Göteborg

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

- ANDERSSON, Å (1978) Demografisk och ekonomisk utveckling i Att forma regional utveckling. ERU, Stockholm.
- ANDERSSON, Å och HOLMBERG, I (1977) Demographic, Economic and Social Interaction. Cambridge.
- ASP, K och LUNDIN, O (1980) Kollektivtrafiken i bilsamhället. VTI-rapport 166. Linköping.
- BEALE, C L (1977) The recent shift of United States Population to nonmetropolitan Areas 1970-1975. Int. Reg. Sc. Rev. 2 s 113-122.
- BERRY, B J L och DAHMANN, D C (1977) Population redistribution in the United States in the 1970's. Population Development Rev. 3 s 443-471.
- BOGUE, I J (1949) The Structure of the Metropolitan Community. Michigan.
- DAHLSTRÖM, E (1970) Intervju- och enkätteknik. Stockholm.
- GORDON, P (1978) Deconcentration without a "clean break". Environment and Planning. All, s 281-290.
- HOLMGREN, B m fl (1979) Skatteavdrag för arbetsresor. Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs univ.
- LINDSTRÖM, J (1981) Bilägandets kostnader. Göteborg.
- LISTÉRUS, J (1979) Ortsstruktur, persontransporter och energikonsumtion. Rumsliga konsekvenser, counter-urbanisationsprocessen i västsverige under 70-talet. Choros 123. Göteborg.
- LORENTZON, S (1979) Ortsstruktur, arbetsresor och energiförbrukning. Medd. från Göteborgs universitets geografiska institutioner. Serie B nr 64. Göteborg.
- MC CARTHY, K F och MC GINNIS, R (1968) A Stochastic Model of Social Mobility. Am. Soc. Rev. 33 s 712-722.
- MORRISON, P A (1977) The changing demographic and economic structure of nonmetropolitan areas in the United States. Int. Reg. Sc. Rev. 2, s 123-142.
- MORRISON, P A (1977) Current Demographic Change in Regions of the United States. Santa Monica.

- Nordisk Utredningsserie (1978) Nordisk forskning om regionalpolitik i omvandling. NU 12. Oslo
- Nordrefo (1979) Ortssystemets framtida utveckling. Nr 1. Oslo
- Svenska Handelsbanken (1981) Aktuell ekonomi. Stockholm.
- Sveriges Industriförbund (1980) Industrikonjunkturen 1979. Stockholm.
- Sveriges Industriförbund (1981) Konjunkturrapport från SI. Stockholm.
- Statistiska Centralbyrån (1980) Resvaneundersökningen 1978. SmT 1980:21. Stockholm
- Statistiska Centralbyrån (1981) Statistisk årsbok 1980. Stockholm.
- Stockholms Läns Landsting (1980) En undersökning om avdragen för arbetsresor i Stockholms län enligt 1978 års självdeklaration. Stockholm.
- Transportrådet (1980) Transportsektorn. Prognos för tiden fram till 1990. Rapport nr 3. Solna.
- Transportrådet (1982) Arbetsresor i Sverige. Rapport nr 2. Solna.
- WARDELL, J M (1977) Equilibrium and Change in nonmetropolitan growth. Rural Sociology 42, s 156-179.
- VERNON, R (1960) Metropolis 1985. Cambridge.
- WIDLERT, S (1980) En undersökning om avdragen. Stockholm.
- VINING, D R och KONTALY, T (1977) Increasing returns to city size in the face of an impending decline in the sizes of large cities. Environment and Planning, A9, s 59-62.
- VINING, D R och STRAUSS, A (1977) A demonstration that the current deconcentration of population in the United States is a clean break with the past. Environment and Planning A9, s 751-758.

OPUBLICERAT MATERIAL OCH MUNTliga KÄLLOR:

Der Bundesminister der Finanzen, Bonn

Danske Skattedirektoratet, Köpenhamn

Finska Skattestyrelsen, Helsingfors

Färgelanda kommun

Kungsbacka kommun

Lerums kommun

Riksrevisionsverket, Stockholm

Riksskatteverket, Stockholm

Transport and Road Research Laboratories, London

U S Department of Transportation, Washington

**Denna rapport hänför sig till forskningsanslag
790085-1 från Statens råd för byggnadsforskning
till Kulturgeografiska inst., Göteborgs universitet.**

R150: 1982

ISBN 91-540-3849-9

Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm

Art.nr: 6700650

**Abonnemangsgrupp:
X. Samhällsplanering**

**Distribution:
Svensk Byggtjänst, Box 7853
103 99 Stockholm**

Cirkapris: 45 kr exkl moms