



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.



HÅKAN ANDRÉASSON

# Bil eller kommunalt?

R24: 1993

Om resande och boende i  
sydvästra Göteborg

V-HUSETS BIBLIOTEK, LTH



15000

400129265

 BYGGFORSKNINGSRÅDET

Plac: BFR

R24:1993

LUNDS TEKNISKA HÖGSKOLA  
VÄG- OCH VATTENBYGGNAD  
BIBLIOTEKET

**BIL ELLER KOMMUNALT?**

**Om resande och boende i sydvästra Göteborg**

**Håkan Andréasson**

**Denna rapport hänför sig till forskningsanslag  
900251-3 från Byggforskningsrådet till Göteborgs  
universitet, Etnologiska institutionen, Göteborg.**

## REFERAT

Syftet med föreliggande studie är att utifrån intervjuer med barnfamiljer, från i socio-ekonomiskt hänseende sett två vitt skilda bostadsområden i sydvästra Göteborg, beskriva attityder och värderingar till bilen, bilism och kollektivtrafiken. På det objektiva planet beskrivs hur man byggt upp och inrättat sitt liv, på det subjektiva planet skall försök göras att beskriva vilka känslor människorna har till bilen, bussen/spårvagnen osv och vilka värden de respektive färsätten symboliserar. I rapporten analyseras intervjumaterialet utifrån områden som manligt/kvinnligt, privat/offentligt, utvecklingsoptimism/skepticism, frihet/bundenhet. Attityder till framtida omfattande förändringar i kollektivtrafiknätet respektive begränsningar i bilanvändandet i Göteborg undersöks.

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

**Denna skrift är tryckt på miljövänligt, oblekt papper.**

**R24:1993**

**ISBN 91-540-5550-4  
Byggforskningsrådet, Stockholm**

**gotab** 97715, Stockholm 1993

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

## FÖRORD 5

1. INLEDNING 7
  - 1.1. Fortfarande ett bilsamhälle 7
  - 1.2. Syfte och målsättning med studien 8
  - 1.3. Varför en etnologisk studie? 9
  - 1.4. Tidigare forskning med liknande inriktning 12
2. BILISMENS FRAMVÄXT I SVERIGE 15
3. BILEN SOM KULTURBÄRARE 22
  - 3.1. Ingen graffiti på bilen - vår heliga ko? 22
4. UNDERSÖKNINGSOMRÅDENA 27
  - 4.1. 22 familjer intervjuade 27
  - 4.2. Presentation av primärområde Frölunda Torg 28
  - 4.3. Presentation av primärområde Hovås 28
5. BIL ELLER KOMMUNALT? 31
  - 5.1. Familjerna i Frölunda 31
  - 5.2. Livsstilen bland de boende i Frölunda 32
    - 5.2.2. Familjer utan bil 32
    - 5.2.3. Familjer med bil som ej används dagligen 34
    - 5.2.4. Familjer med bil som används dagligen 36
  - 5.3. Familjerna i Hovås 39
  - 5.4. Livsstilen bland hovåsborna 40
6. BILEN OCH KOLLEKTIVTRAFIKENS BETYDELSE I INFORMANTERNAS LIV 44
  - 6.1. Informanternas bakgrund 44
  - 6.2. Manligt/Kvinnligt 47
  - 6.3. Privat/Offentligt 49
  - 6.4. Utvecklingsoptimism/Skepticism 52
  - 6.5. Frihet/Bundenhet 54
7. INSTÄLLNINGEN TILL FRAMTIDA FÖRÄNDRINGAR 58
  - 7.1. Ett city helt avstängt för privatbilism 59
  - 7.2. Biltullar för färd in mot city 61
  - 7.3. Infartsparkering och snabbspårvagn/bussar 62
  - 7.4. Kraftigt utbyggd kollektivtrafik 63
  - 7.5. Miljöhotet 64
8. KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING 66



## FÖRORD

Sedan mitten av 80-talet har vid Etnologiska institutionen vid Göteborgs universitet vuxit fram en inriktning mot boendeforskning som särskilt försöker sätta den enskilda människans åsikter i fokus. Som ett led i denna forskning initierades denna studie 1990 av forskare vid institutionen i samråd med några kommunala tjänstemän med intresse för trafikfrågor. Ett forskningsprogram togs fram av Ann-Kristin Carlström och Magnus Mörck. Detta program har senare modifierats något av undertecknad i samråd med professor Sven B Ek som varit projektansvarig. Studien har kunnat genomföras tack vare ett anslag från Byggeforskningsrådet.

Arbetet har givit anledning att tacka en rad personer. I första hand tackas givetvis de informanter som genom att ställa upp och låta sig intervjuas möjliggjort denna rapport. Vid Etnologiska institutionen tackas förutom Sven B Ek också följande: Monica Dalin för assistans vid materialinsamling, Anita Pecaver för hjälp med intervjuutskriften, bibliotekarie Claes Hennies för god hjälp med litteratursökning samt Mats Nilsson för datakonsultationer. Ett särskilt tack vill jag rikta till mina kollegor Magnus Berg, Pia Götebo Johannesson, Kerstin Lökken, Eva Wolf och Lennart Zintchenko för synpunkter på manus men också för stöd och uppmuntran under arbetets gång.

Vid Centrum för tvärvetenskap, Göteborgs universitet, drivs sedan några år tillbaka under ledning av professor Emin Tengström ett tvärvetenskapligt projekt - AUTUMN: The Automobile in the Human and Natural Environment - inom vilket jag kunnat delta. De kontakter jag knutit den vägen har varit av mycket stort värde. Jag har t ex vid två tillfällen haft förmånen att presentera texter ur detta arbete inför ett tvärvetenskapligt seminarium, vilket givit upphov till intressanta diskussioner och konstruktiva ändringsförslag.

En särskild uppskattning vill jag rikta till mina kollegor i den forskningsgrupp inom AUTUMN till vilken jag själv är knuten: MACS - Man, the Automobile, Culture and Society. Olle Hagman, Socialantropologiska institutionen, Carin L Svenson, Musikvetenskapliga institutionen samt Merrit Polk och Elisabet Gajewska, Centrum för tvärvetenskap tackas för stimulerande och roliga diskussioner under våra månatliga seminarieträffar!

Avslutningsvis: under arbetets gång har det blivit uppenbart för mig hur oerhört mycket frågor som berör vårt dagliga resande - och då i synnerhet när det gäller bilens innebörd - betyder för förståelsen av vår verklighet, vår kultur. Det har också blivit tydligt att människans roll i detta sammanhang av naturliga skäl är

mycket stor men att den resandeforskning som utförts i långa stycken glömt bort människan som individ och kulturvarelse. Detta stimulerar mig att gå vidare och fördjupa mig i dessa frågor.

Göteborg i mars 1993

Håkan Andréasson



# 1. INLEDNING

## 1.1. FORTFARANDE ETT BILSAMHÄLLE

När statsminister Ingvar Carlsson intervjuades av Aktuellredaktionen i TV inför valet i september 1991 talades det i förbigående om att allt fler närbutiker försvinner. Konkurrenssituationen har under flera decennier verkat till de stora köpcentrumens fördel. Statsministern menade att det alltid kommer att finnas människor - han nämnde pensionärer och ungdomar - som av olika anledningar inte har möjligheter eller råd att ha bil. För dessa grupper finns alltså inga möjligheter att per bil åka till större köpcentrum och därför kommer behovet av mindre närbutiker att kvarstå. Eftersom det var valår lovade Ingvar Carlsson att socialdemokraterna skulle verka för att småbutikerna skulle få finnas kvar.

I denna lilla passus under intervjuandet - som aldrig i övrigt berörde problemen med ökande biltrafik i de svenska storstäderna - avslöjade statsministern den syn som gällt i det i många stycken socialdemokratiskt administrerade svenska samhällsbygget sedan andra världskriget. En syn som alltjämt lever kvar tämligen oreflekterat och självklart: Sverige har byggts ut till ett samhälle på bilens villkor, såväl när det gäller transporter med lastbilar som ren privatbilism. På landsbygd och i städer har byggts upp en infrastruktur för trafiken från motorvägar och motortrafikleder via matarleder till den lokala körbanan och den lokala parkeringsplatsen. Allt för att möjliggöra en omfattande massbilism. En massbilism som i absoluta tal har ökat från 252.500 registrerade personbilar år 1950 till 3.253.600 år 1986 (Tengström 1991:103).

Under samma tid har satsningarna på kollektivtrafiken varit mycket blygsamma. Stockholms tunnelbanesystem är väl egentligen landets enda riktigt stora satsning på ett transportmedel avsett för riktigt stora människomassor. I övrigt har ett nät av kollektivtrafik byggts ut med avsikt att i första hand serva just de grupper som Ingvar Carlsson pratar om ännu 1991, i generaliserande termer: ungdomar, pensionärer och andra vuxna som inte har råd att hålla sig med bil. När göteborgsförorter som Frölunda, Bergsjön och Angered byggdes upp på 60- och 70-talen hade man normer som reglerade såväl befintliga som förväntade parkeringsplatser samt ett längsta gångavstånd till parkeringsplatsen som var betydligt kortare än motsvarande planeringsnorm för avståndet till närmsta kollektivtrafikhållplats (Eriksson 1989). Av den anledningen finns det därför alltid stora parkeringsytor runt samtliga flerfamiljshus och i allmänhet en spårvägslinje som skär tvärs igenom hela stadsdelen. Bilisterna garanterades en mycket kort promenad till bilen, resenärerna som utnyttjade kollektivtrafiken fick i allmänhet gå betydligt längre sträckor. Vid utbyggnaden av småhusområden från 70-talet och framåt blev denna diskrepans ännu mycket större.

## 1.2. SYFTE OCH MÅLSÄTTNING MED STUDIEN

Denna rapport har för avsikt att utifrån ett intervjumaterial beskriva människors attityder och värderingar till bilism och kollektivtrafik. Som bakgrund till de resonemang som styr såväl forskaren som informanterna finns den ovan beskrivna, ganska välkända och relativt välbeskrivna utvecklingen: landets väg mot massbilismen. Man skulle kunna kalla den för det objektiva skeendet. I rapporten kommer det att finnas anledning att återvända till detta förlopp och dess idéströmningar som haft så stor betydelse för det moderna svenska samhällets utveckling. Inom ett område som transportsektorn har förändringarna varit omvälvande. För leveranser av både stora och små produkter, råvaror och färskvaror har stora distributionskedjor byggts upp. På landsvägar och i våra städer förflyttar sig dagligen stora mängder fordon ingående i ett omfattande infrastrukturellt nät som håller produktion och konsumtion igång. Framväxten av en omfattande privatbilism har kanske påverkat utvecklingen mer än något annat, med de enorma möjligheter på individnivå som bilen möjliggjort när det gäller förflyttningar - snabbt, oberoende och effektivt.

Det är inom detta sistnämnda område - privatbilismen - som undersökningen till stora delar uppehåller sig. Det är rapportens avsikt att belysa det som kan kallas det subjektiva skeendet. Vad har denna utveckling betytt när det gäller andra värden än transporteffektiviteten? Hur har bilismen gjort avtryck i vårt medvetande inom områden som manligt/kvinnligt, privat/offentligt, utveckling/tillbakagång, frihet/bundenhet? Vilken roll spelar bilen som statusmarkerare, vilka känslor finns inför den tekniska utvecklingen, inför miljöförstöringen? Vilken roll spelar bilen som revirmarkerare? Denna sfär - den subjektiva - är trots den enorma omfattning bilismen fått mycket lite utforskad och beskriven. Den dominerande forskningen om bilen resp kollektivtrafiken har gällt människors möjligheter att förflytta sig. Trafikströmmar, tätheten i rusningstrafiken, vissa spårvägs- eller busslinjers belastningar vid olika tider, antal minuter per dygn vi i genomsnitt förflyttar oss osv finns det kontinuerlig forskningsbevakning av. Frågan om bilens symbolvärde är dåligt utforskad liksom bilismens roll som socialt och kulturellt samhällsfenomen överhuvudtaget.

Det är vidare rapportens avsikt att belysa vad denna utveckling betytt för människor inom olika socialgrupper och med olika bakgrunder och med olika levnadsförhållanden idag. För att belysa detta - och med hänsyn till projekttiden som inte medgivit en större omfattning rörande undersökningsområden - har intervjumaterialet hämtats från två bostadsområden i sydvästra Göteborg: Frölunda Torg och Hovås. Områdena ligger relativt sett nära varandra - och människorna kan därför förväntas ha samma geografiska orientering i staden - men är socioekonomiskt vitt skilda.

Samtliga intervjuer har gjorts med barnfamiljer. Det har haft två syften. För det första är denna grupp statistiskt sett den största vad gäller bilinnehav - hela 95% av alla sammanboende i åldrarna 25-44 år har tillgång till bil i hushållet (Vilhelmson 1988:37). För det andra kan man förvänta sig att frågor rörande bilism och kollektivtrafik, framtid och miljöförstöring är aktuella och levande, eftersom de vuxna lever tillsammans med nästa generation. Vilka känslor har

dessa informanter till teknik och miljöförstöring? Upplever de att framtiden bär på lösningar på många av dagens problem eller är tanken på den olustbetonad och skuldbelastad?

Därmed berörs ett ytterligare syfte med studien: vilka uppfattningar har man om eventuella framtida kraftfulla satsningar på en utbyggd kollektivtrafik i Göteborg? Hur ser man på de begränsningar mot biltrafik som har gjorts i staden - bussfiler, vägbulor, avstängningar osv - och hur ser man på ytterligare åtgärder som t ex biltullar, skapande av bilfritt city, infartsparkeringar osv? De konkreta frågor rörande detta som tas upp i intervjuerna har hämtats från en rapport framtagen sommaren 1990 av kommunstyrelsens trafikpolitiska ledningsgrupp: *Handlingsplan för kollektivtrafiken*, 1990.

### 1.3. VARFÖR EN ETNOLOGISK STUDIE?

Statistiska undersökningar har visat att i stort sett varje frisk vuxen svensk varje dag ägnar i genomsnitt en timme och tjugo minuter till att förflytta sig - för arbetsresor, för serviceresor och för fritidsresor (Vilhelmson 1988:83). I medeltal rör man sig 41 km per dygn (a a sid 53). Några promenerar och några cyklar. En stor grupp - där ungdomar under 18 år, kvinnor och äldre dominerar - åker kollektivt. De allra flesta kör emellertid bil. Personbilen dominerar förflyttnings-sätten: ca 50% av alla resor görs med bil. Omkring 25% av förflytningarna sker till fots, drygt 10% per cykel. 10% av resorna sker med hjälp av kollektivtrafiken (a a sid 62). Att transportera sig eller låta transportera sig är m a o något mycket alldagligt och något vi sällan reflekterar över. Men i vardagsrutinerna finns ackumulerat ett levnadssätt som utvecklats till stor del efter 1950, ja kanske t o m efter 1960. Den tiden ligger inte långt borta då svenskens levnadsvanor var betydligt annorlunda än nu. Strukturomvandlingarna i samhället, barnomsorgens utbyggnad, fritidssektorns expansion osv - allt har bidragit till att förändra hushållens villkor drastiskt. Behovet av resor har ökat. I denna förändringsprocess har utbyggnaden av en omfattande privatbilism spelat en mycket stor roll. Människors sätt att ordna sin vardag har i långa stycken bestämts av samhällets och kommunernas beslut - t ex vid anläggande av bostadsområden osv - men är också resultat av egna beslut. Genom bilen har möjligheterna att geografiskt förflytta sig ökat - man kan bo i ena ändan av stan, arbeta i den andra, ha barnen på dagis långt från hemmet, ha en sommarstuga som ligger 15 mil hemifrån osv. Uttryckt i siffror så har befolkningens genomsnittliga inrikes rörlighet fyrdubblats sedan 50-talet: från ca 1 mil per dygn till drygt 4 mil i dagsläget (Vilhelmson 1990:66). Bilen har skapat unika möjligheter som var omöjliga för bara trettio år sedan.

Den moderna etnologin studerar människan som kulturvarelse. Det viktiga med detta konstaterande är att etnologin - oavsett vilket kulturbegrepp forskaren bekänner sig till - ger enskilda människors hållningar och uppfattningar en stor betydelse. Etnologin tilldelar alltså människan - eller människans subjektiva betraktelsesätt - en central roll. Etnologins syfte är inte att bara studera förhållanden i olika miljöer, utan framförallt människors hållningar och värderingar, skriver Nils-Arvid Bringeus (Bringeus 1990:12). Samtidigt är varje

situation, varje dag, för den enskilde individen ett ständigt samspel med samhället/ekonomin och kulturyttringarna. I denna ständigt pågående process med tillämpning i nuet finns det förflutna med. För att förstå nuet måste vi också studera det förflutna. Det historiska perspektivet - såväl när det gäller utveckling och förnyelse som traditioner - är viktigt inom etnologin.

Etnologin kartlägger och beskriver människornas samspel med såväl ting som idéer som andra människor. Kör vi en tekniskt avancerad produkt som en bil är detta i första hand att betrakta som ett samspel med något materiellt, men bilen är också förknippad med känslor - en snabb bil, en blå bil, en Volvo för att den är svensktillverkad osv - och då är detta ett uttryck för något på idéplanet. Kör man sedan ett visst märke och en viss årsmodell och kanske utrustar bilen med en skidbox och telefon för att grannen har det så är man på den sociala nivån. Tillhör man arbetarklassen så har man inte råd med en ny bil och absolut inte med två bilar som medelklassen har och då säger detta något om sociala förhållanden.

Samtidigt som etnologin mycket påtagligt sätter människan och hennes handlande i centrum är det viktigt att konstatera vilka gränserna är för det mänskliga agerandet i olika sociala situationer. Klasstrukturen är i långa stycken avgörande för många sidor av människors liv. De givna sociala och materiella villkoren bestämmer hur människor agerar och hanterar verkligheten. Även om det givetvis finns undantag i alla situationer - en arbetare med ett okvalificerat jobb utan karriärmöjligheter kan ju t ex vinna 10 miljoner på måltipset och bosätta sig i ett högstatusområde och köra omkring i en Rolls Royce - så utgör detta endast undantag och inget annat. I detta teoretiska exempel kan man dessutom spekulera vidare och konstatera att den nyrike arbetaren ganska snart skulle känna sig vilsen i sitt nya bostadsområde. Han skulle helt enkelt inte platsa i kulturen. Han skulle inte fungera ihop med sina nya grannar och deras sätt att leva. Deras normer och värderingar överensstämmer inte med hans. Han skulle ganska snart känna sig vilsen och flytta tillbaka till ett område med likasinnade. Människans kulturella tillhörighet bestäms alltså inte av enbart en omständighet (i det här övertydliga exemplet av de ekonomiska faktorerna) utan av en rad omständigheter som skapar de sociokulturella levnadsvillkoren. Det som avgör och styr är den totala livssituationen (Ek 1989).

En viktig del av den moderna etnologin sysslar med att synliggöra dolda mönster. I varje subkulturellt sammanhang som kan avgränsas - det kan vara de boende i ett bostadsområde eller de anställda på en arbetsplats likväl som medlemmarna i en speciell ungdomsrörelse eller människor med likartad etnisk bakgrund - kan etnologen finna gemensamma uttryck och värderingar som förenar gruppen. Detta kan ta sig uttryck genom att man väljer att möblera sina hem med ungefär likartade möbler, att man väljer att klä sig i en viss typ av kläder, men det kan också gälla förenande attityder gentemot andra grupper. Genom ett gemensamt norm- och värdemönster avgränsar man sig mot andra. Detta kan naturligtvis ta sig manifesta uttryck, men till överväldigande del sker detta på en latent nivå. I interaktion med andra inom samma grupp bekräftar man sitt levnadssätt, men ofta utan att vara direkt medveten om det. Det är där som etnologen träder in och ser sammanhangen (Ehn/Löfgren 1982).

Flera författare har uttryckt sin förvåning över hur lite ett sådant fenomen som trafiken, och då framförallt bilismen, har engagerat forskare inom humaniora (se t ex Tengström 1991:13, Hagman/Tengström 1991:5, Säverman 1990:27). Det som finns skrivet om bilism domineras av tekniska, naturvetenskapliga publikationer, konstaterar man. Också inom det estetiska området och i fråga om bilmärkeshistoria beskrivningar finns ett stort utbud. Hagman/Tengström konstaterar att själva det faktum att bilismens roll som ett socialt fenomen är så lite utforskat är remarkabelt i sig (a a sid 5).

De senaste åren har dock det humanistiska forskarintresset för i första hand bilismen som samhällsfenomen ökat. Denna rapport är ett exempel på detta. På Centrum för tvärvetenskapliga studier vid Göteborgs universitet har startats ett omfattande forskningsprojekt för studier av bilen som ett samhällsfenomen kallat AUTUMN - The Automobile in the Human and Natural Environment. Som en drivande tes inom projektet gäller att "one of the general beliefs of the research group is that any attempt to solve the problems of global use of automobile is to increase the understanding of the meaning of the automobile in the eyes of its user" (Hagman/Tengström 1991:2). Vid Nordiska museet i Stockholm organiseras med start någon gång under 1992 inom den s k SAMDOK-gruppen en omfattande dokumentation om bilen. Som övergripande teman har man tänkt sig Bilismens kulturlandskap, Bilen i landsorten, Bilen och ungdomen, Bilen i männens och kvinnornas värld samt Bilen och familjen (Rosengren 1991).

Att intresset för bilismen varit litet inom den humanistiska forskningen har under senare år också konstaterats av etnologer. Att etnologin med sitt människonära perspektiv är en disciplin synnerligen lämplig för studier av bilen som kulturbärande och förmedlare av känslor fastslås. Annette Rosengren konstaterar i en artikel i *Samdok bulletinen* (a a sid 12) att det är bilismen som genom sina omfattande vägbyggen osv - och inte jordbruket - som är den främste omformaren av det svenska kulturlandskapet under 1900-talet. Hon konstaterar vidare att bilismen förmodligen har sin största betydelse för människors tillvaro på landsbygden och i småsamhällen, att dagens ungdomar hör till en generation som är uppvuxna med massbilismen, att bilen betyder olika saker för män respektive kvinnor, att genom bilen organiseras en stor del av en normalfamiljs vardag osv. Inom alla dessa områden finns naturligtvis mycket ännu ogjort för etnologer. Billy Ehn skriver i en artikel i den av Stadsmuseet i Stockholm utgivna antologin *Trafik* att han blev förvånad när han konstaterade hur litet som skrivits av kulturforskare om bilismen:

"Ett så tacksamt ämne, laddat av praxis och symbolik, känslor och konflikter! Bilen som frihetsredskap, vapen, jagets förlängning. Bilen som föremål och föreställning, ting och symbol, handling och fantasi. Bilens kulturanalys ligger bara och väntar på sin avhandlingsförfattare. Vad gör vi med och i bilen, vad gör bilen med oss och samhället? Bilen har blivit så vanlig att vi knappt ser den." (Ehn 1989:49-50)

Det är i sammanhanget viktigt att påpeka - vilket lätt glöms bort - att också intresset för människors utnyttjande av övriga transportmedel - d v s allmänna färdmedel - har varit ett försummat fält inom humaniora. Det är också ett viktigt

forskningsfält för humanister att ta sig an. Samma frågeställningar som ställs om människan och bilen kan också ställas om människan och kollektivtrafiken. Vilka känslor förmedlas via en bussresa, spårvagnstur eller tunnelbaneresor? Är de känslor som allmänna färdmedel (förutom flyg och tåg) förmedlar helt utan passion och en negation till det som bilen ger som journalisten Ove Säverman lite polemiskt vill hävda:

"'Kollektiva färdmedel' - det associerar omedelbart till köer, trängsel, fullsatt, regnväder, nedrivna tidtabeller, högtrafik, går ej lördagar, endast till Fridhemsplan, bristande resurser, brist på förare, besvikelser, trötthet, hunger, stök, bläng och blickar som inte söker andra blickar. Förbättrad kollektivtrafik, vad är det? Större turtäthet? Var femtonde minut istället för var tjugonde? Snävare mellan hållplatserna? Men då gör ju inte bussen annat än stannar..." (Säverman 1990:23)

Det är viktigt att kartlägga attityder till kollektivtrafik för att förstå attityder till bilism och vice versa. Det ena kan ge det andra.

#### 1.4. TIDIGARE FORSKNING MED LIKANDE INRIKTNING

Som nämnts har forskningen kring bilismen som samhällsfenomen varit mycket blygsam inom humaniora. Detta påstående kan t o m utsträckas att gälla forskningsfält som förenar humaniora och teknik överhuvudtaget. Svante Beckman skriver i förordet till en av den statliga maktutredningens publikationer, *Miljö-Media-Makt* (Beckman 1990:8-9), att det samhällsvetenskapliga studiet av tekniken trots mer än hundrafemtio års teknisk industriell omdaning av samhället har förvånansvärt lite att komma med. En orsak till detta kan enligt Beckman vara att den humanistiskt-samhällsvetenskapliga forskningen behärskas av ett "verktygstänkande": teknik är väl avgränsade, funktionellt preciserade hjälpmedel som är underordnade sina användares avsikter. Tekniska artefakter ses på detta sätt som neutrala och ointressanta.

En sådan syn kan kanske gälla gem, pennor, saxar, smörknivar osv, men ju större, dyrare och komplicerade de tekniska produkterna blir desto mer laddas de med känslomässiga och symboliska värden. En skapelse som bilen kan i detta sammanhang ses med stora potentialer av "laddning".

Inom etnologin har intresset för människa-teknik i första hand kommit att omfattas av dels bondesamhällets alla situationer av arbete med hjälp av tekniska artefakter - i arbete på gården såväl som på åkern - och dels människors kontakter med maskiner och verktyg i industriella miljöer. Resandets utveckling från skjutsväsendets tid och fram till massbilismens tid har beskrivits (Rosengren 1979). Under en lång följd av år ända in på 70-talet gällde inom etnologin att samla in och dokumentera i första hand bondesamhällets levnadsvanor, artefakter osv. Under 70- och 80-talen har etnologin förändrats via lokalsamhällesstudier, subkulturforskning till kulturforskning med i första hand antropologiska förtecken (Löfgren 1990). Forskning med inriktning på det urbana rummet har utvecklats sent inom etnologin.

Förvandlingen av det svenska samhället till dagens massbilismdominerade har hitintills inte lockat någon etnolog att ur ett humanistiskt perspektiv förstå bilens kulturella betydelse. Dock har flera ansatser tagits - i första hand i Stockholm men också i Lund - att ta sig an denna uppgift. Den ovan beskrivna dokumentationen av bilsamhället som initierats av Nordiska museet kommer att ge resultat i form av uppsatser vid Etnologiska institutionen i Stockholm. Också i Göteborg finns planer på att uppmärksamma bilen som tema i elevarbeten.

Vid institutionen i Göteborg har den inriktning mot etnologisk urban boendeforskning som byggts upp under slutet av 80-talet resulterat i processtudier där boendet kopplats samman med olika områden, t ex livsmönster (Mörck m fl 1986), etnicitet (Berg m fl 1989), yrken (Mörck 1991), barnuppfostran (Brembeck 1992). Frågeställningar kring resande och förflyttningar, eller människors förhållande till trafik, behandlas endast perifert i dessa studier. Däremot ger framställningarna, som metodmässigt är uppbyggda som denna rapport, en god kunskapsbakgrund om skilda levnadsvanor utifrån variabler som ålder, kön och klass i en storstad som Göteborg.

I en trebetygsuppsats i Göteborg har Ann-Kristin Carlström visat på könsskillnader bland några medelklassfamiljer boende i centrala Göteborg. Efter att under många år bl a av ideologiska skäl ha tagit avstånd från bilen och bilsamhället hade de flesta ändå skaffat bil mot slutet av 80-talet. Trots att den strikta könsuppdelning som föräldragenerationen levte under var bruten fanns det avskilda zoner kvar där man och kvinna agerade. I familjerna var det männen som använde bilen mest och som alltid körde trots att både man och hustru hade körkort. Det visade sig också att det alltid var männen som gjorde eventuella reparationer på bilarna (Carlström 1989). I en annan trebetygsuppsats har Eva-Lena Haag visat på skillnader i socialiseringsprocessen för barn i två centralt belägna stadsdelar i Göteborg. Trots att det geografiska avståndet är kort mellan stadsdelarna fann hon att barnen i det ena området - med hyres- och bostadsrättslägenheter och nära till spårvagnen - tidigt lärde sig att åka kommunalt till olika fritidsaktiviteter, medan bilskjutsandet i det andra området - med fristående villor och radhus och en mindre promenad till spårvagnen - dominerade totalt (Haag 1991).

Att de senaste decennierna har inneburit kolossala förändringar i infrastrukturen och skapat nya förhållanden i insocialiseringsprocessen av unga är självklart. Här har bilen spelat en mycket stor roll. För tjugo år sedan gick ungdomar ofta ärenden åt sina familjer och bar hem t ex matvaror från affären. Detta har i stort sett helt upphört bl a därför att bilen utnyttjas för sådana transporter. Också i många andra sammanhang är det självklart att det är bilen som gäller när de unga skall på olika aktiviteter; skjutsningen av barn och ungdom är mycket omfattande och ger den uppväxande generationen en bild av bilens otvivelaktighet (se t ex Sandqvist 1990). På de allmänna färdmedlen är vuxna - och då i synnerhet vuxna män - så underrepresenterade att de knappast kan sägas existera som förebilder för den uppväxande generationen (se t ex Hjorthol m fl 1990).

På Transportøkonomisk institutt i Oslo pågår en omfattande forskning av i första hand sociologer om resvanor. I huvudsak använder man sig av ett stort

kvantitativt material (resvaneundersökningar) kompletterade med frågelistor om hushållsekonomi, yrken etc. Ett flertal rapporter har publicerats, t ex har undersökningar gjorts om kvinnors bilanvändande för arbetsresor (Hjorthol 1990). I en annan studie - där ett antal familjer medverkat i ett "spel" - har undersökts vad som skulle bli följderna om biltrafik förbjöds några timmar varje dag, eller under hela dagar (Hjorthol m fl 1990). Vid universitetet i Trondheim pågår också en omfattande forskning med tvärvetenskapliga ansatser kring bilen: "Bilen og det moderne Norge".

Forskning med direkt samma inriktning som föreliggande rapport har jag inte funnit. De studier som gjorts där boende och resande kopplas ihop grundar sig på kvantitativt, statistiskt material. I en studie vid Kulturgeografiska institutionen i Göteborg om behoven av eventuellt utvecklad kollektivtrafik i en stadsdel i Borås (Jansund m fl 1989) kopplas dock kvantitativa uppgifter samman med kvalitativa. En resvaneundersökning och enkäter kompletteras med djupintervjuer. I intervjuerna beskriver familjerna hur vardagarna är upplagda såväl när det gäller arbets- reproduktions- som fritidsresor. De intervjuade får komma med egna önskningsområden om hur kollektivtrafiken skall utformas och detta kommenteras av forskarna i rapporten.



## 2. BILISMENS FRAMVÄXT I SVERIGE

1950-talet är decenniet som omvandlar Sverige på så många områden och i så hög grad att det är frågan om det någonsin kommer att ske något liknande. När decenniet gick in så tjänade en genomsnittligt avlönad arbetare så att det precis räckte till överlevnaden. Det var svårt att få något över när hyran för den oftast alltför trånga bostaden var betald och maten inhandlad. I hemmet satt man och lyssnade på radio när Lennart Hyland presenterade den sjungande bandyspelaren Gösta "Snoddas" Nordgren i Karusellen. Tio år senare hade samma familj en tv och tittade på Hylands hörna. Lägenheten, som värmdes upp med koks och kol under tidigt 50-tal, var ett decennium senare utrustad med fjärrvärme. Mjölken bars inte längre hem i flaskor utan i tetrapak. Nylon och plast hade slagit igenom. Ungdomarna tuggade tuggummi och lyssade på popmusik. En "Snoddas" hade inte på långa vägar gjort lika stor succé 1962 som 1952. Utvecklingsoptimismen och framtidstron var - trots det kalla kriget och atombombsskräcken - enorm. Allt tycktes möjligt, det fanns ingen ände på hur snabbt och fantastiskt allt skulle utveckla sig. Till och med bondtöntar som Åsa-Nisse och Klabbarn - traditionellt och konservativt lantliga, klädda i kavajer och hatt - experimenterar med raketdrivna bilar och bjuder in Little Gerhard för att uppträda i Knohult.

I denna utveckling - med sådan avgörande betydelse för så många människor på så kort tid - spelas en av huvudrollerna av bilen. Bilens stora segertåg i Sverige sker på 50-talet. Uppbyggnaden av massbilismen inleds då - att skaffa sig en bil blir nästan som en folkrörelse under denna tid. Utvecklingen går så snabbt att ingen egentligen hinner med - varken biltillverkare eller politiker som har att hantera den nya situation som landet ställs inför när alltfler bilar pockar på utrymme på landsvägar och i städer. Det är dock under 50-talet som kursen ställs in på att bygga upp ett samhälle baserat i stor utsträckning på bilen. Visionerna om framtiden omvandlas till realpolitik. Sverige asfalteras.

1950 svarade de kollektiva transportmedlen för ca 70% av alla persontransporter i Sverige - egna fordon för 30%. 1960 var förhållandet i stort sett omvänt. Den totala sträcka som samtliga svenskar förflyttade sig under ett helt år ("persontransportarbetet") ökade under denna tid från 17.8 miljarder km till 44.5 - och hela ökningen låg på personbilarna (Johansson/Hogsten 1981:49). 1950 behövde en genomsnittligt avlönad industriarbetare arbeta 2550 timmar för att köpa en genomsnittligt prissatt ny bil. 1960 behövde han bara arbeta 1336 timmar (a sid 74). I absoluta tal ökade antalet aktivregistrerade bilar under denna tid från 252.500 till 1.193.900 (Tengström 1991:103).

Den utveckling som alltså kom att accelerera våldsamt på 50-talet hade börjat gro redan under senare hälften av 40-talet. Volvo, som startade sin biltillverkning 1927, lanserade på 40-talet småbilen PV 444 som ganska snart slog ut de större bilarna från marknaden (Hälleby 1990). PV:n kom sedan att dominera under hela 50-talet och en bra bit in på 60-talet då Amazonen tog över. I princip så hade varje volvobil som lämnade tillverkningsbandet redan en köpare - trycket var enormt. Inledningsvis tillverkade Volvo i huvudsak för bilköpare i Skandinavien,

men med tiden har andra marknader - först i Nordamerika och senare i Europa tagit över. På 60-talet såldes 65% av bilarna i Skandinavien, 9% i Europa resp 20% i Nordamerika. 1985 var siffrorna 23% för Skandinavien, 41% för Europa resp 29% för Nordamerika (Hallenborg 1987:29). SAAB startade sin biltillverkning i slutet av 40-talet då man lanserade sin småbil - Saab 92 - vars formgivare hade hämtat hämtat sin inspiration från den flygplanstillverkning företaget startat med. Också SAAB tillverkade under hela 50- och 60-talet för en hungrig hemmamarknad.

Den svenska bilindustrin blev en betydande del av ryggraden inom tillverkningsindustrin. Också många underleverantörer har kommit att knytas till bilindustrin. Bilindustrins betydelse har varit och är så omfattande att man såväl inom arbetsgivarnas organisationer som arbetstagarnas ständigt bevakar och följer med utvecklingen. Sålunda har det t ex inom LO sedan 50-talet funnits en s k "bilgrupp" med avsikt att just hålla sig a jour med utvecklingen och bevaka intressena för de många medlemmarna som är beroende av bilindustrin (Jakobsson 1987).

Med tiden har bilindustrin kommit att bli alltmer exportberoende. Idag tillverkar Volvo och SAAB inte längre i huvudsak för en hemmamarknad - mindre än 50% av bilarna säljs i Skandinavien. Detta gör de svenska biltillverkarna till de mest exportberoende av samtliga världens stora (Lundin 1987:21). Idag sysselsätter bilindustrin (inklusive lastbiltillverkning) omkring en tiondel av den yrkesverksamma befolkningen - ca 400 000 människor (Tengström 1991:105). För regioner som Göteborg och Trestad (Trollhättan-Vänersborg-Uddevalle) är bilindustrin dominerande i antalet sysselsatta - ca 30000 i Göteborg resp 10-15000 i Trestad. I andra regioner som t ex Olofström och Södertälje kan bilindustrin sägas dominera totalt genom att den i stort sett är den enda större arbetsmarknaden.

Under första halvan av 50-talet fanns inte någon samhällspolitisk beredskap för den stora bilexpllosionen. Många landsvägar var direkt undermåliga och i städerna började bilarna stockas mer och mer på allt för trånga gator. Från politiskt håll har aldrig gjorts några försök att hålla tillbaks bilismen i Sverige (Tengström 1991:104). Den svenska samhällsbygget har alltsedan 30-talet i huvudsak styrts av det socialdemokratiska partiet. 1956 gav partiet ut en skrift med titeln *Har vi råd med bilen?* författad av dåvarande kommunikationsministern Sven Andersson (Andersson 1956). I skriften framgår klart vilken linje partiet valt att inta. Bilen ses som en "framstormande kraft, obändigt pionjärmedveten och beredd att bryta ned alla hinder som reser sig i dess väg" (a a sid 5). Bilen kommer att ge fritiden ett nytt och spännande innehåll och innebära en motvikt till de enhanda arbetsuppgifter som industrier och kontor erbjuder. Från att ha varit något som bara de välbeställda i samhället kunnat utnyttja har bilen på kort tid blivit något som kommit alla samhällsklasser till del. Andersson (socialdemokraterna) går så långt att han tilldelar bilen följande roll: "Frågan är om inte bilismens utveckling är den mest påtagliga i vår tids demokratisering" (a a sid 3). I detta skede står det fullständigt klart vilken väg som det stora regeringspartiet valt och på den vägen har det sedan varit - Sverige omvandlades till ett samhälle till stora delar på bilens villkor.

I mitten av 50-talet var det politiska ställningstagandet klart. Dessutom fanns inom landets gränser två stora biltillverkare vilket naturligtvis var av oerhörd stor betydelse för utvecklingen. Egentligen träffar nog socialdemokraterna helt rätt i sin beskrivning av situationen - utvecklingen gick inte att hejda. Det går inte att ensidigt försöka förklara processerna med att det var ett politiskt/näringslivsstyrt utvecklingsprogram som skisserades upp. Nej, trycket underifrån var också stort, bilen var efterlängtat av i stort sett alla. Det dynamiska spelet mellan de många små besluten (att skaffa en bil) och de stora besluten av näringsliv (att satsa på en småbilsindustri) och planerare (att omskapa samhället för bilen) utgör svaret för att förstå processerna bakom bilsamhällets etablering i Sverige (Gullberg 1990:65-66). Däremot stod det långt ifrån klart vad konsekvenserna med en utbyggd massbilism skulle komma att innebära, varken för politiker och planerare eller den enskilde bilägaren. På 50-talet och i stort sett hela 60-talet var suget och längtan efter det moderna ledstjärnan för landets medborgare - och alla fick vara med. I alla skikt av befolkningen erbjöds nya moderna bostäder - ljusa och utrustade med varmvatten och bad - lättskötta kläder av strykfri polyester som ersatte de mer svårarbetade bomullsskjortorna och -byxorna, jeans och täckjackor som ersatte kostymerna, nylonstrumporna som ersatte korsetter och bomullsstrumpor, plastmattor i stället för trasmattor osv. Det är inte konstigt att just möjligheterna att dessutom kunna skaffa sig en egen bil att köra iväg med vart man ville kom att laddas med extra stora värden - såväl känslö- som statusmässigt. Inte förrän i slutet av 60-talet kom denna enorma framtidstro på det "moderna" att ruckas även om det under hela denna tid fanns proteströrelser av olika slag. När 70-talet gick in började det stå klart för allt fler och fler att en utbyggd massbilism också förde med sig konsekvenser.

Hela denna utvecklingsoptimism når sitt crescendo under sista halvan av 60-talet. Under hela detta decennium ökade antalet bilfordon drastiskt och spräckte gång på gång alla framtidsprognoser. Omfattande vägsystem anläggs i och omkring landets städer. Framtidssplanerna för ytterligare stora förändringar i städerna är som mest fantastiska under sista halvan av 60-talet. Då hade inte opinionen mot dessa förändringar startat annat än i mycket blygsam skala. De stora miljöproblem som det bilsvallande landet ställdes inför var fortfarande tämligen okända. I framtiden hägrade landet där alla vuxna körde bil och där kollektivtrafiken reducerats till ett minimum. Det fanns förvisso alternativa uppfattningar och här och var en och annan kritiker som reagerade mot utvecklingen, men antalet bilmotståndare var mycket få vid denna tidpunkt. Folkmeningen var för bilen. Ett bra sätt att förstå vilken anda som präglade t ex planerare och politiker vid denna tid är att ta del av hur de resonerade då. I en bok från 1968 med titeln *Vägen till Göteborg* ges ett flertal exempel på hur denna tidsanda uttrycktes. Boken, som är initierad av kommunala myndigheter engagerade i ombyggnaden av Göteborg, är framtagen under redaktörskap av Sven Schånberg som skriver i sitt förord:

"Det hela borde utnyttjas i ett fräscht reportage om dagens Trafikgöteborg med Älvsborgsbron och Tingstadstunneln som domineranter (...) Den (boken) presenterar tre stora nybeskrivningar av dokumentariskt värde: Trafikgöteborg från ekstocken till bilen, trafikskulpturens nya stad i en samlad skönhetssyn och H-Göteborgs födelse, räddad åt eftervärlden i ett unikt bildreportage" (Understrykningen är min. H står för högertrafik, Schånberg 1968:7).

En arkeolog skriver om kommunikationerna i forngöteborg, en historiker om stadens framväxt och samfärdsel, vägdirektören om stadens tillfartsvägar. Dessutom innehåller boken artiklar av olika författare med engagemang för trafikfrågor. Sålunda skriver redaktör Hubert Lärn om göteborgs nya trafikåder, Tingstadsleden:

"Icke desto mindre tror vi, att den skall ge vår stad ansenligt ökad berömmelse. Alltjämt kommer turisternas kameror att riktas mot Masthuggskyrkan, Poseidon, Gustav II Adolf, Barken Viking och Ullevi, men nog var det på tiden att vi ställde ett nytt, fint fotomotiv till förfogande! I varje propagandabroschyr, manande turisten att inte ranta genom det moderna, dynamiska Göteborg, är hädanefter en helsidesillustration given: Tingstadsleden. Ty visserligen underlättar denna faktiskt avsevärt genomrantandet, men den kontinentala trafikapparaten är dock det göteborgska vi-är-med-vår-tid-beviset nr 1. Förvisso är den radikala skåra genom stan som skickliga trafikkirurger snittat något att hovera sig över i en tidsålder, då den avgörande striden står mellan människan och bilen". (Lärn 1968:47)

Författaren konstaterar i artikeln att inga konstnärliga utsmyckningar har gjorts varken på Tingstadstunneln eller de anslutande vägarna eller trafikkarusellerna, vilket var vanligt förr när något tekniskt avancerat mästerverk som t ex en bro byggdes. En anledning till att man hoppat över detta vid anläggandet av denna jättetrafikpulsåder är rent kostnadsmässiga: "...det finns gränser för vad vi, den stränga tidsålderns folk, mäktar med. Så obegripligt mycket pengar som offras på det göteborgska krafttaget att hinna ikapp bilen, skulle skattebetalaren resa borst mot ett enda rött öre på en konstnärlig krusidull, för att inte tala om en staty..." (a a sid 48). Men fram för allt ser författaren så stora skönhetsvärden i ombyggnaden i sig att han anser att konstnärliga utsmyckningar är onödiga: "En prima nyttoanläggning är sig själv nog och kan som sådan också vara en skön skapelse. Kanske inte alla, men Tingstadsleden - absolut!" (a a sid 48). Författaren inbjuder alla göteborgare att ta del av den nya sevärdheten i lyriska ordalag ("den glänsande jättetuben", "kakelskimrande tunnlar", "ultramodern" osv) och den som inte förstår att uppskatta den nya teknikålderns skönhetstillskott har inte "hunnit med i utvecklingssvängen. Han är inte en rätt göteborgare, modell 1968, i sanning en allvarlig anmärkning" (a a sid 49).

Boken genomsyras av en anda av vurm och beundran för den nya tiden, det moderna, det tekniska, det omvälvande som håller på att ske. Anläggandet av vägar, broar, viadukter osv beskrivs i konstnärliga ordalag - häpnaden och beundran över vad den moderna ingenjörskonsten kan utföra för att bereda plats åt bilen i ett samhälle under ständig expansion och utveckling är kolossal. Boken förmedlar en mycket god tidsbild för vilken samhällsanda som präglade flertalet politiker och planerare vid denna tid. En del av boken består av en "bokfilm" som visar de många nya trafikanläggningar som Göteborg begåvats med under åren innan boken gavs ut 1968. De flesta bilderna är tagna från luften och bildtexterna är lyriskt positivt beundrande: "Dag Hammarskjölds väg börjar vid Annedalskyrkan. Fågeldammen i Slottsskogen ansluter sig elegant till linjespelet i trafikplatsen" (*Vägen till Göteborg* sid 144), "Rödastensmotets slinga är redan ett välkänt inslag i stadsbilden i västra Göteborg" (a a sid 154), "Olskroksmotet

är ett spännande och dramatiskt trafiklandskap där bilar, tåg och spårvagnar passerar i olika nivåer" (a a sid 163). På några av bilderna har det råkat hamna något så omodernt som en cykel respektive en fotgängare: "Linnéplatsen från Haraldsgatan. Vem cykeln tillhör är obekant, men cyklar blir alltmer sällsynta i göteborgstrafiken" (a a sid 144), "Oskarsgatan är helt annorlunda i sin nya sträckning, konstaterar Oskar som får se upp i trafiken eftersom detta inte är någon trottoar. För gående finns särskilda gångbanor" (sid 157).

Rolf Lindqvist skriver i en artikel betitlad "*En stad med ny rytm*" (Lindqvist 1968) om vilka framtidsplaner som gällde för Göteborg hos planerare vid denna tid. Visionerna var stora, utvecklingen krävde att man hängde med och inte försummade något, och praktiskt taget allt styrdes av den svällande bilismen. Bilismen sågs som något som bara skulle komma att öka likt en naturgiven kraft som man inte kunde göra något åt. Det gällde bara att anpassa sig till detta faktum. Att antalet bilar hela tiden ökade var ett faktum, att ökningen skulle fortsätta i ännu mer accelererande takt sågs också som ett faktum vilket inte ifrågasattes. Vid denna tid gick den svenska industrin för högtryck och framtidsoptimismen var stor i en stad som Göteborg med så många storindustrier knutna till staden. Göteborg var också nordens ledande handels- och sjöfartsstad och stod för den största exporten bland Skandinaviens städer. Fram mot 90-talet räknade man med att staden skulle ha en miljon invånare. För denna metropol krävdes ordentliga vägar för alla bilar som förväntades rulla omkring och rikligt med parkeringsmöjligheter för dem när de stod stilla. Man planerade för moderna trafikleder som gick i omedelbar anslutning till centrum. Detta ansågs "vara enda möjligheten att i framtiden rädda stadskärnan från att efterhand avfolkas och så småningom visa tecken på förslumning" (a a sid 135). En del av dessa trafikleder byggdes också under åren därpå - t ex Hamnleden - med stora förändringar i stadsbildens som följd medan andra som t ex Engelbrektsleden aldrig kom att genomföras. Den sistnämnda planerades att utgå från trakterna av Järntorget och via Nordhemsgatan, Skansberget, Engelbrektsgatan och södra sidan av Heden nå fram till E6:an vid Gårda. Sett så här i efterhand inser man att ett genomförande av "Engelbrektsleden" hade kommit att innebära mer kraftiga förändringar i själva centrala Göteborg med ett flertal rivningar av befintlig bostadsbebyggelse som följd. Stora dramatiska förändringar och en helt ny stadsbild hade också skapats av de ca 15 stora parkeringshus som man tänkt sig i anslutning till denna centrala trafikledsring. I planerna ingick också tankar om ett i stort sett bilfritt city - "ungefär som ett jättestort torg" (a a sid 135) - där allmänna kommunikationer skulle betjäna transporter till och från parkeringshus. Detta kom heller aldrig att genomföras, men planerna lever kvar ännu idag om än i modifierad form (se vidare längre fram i denna rapport).

Ovanstående exempel visar på hur diskussionerna löpte vid denna biloptimismens högtid. Som illustration till vad som styrde maktavare och politiker är *Vägen till Göteborg* en mycket god tidsbild. Utvecklingen var likartad i alla större städer i Sverige och ofta hämtades inspiration och förebilder från USA. Kännetecknande för tidsandan är också den närmast underdåniga inställningen till den teknologiska utvecklingen. Ett förlopp som en alltmer framväxande bilism sågs som ödesbestämd. Det gällde att anpassa sig, helt enkelt. Uppfattningen åskådliggör väl det som kallas det "teknologiska imperativets giltighet" (Berglund/Mannerfelt

1989:11). Krönet på denna utveckling, som alltså inleddes efter andra världskriget, nåddes vid slutet av 60-talet, såväl inom näringslivs- och politikerretsar som hos den breda allmänheten. Detta sistnämnda är viktigt att iaktta - det positiva bejakandet av utvecklingen där bilen spelade en av huvudrollerna delades av breda grupper av landets invånare.<sup>1</sup> När decenniet gick över i 70-tal började protesterna mot den ohämmade utvecklingen att märkas. Människor engagerade sig, såväl organiserat som oorganiserat, mot rivandet av gammal bebyggelse, mot anläggandet av stora trafikleder, mot anläggande av parkeringshus osv. I och med oljekrisen 1974 stod det också klart för flertalet att allt inte bara var utan bekymmer. Händelserna 1974 - då ransoneringskort för bensin infördes och den ohämmade gatubelysningen i städerna släcktes ner till mer än 50% - kan ses som något av en kulturchock för det framstegsoptimistiska tänkandet. Oljekrisen gjorde klart att landet var synnerligen beroende av yttre omständigheter över vilket man inte kunde styra. Före oljekrisen förekom det att seriösa trafikdebattörer krävde att man skulle ordna elbelysning på samtliga motorvägar i landet och utöka belysningen till det dubbla i städerna - detta i trafikssäkerhetsbefrämjande syfte. Tillgången på energi sågs som självklar - oljekrisen gav dock andra besked. Krisen innebar också att kostnaderna för att ha bil ökade och detta gav tydliga spår i plånböckerna hos bilägarna.

De protester mot utbyggnaden av trafikapparaten som inleddes vid skiftet sextio- och sjuttioal kan exemplifieras med den sk byalagsrörelsen i Stockholm som startade 1969. Inom Stockholm bildades flera byalag och utgångspunkterna för rörelsen var två: dels en tanke om gemenskap på icke-kommersiell grund och dels en stark kritik mot alla nya trafikleder som planerades i "Cityplan 67" (Stahre 1991). Den första stora protestdemonstrationen riktade sig mot planerna på att bygga ut Norr Mälärstrand till en femfilig trafikled. Protesterna kulminerade i slaget om almarna i Kungsträdgården 1971. För Göteborgs del kan från denna tid nämnas dels protesterna mot en underjordisk trafikled genom Botaniska trädgården med avgasutsläpp i parken, dels protester mot rivandet av stadsdelen Haga och framförallt ockupationen av Kungstorget 1976. Protesterna riktade sig mot planerna på ett underjordiskt garage vid torget med avgasutsläpp där torgförsäljning dagligen pågick. Garaget byggdes aldrig.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Det bör påpekas att jag i detta generaliserade resonemang över utvecklingen och moderniseringen av efterkrigssverige försöker beskriva de dominerande dragen på en övergripande nivå. Naturligtvis fanns det också andra synsätt som var mer reserverade mot framtidsplanerna. Det fanns naturligtvis också skillnader mellan generationer, mellan män och kvinnor, mellan storstad och landsbygd osv.

<sup>2</sup> Planerna på trafikleden under Botaniska trädgården resp byggandet av Kungstorgsgaraget stoppades till stor del p g a folkliga protester. De lever dock kvar ännu idag hos vissa politiker och trafikplanerare. De markreservat som gjordes på 60-talet för en "inre trafikled" - där tunneln under Botaniska ("Guldhedstunneln") är en del - gäller ännu på 90-talet. Detta ses av trafiknämndens moderate ordförande som "ett uttryck för en vision som ger oss handlingsfrihet" och han ser det som angeläget att tunneln byggs under åren

Hand i hand med bilismens framväxt sedan 50-talet har utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser i och runt städerna skett. Trots att stadsplaneringen under lång tid präglades av ett ideal om funktionsintegrering - den så kallade ABC-staden där arbete, bostäder och en centrumanläggning skulle betjäna mindre regioner inom staden - har utbyggnaden istället lett till en funktionsuppdelning (se t ex Johansson 1984). I städerna bor man i ett område, arbetar i ett annat, konsumerar och roar sig kanske i ytterligare ett annat. Denna struktur hade varit omöjlig att bygga upp utan en omfattande privatbilism. För Göteborgs del kan utbyggnaden av Angered - ett stort markområde nordost om centrum som inköptes i början på 60-talet - vara ett exempel (jmf Zintchenko 1993). Planerna för området var att det skulle bli en autonom satellitstad till Göteborg med runt 100000 invånare när det var fullt utbyggt. Enligt planerna skulle cirka hälften av invånarna ha sina arbetsplatser i området. Nästan trettio år senare ser man resultatet: området har inte befolkats av så många som man en gång trodde och dessutom är det mycket begränsat med arbetstillfällen i Angered. För de boende - som i huvudsak är arbetare - finns istället de stora arbetsplatserna (t ex Volvo) på Hisingen. För att underlätta resorna från Angered till Hisingen byggdes i mitten på 70-talet en fjärde förbindelse över Göta älv - Angeredsbron. I anslutning till denna byggdes den så kallade Norrleden på Hisingen och i och med detta hade det skapats ypperliga möjligheter för bilisterna att förflytta sig mellan bostäderna och arbetsplatserna - belägna i olika delar av Göteborg. En liknande utveckling har skett i övriga storstäder (se t ex antologin *Trafik* som beskriver utvecklingen i Stockholm).

---

2001-2010 (*Göteborgs-Posten* 920228). Också planerna för ett garage under Kungstorget har åter börjat diskuteras seriöst.

### 3. BILEN SOM KULTURBÄRARE

#### 3.1. INGEN GRAFFITI PÅ BILEN - VÅR HELIGA KO?

En bil är så mycket mer än bara ett effektivt transportmedel. Bilen är den kanske mest välutvecklade industriprodukt som massproducerats för att brukas av gemene man utanför den egna bostaden. En bil är en tekniskt sett avancerad produkt som kan ge sin innehavare status, makt och - inte minst - frihet. Men bilen är inte bara förbehållen de övre samhällsskikten - i västvärlden har möjligheterna att äga bil sedan minst en generation tillbaka varit lika given i alla klasser. De välutvecklade industriländerna i världen och numera också stora delar av den s k tredje världen domineras i stora stycken av bilen och allt som följer med denna: vägsystem, ombyggda städer, bensinstationer, oljedepåer, parkeringsplatser, avgaser osv.

Att ha en bil är dock för de allra flesta förenat med ett relativt stort ingrepp i hushållsbudgeten. Bilen kostar. Varje år kostar den skatt, försäkring, bensin, reparationer, amorteringar och ränta. Och för varje år blir den bara mindre och mindre värdefull. Till skillnad från många andra kapitalinvesteringar - t ex det egna huset, bostadsrätten, segelbåten, konstverket, tvättmaskinen osv - är bilen en hushållsekonomisk katastrof.<sup>1</sup> En splitterny bil tappar runt 10% av sitt inköpsvärde i stort sett i samma ögonblick som den betalas. Efter några år har inköpsvärdet halverats medan avbetalningarna kanske bara betalats till en femtedel. Efter tio år i trafiken räknas idag en bil som gammal - pensionsmässig med bara en kort tid kvar till kyrkogården. Trots alla dessa tunga kostnader har dock bilen aldrig tappat sitt intresse bland konsumenterna. På 50-talet - när den verkliga bilexpllosionen inleddes i Sverige - var bilanskaffandet för många inte bara att skaffa sig ett fortskaffningsmedel utan också ett sätt att presentera sig, stärka sin självkänsla och befästa sin identitet (Gullberg 1990:62). Bilen etablerade sig då som en frihets- och framgångssymbol för breda befolkningsgrupper.

Idag är denna känslomässiga laddning i bilen på många sätt än mer utvecklad, men till skillnad mot 50-talets mer naiva inställning har de många negativa sidorna med bilen - döda o skadade, luftföroreningarna osv - också på olika sätt mejslats in i medvetandet. Detta har gjort att 90-talets inställning till bilen på många sätt kan betecknas som ambivalent. Borta är den ohejdat positiva attityden och istället finns hos de allra flesta en stor medvetenhet om att bilen också har avvisidor. Dock gör de flesta allt för att hålla dessa känslor borta. Trots allt har bilen av de allra flesta laddats med så starka positiva känslomässiga värden att ytterst få orkar engagera sig i de negativa. Istället bygger man skyddsmurar och förnekar fakta - attityder som "det där kan inte hända mig" eller "varför skall just

---

<sup>1</sup> Den nedgång som inträffat i en överhettad bostadsmarknad under hösten 1992 med sjunkande värden på hus och bostadsrätter ändrar inte något i detta principiella resonemang.



jag offra mig för miljön" kännetecknar många bilister. Vid en svår trafikolycka sommaren -92 dödades två unga föräldrar medan deras baby överlevde i barnstolen. De krockade med en mötande bil som kommit över på fel sida. Ingen av föräldrarna satt fastspända med sina bilbälten (undersökningar har visat att minst en av dem i så fall hade överlevt, *Göteborgs-Posten* 920710). Inte trodde de att en olycka skulle kunna inträffa just då, mitt på dagen en solig sommandag när trafikintensiteten var låg. I städerna väljer många bilister att inte sätta på sig säkerhetsbältena när de förflyttar sig kortare sträckor. De kör ju ändå i bara 50-60 km/h, men den farten är tillräckligt hög för att svåra personskador skall bli följden. Dessutom är risken för olyckor stor med all den trafik som är i städerna. Just i samband med bilanvändande använder individen lögnen, förnekandet. Bilen fungerar som en förstärkning av jaget och är för många en del av identiteten, av personligheten, och som alla andra attacker mot personligheten reagerar individen med att försvara sig. Eftersom bilen är den stora frihetssymbol den är - och dessutom står under individuell kontroll och ägande - är alla angrepp mot bilen, eller mot bilister som grupp, att jämföra med ett angrepp mot personligheten. Människan reagerar med en försvarsattityd.

Biltrafiken i Sverige har på fyrtio år mellan 1950 och 1990 krävt drygt 43000 dödsoffer. Närmare 2 miljoner har skadats (Spolander 1990:6). Trafikdöden är efter självmord den vanligaste dödsorsaken för män mellan 15 och 44 år. Om man betraktar en årskull - de som är födda 1956 (110000 personer) - kommer hälften av dessa att skadas i trafiken under sin livstid. Ungefär 800 kommer att dödas, av dessa dödsfall har redan 450 inträffat. Omkring 20000 kommer att skadas mer än en gång (Eriksson 1992). Trafiken är på många sätt ett hälsoproblem för samhället. Men i detta dynamiska spel mellan individer ("det drabbar inte mig", "frihet att välja själv") och samhälle ("framkomligheten måste ökas", "stor rörlighet = hög välfärd") betraktas trafikolyckorna som ett pris vi får betala för rörligheten. Vid de fåtaliga flygolyckor som inträffar kallas haverikommissioner in och med hjälp av "svarta lådan" skall katastrofen förklaras in i minsta detalj. Vi t ex en svår frontalkrock mellan personbilar, med flera döda och skadade som följd, gäller det att så fort som möjligt göra vägen farbar igen. Några haverikommissioner motsvarande flygets finns inte.

Bilen är på ett mycket påtagligt sätt en del av nutidsmänniskans kultur. Den finns överallt och den kräver om inte annat fysiskt utrymme. En bil står mesta delen av sin livstid stilla. Den genomsnittliga livslängden för en bil i Sverige på 80-talet var 14 år och 9 månader (Tengström 1991:24). Under denna sin livstid rullar bilen i genomsnitt i 7 månader effektiv tid. I 14 år och 2 månader står den alltså stilla. Den kräver utrymme hemma vid villan i form av ett garage eller en carport, eller i form av parkeringshus eller parkeringsplats vid hyreshuset. Eftersom många ägare av eget hus dessutom har två bruksbilar krävs ännu större utrymme. Många moderna villor är så byggda att garagetillbyggnaden dominerar på husets framsida och skymmer själva husfasaden. Trots dessa stora garage kan man många gånger iakta hur bilarna står parkerade utanför.

Även om bilen i förhållande till sin livslängd inte rullar så ofta i effektiv tid betraktat tillbringar dock en genomsnittlig svensk åtskilliga timmar om året i bilen för att frakta sig själv, sina barn och sina matvaror. Uppskattningar visar

att denna tid är cirka 400 timmar och sätts detta i förhållande till en normal arbetsvecka (40 timmar) blir det cirka två och en halv månad om året.

Många boende i centrala delar av våra storstäder betalar mellan 7- och 10000 kronor om året av skattade pengar bara för att få ha sin bil stående när de inte arbetar. Vid arbetsplatsen kräver bilen också sitt utrymme och runt större arbetsplatser är det påtagligt vilka stora ytor som avsatts för de anställdas behov av att ställa upp sina bilar. Detta påtagligt stora behov av utrymme gör att bilen formar kulturbilden. Precis som kulturlandskapet före bilens tid kan sägas ha präglats av åkermark, betesmark, fägor, kreatur och den centralt belägna kyrkan kan dagens urbana samhälle beskrivas i parkeringsplatser, vägsystem och kanske den centralt placerade trafikkarusellen.

I städerna har vissa gator blivit genomfartsleder och längs dem är halterna giftiga avgaser naturligtvis höga - ibland långt över gränsvärdena. Ofta finns lägenheter vid dessa gator och miljön för de boende är ohälsosam både vad gäller luft och buller. Husfasaderna är hårt nersmutsade. För att bereda plats för stora vägbyggen har många genuina stadsmiljöer fått jämnas med marken - ofta har detta gällt hela bostadsområden. Ibland har enstaka hus råkat bli kvar. I Borås finns ett flagrant exempel på detta. Genom staden går riksväg 40 som stadsmotorväg. På ett ställe finns ett bostadshus som ligger tätt intill en viadukt. Huset ligger 43-100 centimeter från vägen. I nästan tjugo år har förhållandet varit på detta sätt och husets lägenheter har varit uthyrda hela tiden. Att lägenheterna är uthyrda förvånar de ansvariga i Borås miljö- och hälsoskydds nämnd (*Göteborgs-Posten* 910113). Tvärtemot vad de flesta tror - att huset inte utgör något attraktivt boende - visar det sig att många hyresgäster trivs alldeles förträffligt med att bo intill en väg på det här sättet. Ett vuxet par säger t ex så här: "Vi har aldrig trivts så bra någonstans. Utsikten är grandios, läget centralt. Bullret tänker man inte på, trots att det är vanliga tvåglasfönster ut mot motorvägen". Paret har sitt matsalsbord placerat en meter från vägen. Detta är ett exempel på en kulturell symbios med bilismen.

I bondesamhället var hästen en prestige- och statusmarkör som bonden gärna valde att visa upp sig med när det t ex skulle fotograferas (se t ex Stattin 1984: 62ff). Genom att visa upp en eller flera hästar signalerades att jordbruket var framgångsrikt och gården välbärgad. Men hästen var också - bl a för att den stod människan nära på detta sätt - belagd med ett flertal tabu-föreställningar. Att äta hästkött ansågs som otänkbart och när hästen var gammal och orkeslös lämnades den bort till rackaren eller någon motsvarande socialt utstött person i socknens utkanter som fick stå för slakt och se till att hästen försvann (Egart 1962). Hästen var i bondesamhället laddad med mycket känslor. Idag har bilen övertagit mycket av det som hästen stod för.<sup>2</sup> För många utgör bilen en klar statusmarkör som man gärna låter visa upp, men bilen laddas också med känslor på motsvarande sätt och det är med sorg i hjärtat man gör sig av med en gammal trotjänare som

---

<sup>2</sup> Här får man naturligtvis undanta traktorn som blivit den moderne bondens nya statusmarkerare. I detta generella resonemang avses att jämföra bondesamhället med det nutida Sverige.

inte längre klarar Svensk Bilprovnings krav. Kanske lämnar man sin bil till någon i städernas utkanter - industriområdet - som mot en symbolisk summa av 300 kronor (nyligen höjt till 1500 kronor som beskattas) kan ta emot den åldrade trotjänaren och slakta den och sen sälja fortfarande vitala delar för mångdubbelt mer. Bilen kan på många sätt sägas ha övertagit delar av den helighet som hästen stod för tidigare.

Bilen har dock inte bara blivit en del av den moderna kulturen genom att kräva fysiskt utrymme och placera sig nära människan känslomässigt. Bilen har också infiltrerat den moderna kulturen på avsevärt många andra subtila och omedvetna sätt. Ett mycket vanligt samtalsämne mellan män som inte känner varandra närmare och som kanske träffas tillfälligt eller sporadiskt på t ex någon släktträff är just bilen. Genom bilen närmar de sig varandra: årsmodeller, detaljer som motorprestanda, centrallås, elupphängda vindrutor osv håller samtalet igång under åtskillig tid. Det är säkert lika vanligt att prata bilar som det är att prata väder. Ett annat exempel på hur bilen håller på att bli norm i vardagssamtalet är när man pratar om var man bor - beskrivningar som "40 minuter från Göteborg" eller "vi har vår sommarstuga 2 timmar norr om stan" syftar naturligtvis på restiden som därmed håller på att slå ut den äldre beskrivningen i mil eller kilometer. Inom amerikanska filmer och tv-serier är detta språkbruk vanligt - där pratas det alltid om tid (och då underförstått restid med bil) när man beskriver avstånd.

Runt våra städer har under den senaste tjugooårsperioden vuxit upp omfattande köpcentra resp industriområden med mängder av såväl stora som små företag. Ofta har dessa företag flyttat ut verksamheten från mer centralt belägna delar av städerna. Industrimiljöerna är planerade för bilen och ingenting annat även om en och annan busslinje trafikerar områdena och servar de billösa. Jag såg i ett industriområde utanför Göteborg ett företag som hade en skylt som hänvisade "Besökande personbilar" till en viss infart. Det anses som självklart att man skall komma med bil.

Varje dag kan man i våra större städer iaktta hur bilköer bildas vid vissa tillfartsvägar vid i stort sett samma klockslag, morron som kväll. I uppskattningsvis 90% av bilarna sitter bara föraren själv. I själva denna situation ligger en rad paradoxer som kan verka oförklarliga: hur kan moderna, rationella människor försätta sig i denna situation om och om igen? För det måste väl ändå vara i stort sett samma personer dag från dag? Varför försöker man inte samåka mer? En del av förklaringen måste ligga i bilens stora roll som privat zon. I bilen kan vi koppla av, vara oss själva, rekapitulera gårdagen, planera dagen, kanske lyssna på vår favoritmusik. Kanske bilresan till och från jobbet erbjuder de enda egna stunderna på dygnet - en möjlighet att få vara själv och tänka, en frizon mellan kraven på jobbet och kraven i hemmet. Många utrustar sina bilar med moderna musikanläggningar av yppersta kvalité och skapar på så sätt små privata konsertlokaler (jmf Svenson 1992).

Privatbilen är mycket starkt knuten till privatsfären. Från statligt håll har aldrig gjorts några försök att uppmåna till någon annan ägandeform. De försök som gjorts genom privata initiativ - t ex kooperativt ägande - har bara skett i mycket blygsam skala och aldrig slagit särskilt väl ut, möjligen med undantag för något

enstaka exempel som t ex Vivalla Bil i Örebro som funnits sedan 1983 (TFB Rapport 1984:30) och där medlemmarna mer än halverar sina årliga bilkostnader. Den under senare år omfattande utbyggnaden med leasingbilar resp tjänstebilar för anställda inom privata företag har inte rubbat bilens starka position som tillhörig det privata, det "egna" och personliga. Härigenom har bilen fått sin speciella laddning av "helighet". Jag vill mena att det är just därför som bilen klarat sig undan den omfattande våg av graffiti målning som förekommit sedan åttiotalets början. Klottrarna har utnyttjat offentliga vänthallar, busskurer, viadukter, industrier, husväggar i innerstäderna osv. Bilen har klarat sig undan sådana attacker på ett närmast häpnadsväckande sätt och en del av förklaringen till detta kan ligga just i det faktum att bilen står människan så nära.<sup>3</sup> En annan typ av skadegörelse som bilen klarar sig väldigt lätt från är vandalism i form av insparkade dörrar, krossade vindrutor etc. Överallt i våra storstäder står det bilar parkerade - många av dem på obevakade parkeringsplatser - och det är egentligen ingen match att sparka till en bil så att den blir alldeles bucklig så tunn som plåten är. Men bilarna klarar sig förvånansvärt bra från detta.

Det förekommer förvisso en omfattande kriminalitet som drabbar bilen: bilstölder, inbrott osv - och det till mycket stora kostnader som drabbar alla bilister genom höjda försäkringspremier etc - men det är då mer frågan om konkreta, målmedvetna tillägnanden som gagnar den andre individen. I det resonemang som jag fört här gäller det mer att försöka kartlägga bilens *kulturella* mening - hur bilen ungår att drabbas av spontana attacker, hur vi omedvetet väljer bort den i destruktiva sammanhang.

I detta kapitel har mycket summariskt beskrivits olika inslag av bilen som kulturbärare. Ambitionen har varit att skrapa "på ytan" och visa på några betydelser - många av dem i sig ämnen för olika forskningsinsatser. Detta område är så omfattande och inbegriper så mycket av nutidsmänniskans villkor att det inte går att blunda för det. Ändå väljer vi ibland att göra detta. I detta faktum ligger en spännande paradox.

---

<sup>3</sup> Graffiti är en kulturyttring som hör gatan till, det spontana och oppositionella. Graffiti låter sig inte inordnas, sägs i ett uttalande från Göteborgs byggnadsnämnd som svar på ett folkpartiförslag om att ordna tävlingar i graffiti (*Göteborgs-Posten* 920226). I detta myndighetsuttalande slår man fast att detta målning hör gatan till. Om det är något som hör gatan till så är det bilen - ändå drabbas den inte.

## 4. UNDERSÖKNINGSOMRÅDEN

### 4.1. 22 FAMILJER INTERVJUADE

I denna undersökning har sammanlagt 22 familjer intervjuats, 11 familjer i primärområde 517 Frölunda Torg och 11 familjer i primärområde 524 Hovås.<sup>1</sup> Familjerna valdes ut genom att kontakt togs med två mellanstadieskolor i respektive område; Tynneredsskolan respektive Hovåsskolan. Via adresslistor för två femteklasser i respektive skolor kontaktades föräldrarna per brev med en förfrågan om att bli intervjuade. Fördelen med detta förfarande var att två viktiga kriterier garanterat uppfylldes: 1) det var en familj med minst ett barn (ca 12 år), 2) det var en familj som bodde i området (upptagningsområdet för respektive skola).

De stora flertalet tackade i stort sett omgående ja till att bli intervjuade i det projekt som presenterades för dem. Attityden var positiv: flertalet uttryckte uppfattningen att detta var mycket viktiga frågor. Endast i två fall tackade man direkt nej, i ett fall tyckte man sig inte ha någon tid med att bli intervjuad överhuvudtaget. Att inte ha mycket tid över gällde i stort sett samtliga familjer. Med två vuxna heltidsarbetade och flera barn, vilket många hade, är den fria tiden begränsad. Ändå tog man sig tid för ett besök från den forskande etnologen.

Flertalet av intervjuerna utfördes under tiden februari - maj 1991, några intervjuer också i september 1991. Nästan alla intervjuer gjordes hemma hos familjerna. Tre personer har intervjuats på sina arbetsplatser under lunchrasten. Intervjuerna har i stort sett alla varat i cirka en och en halv timme. Inga uppföljande intervjuer har gjorts. I de flesta fall har en vuxen representerat familjen, vid några tillfällen bägge de vuxna, vid ytterligare några tillfällen har barn också deltagit. Intervjuerna har gjorts med bandspelare och samtalen har sedan skrivits ut i form av bandprotokoll. Frågorna har följt en frågelista där större övergripande områden som bakgrund, innehav eller kontakter med bil under informantens liv, konkreta frågor om nusituationen samt attityder till eventuella framtida drastiska ändringar rörande bil- resp kollektivtrafik utgjort hörnstenarna. Band och bandprotokoll förvaras vid Dialekt- Orttnamns- och Folkminnesarkivet i Göteborg.

---

<sup>1</sup> Sedan 1980 är Göteborgs kommun indelat i s k primärområden, 93 till antalet. Kriterierna vid skapandet av primärområdena var att de skulle utgöras av naturliga grannskapsenheter. Hänsyn togs till fysiska barriärer, nuvarande och planerad markanvändning samt trafik- och serviceförsörjning. Primärområdena har också utgjort byggstenar för stadsdelsnämndsområdena - 21 till antalet - som började verka från 1 januari 1990 (*Statistisk årsbok Göteborg 1990*).

## 4.2 PRESENTATION AV PRIMÄROMRÅDE FRÖLUNDA TORG

Primärområde Frölunda Torg ligger i sydvästra Göteborg, ca 6 km fågelvägen från centrum. Området byggdes med i huvudsak flerfamiljshus under andra halvan av 60-talet. Inom området finns också fastigheter med bostadsrätter uppförda av Riksbyggen. På 70-talet uppfördes en del radhus inom området. Området är till ytan litet i förhållande till andra primärområden, men är tätbefolkat. Det finns ett naturligt stort centrum inom området - torget med samma namn: Frölunda Torg. Torget är ett köpcentrum i två våningar innehållande livsmedelsaffärer, banker, post, systembolag, ett flertal klädfaffärer, blomsteraffärer, restauranger osv. Sammantaget finns ett 80-tal butiker. Frölunda Torg är ett köpcentrum som betjänar stora delar av sydvästra Göteborg. Frölunda Torg är också knutpunkt för två spårvägslinjer och ett flertal busslinjer. Andra mindre köpcentra i närheten är Opaltorget och Smycketorget. Bilvägen från centrum av Göteborg till Frölunda torg går antingen via Oscarsleden, Gnistängstunneln och Västerleden eller via Sprängkullsgatan, Dag Hammarskölds led och Marconigatan. Folkmängden i primärområde Frölunda Torg var 1989 4711, av dem var 463 utländska medborgare (9.8%), en stor del av dem med turkiskt medborgarskap. Området består till överväldigande del av hyreslägenheter ägda av de allmännyttiga bostadsföretagen. Den socioekonomiska indelningen ger besked om att det finns ungefär dubbelt så många arbetare som tjänstemän. Medelinkomsten 1987 var 79.800 kr (94.500 för män, 66.600 för kvinnor), vilket är bland de lägsta siffrorna av samtliga primärområden.

- I stadsdelsnämnden Frölunda, med drygt 12.000 invånare och i vilken primärområde Frölunda Torg ingår, fanns 1987 3876 privatägda personbilar vilket innebär 28 bilar per 100 invånare. Indexvärdet i förhållande till hela Göteborgs kommun var 97 (Gbg =100). I kommunfullmäktigevalen 1988 fördelades rösterna inom Västra Frölunda församling, inom vilken primärområde Frölunda Torg är en del, så att moderaterna fick 12.5 % av rösterna och socialdemokraterna 52.2% (tredje högsta notering i Göteborg).

## 4.3 PRESENTATION AV PRIMÄROMRÅDE HOVÅS

Primärområde Hovås ligger i södra delarna av Göteborg och är en del av f d Askims kommun som inkorporerades 1974. Avståndet till göteborgs centrala delar är ca 12 km fågelvägen. Området är bebyggt med fristående villor och en del radhus. Den större delen av bebyggelsen är uppförd från 50-talet och framåt. Tidigare var området tämligen glest bebyggt och utnyttjat bland annat till jordbruk. En del av bebyggelsen i närheten av havet har dock äldre anor, kring sekelskiftet anlades här en rad praktfulla villor och sommarpalats av rika göteborgare. Villorna grupperades kring de delar av Hovås som passerades av Säröbanan - en järnvägsförbindelse som lades ner 1965. I dessa delar anlades sveriges första golfbana 1902. Primärområdet är till ytan bland de större i Göteborg, men folkmängden är inte så stor: 1989 beboddes området av 2391 invånare, varav 75 (3.1%) med utländskt medborgarskap.

Medelinkomsten bland invånarna i Hovås var 1987 151.000 kr (210.900 kr för män respektive 92.500 för kvinnor), vilket är de högsta siffrorna inom kommunen. Förhållandet mellan arbetare och tjänstemän visar att det går cirka tre tjänstemän på varje arbetare. I stadsdelsnämnden Askim, med ca 21.000 invånare och i vilken Hovås ingår, fanns 1987 8180 privatägda personbilar. Detta innebär 36 bilar per 100 invånare vilket ger ett index i förhållande till hela kommunen (=100) på 124. I kommunalvalet 1988 utföll röstsiffrorna inom Askims församling (i stort samma gränser som stadsdelsnämnden) så att moderaterna fick 40.8% av rösterna (näst högst i Göteborg) och socialdemokraterna 16.4% (tredje lägsta i Göteborg).

Hovås har inget naturligt centrum, de fåtal serviceinrättningar som finns ligger spridda. Den största livsmedelsaffären är Hovåsboden. Närmsta större affärscentrum är Sisjön respektive Frölunda Torg.

Bilvägen till Hovås från centrala Göteborg går i sin kortaste och mest använda väg via Sprängkullsgatan, Dag Hammarskölds led och Säröleden. Det finns andra vägar att välja på när man kör från centrala Göteborg - t ex via Oscarsleden, Gnistängstunneln och Västerleden eller via E 6:an söderut till Mölndal och därefter Söderleden - men dessa alternativ är betydligt längre och mindre utnyttjade.<sup>2</sup> De boende i Frölunda och Hovås har alltså till en stor del samma bilväg från centrum räknat.

Tidpunkten för intervjuerna sammanföll med en stor ombyggnad av den del av Säröleden som går genom Askim och Hovås.<sup>3</sup> Ombyggnaden var resultatet av en mångårig politisk strid i Göteborg. På ena sidan har stått de borgerliga partierna som önskat en breddning av vägen. På den andra sidan socialdemokraterna och miljöpartiet som förordat en satsning på kollektivtrafiken genom anläggandet av en separat bussfil. Till historien hör att denna del av Säröleden under många år utgjort en besvärlig flaskhals vid rusningstrafik med stillastående bilköer som följd. Då andra tillfartsvägar mot Göteborg sedan många år utbyggs för att svälja större trafikströmmar hade denna del av Särövägen så att säga "blivit kvar". De kommunala resurserna tillät inte hur omfattande satsningar som helst vid ombyggnaden - därav låsningen. Diskussionerna om vad man skulle göra åt denna rest hade alltså utmynnat i ett föga konstruktivt ställningskrig mellan i princip de som förordade en ökad satsning och hänsynstagande för bilismen, och de som ville se exemplet Säröleden som ett trendbrott i form av en nysatsning på kollektivtrafiken. Lösningen på den segslitna principdiskussionen blev en kohandel mellan stat och kommun. Vägverket tog ansvar för breddningen av

---

<sup>2</sup> Söderleden och Västerleden ingår i en ännu inte avslutad ringled runt Göteborg (Österleden kvarstår). Det har varit planerarnas uttryckta önskemål att dessa vägar skall utnyttjas istället för färd genom centrala Göteborg. Detta har dock inte inneburit någon större lindring för den hårt belastade leden via Sprängkullsgatan och Dag Hammarsköldsleden.

<sup>3</sup> Säröleden - riksväg 158 - går från Göteborg till Kungsbacka. Leden har sedan många år varit utbyggd till motortrafikled resp 90-väg utom just genom Askim-Hovås där den varit tvåfilig och hastighetsbegränsad till 70 km/tim.

Säröleden till fyra filer och anläggandet av nya påfartsleder, medan kommunen stod för anläggandet av separata bussfiler. Detta arbete pågick för fullt under den tid som intervjuerna utfördes. Frågan om breddningen av Säröleden var något som på den ena eller andra sättet engagerat samtliga de intervjuade hovåsborna.

En tid innan ombyggnaderna av Säröleden inleddes hade en annan omdisponering skett av Dag Hammarsköldsleden (som alltså utgör Säröledens förlängning mot centrum). Efter att under många år varit motorväg (f ö Göteborgs första stadsmotorväg) omvandlades ytterfilen in mot centrum till en sk "gräddfil" med färd rätt för bussar, taxi samt personbilar med minst tre personer - något som såväl hovås- som frölundabor kommit i kontakt med.

Kollektivtrafiken från Göteborg till Askim-Hovås har under många år bestått av busslinjer som utgått från Linnéplatsen och passerat området antingen i en östlig väg via Gamla Särövägen, eller i en västlig via Säröleden. Bussarna har sen fortsatt söderut mot Särö eller Kungsbacka. För färd till centrum, eller andra resmål inom kommunen, har alltså hovåsborna i stort varit hänvisade till minst ett byte (vid Linnéplatsen), ibland fler. Från Askims torg (som alltså ligger en bit från Hovås) har en bussförbindelse till Frölunda Torg funnits under några år. Från 1990 har en stor satsning på ökad busstrafik kommit hovåsborna till del. Det gäller GL Express (blå) som går genom området och via Linnéplatsen och centrala Göteborg sedan fortsätter mot Partille i öster. Detta har alltså inneburit hovåsbornas första möjlighet någonsin att med kommunala färdmedel direkt nå göteborgs centrum.



## 5. BIL ELLER KOMMUNALT?

### 5.1. FAMILJERNA I FRÖLUNDA

Elva barnfamiljer boende inom primärområde Frölunda Torg har intervjuats. Samtliga familjer består av vuxna och barn som lever tillsammans - ingen ensamstående har intervjuats. Åldrarna på de vuxna varierar från 25 till 52 år. Antalet barn inom familjerna fördelar sig enligt följande: två familjer med ett barn, fyra tvåbarns-, fyra trebarns- respektive en sjubarnsfamilj. Barnens åldrar varierar från ett till 23 år. Två barn har flyttat hemifrån. Samtliga familjer har ett barn som är 12 år, vilket följer av urvalsprincipen (adresser har skaffats via en femteklass). I två familjer är de äldsta barnen från ett tidigare äktenskap - mammorna har under ett antal år levt som ensamstående och har erfarenhet av vad det innebär.

Tre familjer bor i radhus. Boendeytan är 116 kvm fördelade på 4 rum o kök. Tre familjer bor i bostadsrättslägenheter - två i femrummare á 124 kvm och en i en fyrrummare på 108 kvm. De övriga fem familjerna bor i hyresrätter, tre- eller fyrrummare från 75 till 110 kvm. Sett i förhållande till det totala utbudet av lägenheter i området är andelen boende i radhus resp bostadsrätt överrepresenterat i intervjumaterialet. Detta beror naturligtvis på att det är barnfamiljer som intervjuats - sett i ett livscykelperspektiv är det i denna fas som andelen boende i eget hus är som högst. I Sverige bor hela tre fjärdedelar av alla samboende med barn i eget hus (Vilhelmson 1988:30). Inom just ett sådant koncentrerat hyreshusområde som Frölunda Torg blir det naturligt att de fåtaliga radhusen bebos av barnfamiljer. Bostadsrätterna blir lockande för dem som inte anser sig ha råd med eget hus. Det intressanta med de sex frölundafamiljerna i materialet som äger sitt boende är att se vad det har för konsekvenser för bilinnehav och resande.

Majoriteten av de elva familjefäderna har yrken som inte krävt högre utbildning (alltså högskola). De jobbar som vaktmästare, taxichaufför, plåtslagare, butikschef, reparatör, kock, samt pappersarbetare. Tre är högutbildade: en läkare resp en bibliotekarie samt en banktjänsteman. En man har vidareutbildat sig från sjukvårdsbiträde till dialysingenjör på Sahlgrenska. Bland mammorna finns fyra högutbildade - en bibliotekarie, en socionom, en förskolelärare och en tandläkare. De övriga arbetar som sjukvårdsbiträde, lokalvårdare, storköksbiträde, barnskötare samt två som affärsbiträden.

Männens arbetsplatser är med ett undantag belägna i andra delar inom göteborgs-regionen än den västra där de bor. Några arbetar på Hisingen, några i centrum, några i Mölndal. Två har sina arbetsplatser belägna i någon av kranskommunerna. Endast en av de intervjuade familjefäderna arbetar relativt nära sitt hem - han har sin arbetsplats belägen i Påvelunds industriområde på ca 2 km avstånd. För mammornas del är det fler som arbetar i relativ närhet av hemmet. Sex av de

intervjuade kvinnorna har sina arbetsplatser i västra Göteborg. De övriga i centrum.

Nio av de elva intervjuade familjerna har bil. Ingen familj har två bilar. Två familjer - med sju respektive tre barn - har aldrig ägt bil. Av de nio bilarna är fem Volvo herrgårdsvagn, med årsmodeller från 84 till 87. En familj har en bil av årsmodell 91, men den ägs inte av familjen utan mannen har den som löneförmån (tjänstebil).

## 5.2. LIVSSTILEN BLAND DE BOENDE I FRÖLUNDA

Utifrån intervjuerna med de elva frölundafamiljerna skall ett försök göras att teckna vad som är förenande - och vad som skiljer sig åt - i sätten att ordna sitt vardagsliv. Inga anspråk görs på att leverera en beskrivning över en genomsnittlig frölundafamiljs sätt att leva. Det som är intressant är att finna dels vilken spännvidd som finns hos de intervjuade, dels vilka eventuella mönster som kan kallas gemensamma. Dessa gemensamma och förenande drag kallas för livsstil. Detta kommer sedan att jämföras med motsvarande analys för hovåsborna. I den jämförande analysen kan man förvänta sig att finna stora avgörande skillnader men kanske också likheter. Jämförelsen mellan frölunda- och hovåsborna är basen för undersökningen. Genom att beskriva de dominerande livsstilarna i två så vitt skilda bostadsområden kan man peka på dels vilka spännvidder som finns inom områdena, dels vilka avgörande skillnader som finns mellan områdena.

Begreppet livsstil används här på samma sätt som i bl a Magnus Mörcks avhandling i etnologi *Storstadens livsstilar och boendekarriärer* (Mörck 1991), dvs individuellt iakttagna värderings- och beteendemönster som delas med andra i en grupp. Denna rapport gör däremot inga anspråk på att försöka beskriva övergripande mönster som t ex livsform, delkultur eller subkultur. Antagandet är att den yttre ramen sätts av sociala och ekonomiska villkor, men att det innanför denna finns stora möjligheter för individer att agera (a a 1991:30).

För att på ett någorlunda meningsfullt sätt beskriva de intervjuade frölundafamiljernas vardag har de delats upp i tre grupper enligt följande: familjer utan bil, familjer med bil som ej används dagligen samt familjer med bil som används dagligen.

### 5.2.2. FAMILJER UTAN BIL

**Sune, plåtslagare, och Britt, lokalvårdare. Sju barn. Bostadsrätt: 5 rok.**

**Lars, bibliotekarie, och Ann, bibliotekarie. Tre barn. Bostadsrätt: 5 rok.**

Sune och Britt är i 50-årsåldern och har sju egna barn. De träffades och gifte sig för lite drygt 25 år sedan.

Familjen har bott i Frölunda i drygt tjugo år. De har åkt mycket kollektivt och finner ingen anledning att klaga. De tycker att förbindelserna in mot centrum är mycket bra, fast berättar dock att de ganska sällan åker dit. De tycker att allt som behövs finns i Västra Frölunda - "*varför till staden fara när man här kan få samma vara*" är en devis som Sune anser stämmer bra. Sune och Britt har gott om släktingar och bekanta som bor i väster, de har ett omfattande umgänge på bekvämt avstånd vilket ju naturligtvis gör det lättare att klara sig utan bil. Det finns dock ett undantag från detta. Sunes mamma bor i andra ändan av stan - i Lövgärdet - och dit är det besvärligt att ta sig kollektivt, anser Sune och Britt. "*Man drar sig för det nästan, särskilt om man skall ha småbarn med sig*". För resorna till och från Lövgärdet skulle det vara skönt att ha bil, medger Sune. Också för resorna hem från det sena nattsiftet vid Volvo fungerar kollektivtrafiken dåligt. Det tar Sune en och en halv timma att komma hem. Eftersom spårvagnen vänder redan vid Frölunda torg får han gå den sista sträckan - en kvarts promenad. Han förstår inte varför spårvagnen inte kan fortsätta ut till ändstationen vid Tynnered.

Britt arbetar deltid i Askim - inte långt från Hovås - sedan några år tillbaka. Till och från jobbet åker hon buss - "*det är väldigt käckt att åka kollektivt dit*". Med det påståendet går hon på rak kollisionskurs mot samtliga intervjuade i Hovås som samfällt beklagar sig över de dåliga förbindelserna med just Frölunda torg. Ytterst handlar det också om två diametralt motsatta sätt att attackera ett problem. Britt har ingen bil och därför har hon måst anpassa sig till den enda direktförbindelse som finns - och det fungerar bra för de tider som hennes deltidsarbete innefattar. Att det är en bit att gå till hållplatserna bekymrar inte henne - hon uppskattar ju promenaderna och får på så vis behållning av dem. För Hovåsborna - som är vana vid att i alla lägen snabbt kunna förflytta sig precis när de själva vill - blir en sådan anpassning till en förbindelse med få turer ytterst invecklad. Den går stick i stäv med deras livsstil. För Britt fungerar det tvärtom: hennes livsstil möjliggör en anpassning.

Lars och Ann - bägge i 45-årsåldern - med tre barn bor också i en bostadsrätt med fem rum. Bägge arbetar som bibliotekarier på bibliotek i centrala Göteborg. De beskriver sig som vana kollektivtrafikåkare - varje dag under den mörka årstiden åker de med sjuans spårvagn till och från jobbet. Under övriga tider på året har de tidigare cyklat så ofta som möjligt. Ann beskriver sig som "*gamaldagscyklist*" som varit aktiv i Cykelförbundet och som cyklat väldigt mycket. Fast nu under senare år har hon "förfallit" och köpt månadskort på spårvägen även för sådana tider då hon tidigare alltid cyklade. Detta gäller även Lars som numera tycker att det är för långt att cykla till arbetet varje dag. De är bägge väldigt nöjda med sjuans spårvagn som de tycker snabbt och bekvämt för dem in till city till deras arbetsplatser.

Även om de inte använder cyklarna för arbetsresorna längre, så används de desto mer i det övriga vardagslivet. Numera går alla tre barnen i skolan - och tar sig dit på egen hand - men tidigare när de gick på dagis skjutsades de med cyklarna varje dag. Cykel används också när familjen handlar i någon av närbutikerna eller på Frölunda torg. Då fylls korgarna och sadelväskorna med varor -det är ett utmärkt transportmedel för sådana ändamål, anser paret. Ibland får man -

eftersom man är en stor familj som handlar mycket - åka två turer till affären. På helgerna brukar familjen göra gemensamma utflykter, åtminstone sommartid blir det många turer ut till havet. Alla familjemedlemmar har varsin cykel.

Familjen bor - precis som Sune och Britt - sommartid i en stuga i Bohuslän. Dit tar man sig via spårvagn, tåg och buss. Det brukar för det mesta gå utan några problem, men det har hänt att man hyrt bil för att kunna transportera skrymmande packning. Både Lars och Ann har körkort sedan många år. De har dock aldrig ägt något bil utan hyr vid enstaka tillfällen när de anser det nödvändigt. Sommarstället utnyttjas i stort sett bara på semestern, under övriga tider stannar man kvar i stan. Ann menar att med bil hade man kunnat utnyttja landet mycket mer på vårar och höstar, men att det många gånger är skönt att slippa detta för "*det finns mycket käckt man kan göra i stan*". Hon är oerhört kritiskt till barnfamiljer som väljer att flytta från stan till t ex kranskommunerna. Speciellt om de gör det av miljöskäl, vilket ofta anförs. Då blir de tvungna att hålla sig med två bilar och då ökar de ju istället luftföroreningarna, menar hon. Det är i först hand av miljöskäl som Lars och Ann konsekvent valt bort bilen, men de anger också ekonomiska motiv. De anser helt enkelt att det är alldeles för dyrt. Genom att inte ha bil har en av makarna periodvis arbetat halvtid för att kunna vara hemma mera med barnen. Och det är något som de aldrig ångrat. Men även om det vore väldigt billigt att ha bil skulle de välja bort detta. Bilen är en ohygglig miljöbov, anser makarna.

### 5.2.3. FAMILJER MED BIL SOM EJ ANVÄNDS DAGLIGEN

**Per, butikschef, och Gunilla, barnskötare. Ett barn. Bostadsrätt 4 r o k.**

**Josef, dialysingenjör, och Marie, affärsbiträde. Tre barn. Hyresrätt 4 r o k.**

**Ahmed, taxichaufför, och Sahja, student. Tre barn. Hyresrätt 3 r o k.**

**Harry, banktjänsteman, och Matilda, affärsbiträde. Två barn. Radhus 5 r o k.**

Per är butikschef för en stor livsmedelsaffär i ett radhusområde i Västra Frölunda. Gunilla jobbar som barnskötare på ett dagis i ett annat radhusområde också i väster. Familjen har en liten personbil av märke Toyota. För resor till och från arbetet används den endast sporadiskt och då nästan alltid av Gunilla. För att åka kommunalt till jobbet måste hon byta från spårvagn till buss och ibland kan detta innebära upp till tjugo minuters väntan. Därför väljer Gunilla bilen - för att tjäna tid på morgonen. Men allra helst cyklar hon - bara vädret tillåter det. Per cyklar också eller åker buss. Han är nöjd med förbindelserna eftersom bussen stannar alldeles utanför affären där han jobbar. Han brukar handla mat dagligen i affären där han arbetar och på så sätt blir det aldrig för mycket att bära till bussen. Vid några enstaka tillfällen - om han skall något ärende - så tar han bilen till jobbet, men det händer inte alls ofta.

Per och Gunilla använder egentligen bara sin bil regelbundet för resorna till och från sommarstället på Tjörn, sju mil norr om Göteborg. De brukar vara där i stort sett varje vår- och hösthelg. Sommartid - när de inte har semester - brukar de ibland pendla med bilen från Tjörn till Göteborg. Det är för dessa resor de tycker att det är viktigt att ha bil. Annars skulle de göra sig av med bilen direkt. Gunilla berättar t ex att hon aldrig tar bilen in till centrum. Hon tycker att det är lättare med spårvagnen. Då slipper man bekymret med parkeringsplats och dyra kostnader för det. Hon brukar åka in för att "shoppa" varannan lördag. Då tar hon spårvagnen tidigt på förmiddagen. När hon sen skall hem igen är det bara att hoppa på spårvagnen på första bästa hållplats som passar. Då är det skönt att slippa gå långt till en parkerad bil, anser Gunilla.

Per och Gunillas son, Fredrik, är med i en fotbollsklubb som tränar flera kvällar i veckan. Träningarna är i Mölndal och Per brukar ta bilen och hämta Fredrik efter avslutat träningspass. Till träningarna åker Fredrik själv med en buss från Frölunda torg. Per berättar att Fredrik är den ende av pojkarna som åker kommunalt dit. Förutom några som bor alldeles i närheten av träningsarenan skjutsas samtliga av sina föräldrar bägge vägarna. Per försöker hålla igång en samäkning föräldrar emellan och periodvis har detta fungerat åtminstone några kvällar i veckan. Fredrik känner sig lite udda i gänget, berättar Per. Han tycker inte att hans föräldrars bil - en liten Toyota - är någon egentlig bil - "*han tycker vi har en trampebil när alla andra har Volvo*".

Josef och Marie med tre barn har bott i området under många år. För fem år sedan tog Josef - som idag är 48 år - körkort och i samband med detta skaffade familjen bil. Marie har inget körkort. Josef tyckte att han var tvungen att skaffa bil för familjens skull, för att hinna med. Det var "*ett nödvändigt ont*". Barnen behövde skjutas till olika fritidsaktiviteter och den tid som tjänades in på att köra med bil var avsevärd. Familjen har släktingar i Mölndal som man umgås regelbundet med. Med bil tar sig familjen dit på femton minuter, med buss tar det över en timma. Tyvärr är kommunikationerna så dåliga, säger Josef, att han inte hade något val. Josef använder dock inte bilen "i onödan" som han säger, utan åker hellre kollektivt om möjligheterna finns. Han tror att nästan alla skulle åka kommunalt om bara möjligheterna funnits. Till och från arbetet på Sahlgrenska finns mycket goda förbindelser - sjuans spårvagn som går var tionde minut. Både Josef och Marie åker varje dag med sjuan och är mycket nöjda med detta.

Josef använder bilen i genomsnitt två gånger i veckan. Han använder den för att storhandla på B&W eller OBS - det har underlättat betydligt mot hur det var innan familjen hade bil, anser han - men också för att skjutsa barn till olika aktiviteter. Fördelen med bilen är att det går att komma vart man vill när man vill, säger Josef, men poängterar att han inte vill bli beroende av bilen. Han vill inte underordna sig bilen: "*jag litar inte på bilen*". Därför har familjen inte använt bilen till några semesterresor. De flyger till olika ställen och åker hellre kollektivt där. Josef har en bror som bor i USA. Senast de var där skulle brodern bjuda Josefs familj på en längre biltur in i Canada. Bilen krånglade hela tiden och allt var fruktansvärt jobbigt, berättar Josef. "*Jag litar inte på bilen*".

Ahmed och Sahja kommer från Libanon. De har bott i Sverige i sex år. Det är bara Ahmed som har körkort. Familjen äger privat en Mercedes - något som man är mycket stolt över. Bilen används i första hand för inköpsresor - ofta till några av de arabiska affärer som finns i Göteborg, t ex i Biskopsgården eller i centrum - men också för utflykter eller besök hos vänner i andra delar av stan. Eftersom Ahmed arbetar som taxichaufför och har taxin parkerad utanför bostaden blir det inte aktuellt med att använda privatbilen för arbetsresor. Sahja läser svenska i centrala Göteborg och åker spårvagn dit. Tidigare arbetade hon som städerska på Hisingen och åkte då kommunalt om inte hennes man hade möjlighet att skjutsa henne.

Harry arbetar på bank i centrala Göteborg. Under många år körde han bil dagligen fram och tillbaka till arbetet. För några år sedan höjde kommunen parkeringskostnaderna drastiskt vid den parkeringsplats där han dagligen ställde bilen. Harry beslöt då, efter att ha samrått med sin hustru Matilda, att under en tid prova att åka kommunalt. Han kom ganska snabbt på att detta var ett alldeles förträffligt sätt att åka till arbetet. Nu har han gjort detta till en vana och han tycker sällan att det finns anledning att klaga. Han sammanfattar fördelarna: eftersom han går på vid en ändhållplats så finns det alltid en sittplats, han hinner läsa tidningen i lugn och ro, han slipper bekymret med att leta parkeringsplats, han förlorar inte så mycket pengar, han kommer i stort sett direkt till sin arbetsplats. Ibland om spårvagnarna är försenade kan Harry känna sig irriterad och längta tillbaka till den tid han körde bil, men detta är mer undantag än regel. Egentligen är det fantastiskt att det tog så många år innan han insåg fördelarna med att åka kommunalt, tycker han idag.

Matilda arbetar halvtid sedan många år i en livsmedelsaffär inte långt från hemmet. Hon cyklar eller går till sin arbetsplats. Den bil som familjen har - en femton år gammal Volvo - används huvudsakligen för resorna till och från sommarstugan en bit upp i Bohuslän. Dit skulle det inte gå att resa utan bil eftersom inga kommunala färdmedel finns. Utan bil skulle vi tvingas göra oss av med sommarstugan, säger Matilda. Bilen används också till regelbundna storhandlingar på OBS eller B&W - en gång i veckan brukar det bli. Dessutom skjutsas en av sönerna till och från city två-tre kvällar i veckan. Sonen, som är 12 år, spelar schack och Harry och Matilda tycker att han är för ung för att åka spårvagn själv, åtminstone på kvällstid. De är dessutom skrämde av en händelse med mycket tragisk utgång som inträffade för några år sedan, då en ung pojke knivhöggs till döds av några ungdomar på en spårvagnshållplats. De gillar inte att pojken skall stå ensam någonstans i centrala stan och vänta på spårvagnen, och inte att han skall gå ensam i mörkret från ändstationen och hem. De är också skrämde av det busliv som kvällstid förekommer på spårvagnarna. Matilda är oroad av hur vissa ungdomsgrupper beter sig idag. Hon är engagerad i en grupp som kallas "Föräldrapromenader i stan" och som besöker city på fredags- och lördagskvällar. Då får man se många desperata ungdomar, berättar hon.

#### **5.2.4. FAMILJER MED BIL SOM ANVÄNDS DAGLIGEN**

**Olle, reparatör, och Annika, socionom. Två barn. Hyresrätt 3 rok.**

**Rune, vaktmästare, och Lisa, sjukvårdsbiträde. Tre barn. Hyresrätt 4 rok.**

**Göran, läkare, och Karin, tandläkare. Två barn. Radhus 4 rok.**

**Peter, kock, och Anette, storköksbiträde. Två barn. Hyresrätt 3 rok.**

**Mikael, pappersarbetare, och Susanne, förskolelärare. Ett barn. Radhus 4 rok.**

Olle och Annika har en bil i familjen - en tio år gammal Volvo. Olle har aldrig tagit körkort och har inget större intresse av att skaffa något heller. Han har i snart femton år arbetat som reparatör på en industri på Hisingen. Till och från arbetet har han alltid åkt med industribussen - först under många år från Angered där han bodde med sin förra familj, och under senare tid från Frölunda. Han har aldrig tyckt sig ha råd att skaffa körkort, men har heller inte haft något större intresse av det. Det har gått utmärkt att åka med industribussarna i alla år, tycker han, och är nu mycket upprörd för att Gbg:s spårvägar umgås med planer att dra in den nuvarande förbindelsen från Frölunda torg. Olle har organiserat protest-listor och skrivit skrivelser till berörda myndigheter.

Familjens bil används av Annika som måste ha den i tjänsten. Hon arbetar på ett socialkontor i centrala stan och hennes arbetsuppgifter är sådana att det krävs att hon har bil. Familjens 7-årige son är hos en dagmamma som bor en bit från området och Annika kör varje morgon med bilen och lämnar honom där. Utan bil hade inte detta varit möjligt för då hade hon inte hunnit i tid till arbetet. Den 12-åriga dottern tränar handboll två kvällar i veckan i en sportlokal i Majorna. Annika och några andra föräldrar turas om att lämna och hämta varandras barn. Dels för att undvika onödig bilkörning, dels för att få fler kvällar fria. I övrigt har ingen i familjen några direkta fritidsaktiviteter förlagda utanför hemmet - Annika tycker att det är skönt att koppla av hemma på kvällstid och Olle har en hobby som han ägnar sig åt i stort sett uteslutande från lägenheten: han är radioamatör. Familjen besöker sällan centrala stan överhuvudtaget. Allt finns att köpa ute i Frölunda, säger Olle.

Rune och Lisa bor i en fyrrums hyresrätt. De har tre barn. De arbetar bägge på Sahlgrenska sjukhuset fast har helt olika arbetstider - Rune arbetar normalarbetsdag 7 till 16, medan Lisa arbetar löpande treskift. Familjen har en bil och den används så gott som uteslutande av Rune. Han använder den i följande lägen: till och från arbetet, hämta och lämna barn hos en dagmamma, för storhandling på ett lågprisvaruhus i Kungsbacka en gång i månaden när lönen har kommit samt tre kvällar i veckan till en idrottsarena där han leder träningarna för ett ungdomsfotbollslag där hans 12-årige son är med. Lisa åker alltid spårvagn. Runes sätt att utnyttja dagarna bygger helt på att han har bil: hade han inte det skulle han inte hinna lämna sina barn till dagmammans, inte hinna i tid till arbetet, inte kunna ta sig till träningarna osv. På detta sätt har han gjort sig beroende av bilen. Lisa däremot har haft att anpassa sig till ett liv utan bil - hon åker i stort sett bara spårvagn till och från arbetet. Alla övriga ärenden gör hon i Frölunda: handlar mat, kläder osv.

Göran och Karin bor i radhus med tre barn. Göran arbetar som tandläkare i en grannkommun och använder familjens bil dagligen till och från arbetet. Han använder också bilen i tjänsten. Det finns inga vettiga kollektiva färdmedel att utnyttja för att åka till arbetet, anser Göran. Skulle det funnits hade han mycket väl kunnat tänka sig att ställa bilen hemma. Karin arbetar som läkare på en sjukvårdscentral inte så långt från bostaden. Hon cyklar eller promenerar till arbetet.

Bilen i familjen utnyttjas ungefär på samma sätt som hos Rune och Lisa. Det är mannen som använder den så gott som uteslutande. Karin har anpassat sig till detta: hon cyklar mycket - när hon handlar fyller hon cykelkorgen med varor. Ibland får hon t o m cykla två gånger för att få plats med alla hon har handlat - det ger bara lite extra motion, anser hon. Barnen i familjen - 12 och 9 år - har också cyklar. De har sina fritidsaktiviteter - gymnastik, dans m m - förlagda på cykelavstånd och det är ingen slump, berättar Karin. Familjen har medvetet försökt se till att koncentrera så mycket som möjligt till närmiljön eftersom det blir mycket enklare så. Göran har ju alltid bilen och är mycket borta och kan inte hinna med att skjutsa barn på kvällarna. Detta betyder också att ingen i familjen utnyttjar kollektivtrafiken särskilt mycket. Egentligen är det bara om någon skall in till centrala Göteborg för att t ex handla kläder, men det är ytterst sällan. Karin för sin del försöker dessutom att cykla om hon kan.

Familjen har en sommarstuga i Bohuslän som de åker till på helgerna under sommarhalvåret. Semestern tillbringas de alltid där. För resorna dit är det ett måste med bil, anser Göran och Karin. Valet av en kombimodell gjordes bl a med tanke på att kunna stuva in så mycket som möjligt för resorna dit ut. Då är man mycket beroende av bil, säger Karin, men i övrigt går det allt att klara sig långt utan bil, tycker hon. Göran håller med och upprepar flera gånger under samtalet att han mycket väl hade kunnat klara sig utan bil om det hade funnits goda förbindelser dit han arbetar. Till sommarstugan däremot hade det inte gått.

Peter och Anette, som bor i en hyresrättstrea med två barn, lever när det gäller bilutnyttjandet på i stort sett samma sätt som Rune o Lisa resp Göran och Karin. Det är Peter som använder bilen hela tiden. Han kör till sitt arbete på Volvo, han kör när familjen storhandlar i Kungsbacka en gång i månaden, han kör sin ena pojke till träningarna i ett ishockeylag. Dessutom är Peter - precis som Rune i exemplet ovan - tränare själv. Ibland är han borta fyra kvällar i veckan och tränar ungdomar i dels ishockey och dels fotboll. På helgerna kör han dessutom sin son till olika matcher - oftast i göteborgsregionen - men ibland längre bort till turneringar i Västerås, Stockholm osv. Peter har räknat ut att han ett år körde över 6000 mil med bilen och en stor del av detta var för att skjutsa sin son till olika matcher osv.

Anette har körkort men rattar ytterst sällan familjebilen. Hon arbetar som affärsbiträde på Frölunda torg och har därför nära till jobbet. På torget finns dessutom alla affärer hon behöver och därför blir resorna in till Göteborgs centrum sällsynta. Familjen nämner vid intervjuandet att de brukar åka till centrum vid jultid någon gång för att handla julklappar, men det är i stort sett enda tillfället. Då tar de alltid bilen. Peter har reagerat på de höga parkeringskost-



naderna i stan, men han skulle aldrig kunna tänka sig att åka kollektivt. Han trivs inte på spårvagnar och bussar och skulle han någon gång vara utan bilen väljer han hellre taxi. Anette åker spårvagnen till stan vid enstaka tillfällen, men det är inte ofta.

Mikael och Susanne med ett barn bor i radhus. Mikael jobbar treskift på en industri i Mölndal. Han använder familjens bil till jobbet eftersom det inte finns några vettiga kommunala alternativ. Fast ibland har han sådana arbetstider att det passar med bussförbindelserna och då väljer Mikael alltid bussen. Det tycker han är självklart att man skall göra i sådana lägen. Susanne arbetar som förskollärare inte så långt från hemmet. Hon promenerar till arbetet. Centrala Göteborg utnyttjas av familjen någon eller några gånger i månaden då de besöker någon bio, teater eller utställning. Då tar man alltid bilen eftersom det är enklare. Om Susanne åker själv till stan - för att handla kläder t ex - tar hon dock alltid spårvagnen.

### 5.3. FAMILJERNA I HOVÅS

Elva familjer har intervjuats i Hovås. I samtliga familjer lever vuxna och barn tillsammans - inte heller i Hovås har någon ensamstående intervjuats. I två av familjerna lever dock inte de äldre barnen tillsammans med sin biologiske far utan med mannen i moderns andra äktenskap. I bägge fallen har de äldre barnen fått yngre halvsyskon. Åldrarna på de vuxna varierar från 36 till 77 år. Det är alltså en betydligt högre medelålder på de intervjuade vuxna än vad fallet är i Frölunda. Detta stämmer med den gängse bilden av framflyttad familjebildning inom medelklassen - man utbildar sig först innan man skaffar barn. Antalet barn inom familjerna är: en familj med ett barn, fem familjer med två, tre familjer med tre barn, en familj med fyra respektive en familj med nio barn. De hemmaboende barnens åldrar varierar från två till 22 år. Tre barn, äldre än 22 år, har flyttat hemifrån.

Samtliga familjer bor i eget hus, flertalet i mycket stora hus i jämförelse med genomsnittet för egethusboende. Boendeytan i det minsta huset är 145 kvadrat, alltså 20 kvadrat större än den största boendeytan i frölundamaterialet. Den största boendeytan bland de intervjuade i Hovås har en familj vars hus mäter drygt 400 kvadrat efter en nyligen genomförd ombyggnad. Fyra familjer har över 300 kvadrats boendeyta, de övriga husen är mellan 160 och 240 kvadrat. I en familj utnyttjas en del av boendeytan till kontor för den egna firman.

Samtliga intervjuade i Hovås tillhör medelklassen eller den övre medelklassen. Flertalet har nått sin position genom högre utbildning och karriär på arbetsplatsen, men några har också tagit över familjeföretaget eller på egen hand arbetat upp en rörelse. Två män arbetar som egenföretagare i bygg- resp bilbranschen, en är mäklare. Två arbetar som läkare. En är vice VD för ett importföretag med stor framgång i Sverige. En man som nu är pensionerad arbetade tidigare som läkare. De övriga har yrken som präst, personaldirektör, banktjänsteman resp bankdirektör. Av kvinnorna är alla yrkesverksamma utom en. De har yrken som tandläkare, kurator, läkare, forskare, banktjänsteman,

flygvårdinna resp arbetsterapeut. En kvinna arbetar i familjeföretaget, en är chef på en reklambyrå, en är dagbarnvårdare. En kvinna är hemmafru.

När det gäller arbetsplatsernas lokalisering är det inte som i frölundamaterialet någon avgörande skillnad mellan männens och kvinnornas. Förutom de som har den egna firmans kontor i hemmet - där de ju dock inte ägnar sig åt annat än administrativa sysslor eftersom arbetet kräver att de rör sig mellan olika andra arbetsplatser - är det endast två personer som arbetar i bostadsområdet. Dels är det en kvinna som har sin praktik på Askims torg och dels är det en kvinna som har dagbarn i sitt hem. Några personer har sina arbetsplatser lokaliserade till kranskommuner som Mölndal och Kungsbacka. En person som arbetar oregelbundna arbetstider har sin arbetsplats i Uddevalla. Men flertalet av de intervjuade hovåsborna har sina arbetsplatser förlagda till centrala Göteborg - till bankkontor, sjukhus, universitet osv.

Två av de elva familjerna har tillgång till endast en bil i familjen, i åtta familjer finns två bilar och i en familj t o m tre bruksbilar. I de bägge familjer som idag har endast en bil hade man till för bara några år sedan också två bilar. I den ena av dessa familjer har man valt att bara ha en bil sedan barnen blivit såpass stora att skjutsbehovet inte längre är aktuellt. I den andra familjen - med flera barn - har man bytt de två bilarna mot en minibuss för att kunna få plats med alla i ett fordon. I flera fall är den bil som vanligtvis mannen har en tjänstebil, antingen i den egna firman eller som en löneförmån där han är anställd. Bilarna är i regel nya - antingen av årsmodellerna 88, 89 eller 90. Den äldsta bilen är från 1986. Volvo 745 herrgårdsvagn och SAAB 900 eller SAAB 9000 är modeller som dominerar i de elva familjerna.

#### **5.4. LIVSSTILEN BLAND HOVÅSBORNA**

När det gällde de intervjuade frölundafamiljerna föll det sig meningsfullt att presentera dem utifrån tre grupperingar: de som inte har bil, de som har bil som utnyttjas oregelbundet och de som har bil som utnyttjas dagligen. Denna uppdelning är givetvis inte användbar när det gäller hovåsfamiljerna. Över huvud taget visar hovåsmaterialet upp en mycket större homogenitet när det gäller boende och resande än vad fallet är med frölundamaterialet. För beskrivningen av livsstilen bland de undersökta i Hovås räcker det därför att presentera några av familjerna. Det visar mycket väl hur livet fungerar i de övriga intervjuade hovåsfamiljerna även om det naturligtvis finns en hel del skiftningar. Man befinner sig i olika livsfaser eftersom barnen är i olika åldrar, familjer med fler barn har fler behov av skjutsningar att tillgodose osv. Man kan säga att hovåsborna, trots att de i såväl yrkesliv som boende nått toppen i de individuella karriärerna, uppvisar en påfallande kollektiv livsstil. Detta är också något som går igen i andra delar av denna rapport. I Frölundamaterialet är spännvidden betydligt större och svårgräpbar. Trots att denna rapport ingalunda gör anspråk på att beskriva en genomsnittlig barnfamilj i vare sig Frölunda eller Hovås, kan man säga att redogörelsen för hovåsbornas del nedan ganska väl visar hur en vanlig barnfamilj i det området lever.

**Martin, präst, och Martina, hemmafru. Tre barn. Villa 350 kvadrat.**

**Rolf, egenföretagare, och Berit, affärsföreståndare. Två barn. Villa 320 kvadrat.**

**Bert, bankdirektör, och Gunilla, banktjänsteman. Två barn. Villa 180 kvadrat.**

Martin och Martina med tre barn bor i en jättevilla med högt och fint läge varifrån man kan se stora delar av Askimsfjorden. Martin håller på att färdigställa en stor utbyggnad av vardagsrummet som han ägnat sig åt på lediga stunder kvällstid. När intervjun görs har familjen fått tränga ihop stora delar av möblemanget på en liten yta i det gamla vardagsrummet, men när det hela blir klart kommer rummet att ge ett imponerande intryck.

Martin arbetar som präst i en församling i centrala Göteborg. Inom församlingen finns flera kyrkor som han rör sig mellan. Dessutom utför han ofta begravningar på de stora begravningsplatserna Västra kyrkogården och Kviberg. Han har vidare ytterligare uppdrag som präst på olika sjukhem osv. Det sistnämnda gör han inom ett eget företag som han driver. För sitt arbete är han helt beroende av bil - han kör runt 7000 mil varje år. Han arbetar veckans alla dagar året om förutom några veckors semester på sommaren. Han beskriver sig själv som att han "*arbetar för tre*". Detta har gjort att hans hustru, Martina, inte behövt lönearbete utan hon har valt att vara hemma med barnen. Numera, när alla tre går i skolan, har hon kunnat ägna sig mer åt sin stora hobby - att väva. Hon har t o m startat en liten rörelse för att dels lära ut sina kunskaper till andra intresserade hovåskvinnor genom studiecirklar, dels kunna sälja sina produkter. Det är dock ingen speciellt lönande verksamhet, säger hon.

Martin beskriver en vanlig arbetsdag ungefär så här:

*"Jag kanske sticker iväg först på morgonen och uträttar något ärende, besöker något ålderdomshem, det kan vara var som helst, Mölnlycke, Partille..., sen sticker jag iväg till kyrkan och har en jordfästning där och sen sticker jag till Kviberg och har en jordfästning där, och så åker jag tillbaka till kyrkan för nåt möte eller så. Sen kanske jag åker till nåt sjukhem igen och har andakt och sen tillbaka till kyrkan och sen hem igen".*

På kvällarna kan det ibland bli ytterligare turer med bilen för olika kyrkliga uppdrag. Tre kvällar per vecka under tiden mars till oktober och varannan helg skjutsar dessutom Martin sina bägge pojkar till deras stora fritidsintresse - gocart. Träningsbanan ligger i Torstlanda - i en annan ända av Göteborg - och på helgerna är det tävlingar på olika orter i Sydsverige. Det kan då bli att man är borta från fredag till söndag kväll. Många gånger har inte Martin möjligheter att köra - eftersom han arbetar - och då kör Martina istället. För ändamålet har familjen köpt en mindre skåpbuss där man lastar in gocartbilar, verkstadsutrustning och övrigt som hör till.

Martina har tillgång till en egen bil som hon använder för inköpsturer till olika affärer och när barnen skall skjutas någonstans. Alla tre lär sig spela något musikinstrument - piano, cello resp fiol - på olika ställen i Göteborg. De är också med i kyrkokören som tränar en gång per vecka. Kollektivtrafiken utnyttjas mycket lite av familjemedlemmarna - egentligen är det bara det äldsta barnet, 14 år, som på senare tid ibland har börjat åka buss på egen hand in till Göteborg. När sedan musikundervisningen är över brukar han dock alltid hämtas av Martin eller Martina. *"Det är väl mest för att vi tycker det är otäckt att han är därinne"*, säger Martin.

Rolf och Berit arbetar bägge i centrala Göteborg. Deras arbetsplatser ligger inte så långt ifrån varandra, men de kör ändå varje dag med varsin bil. Dels har de helt olika arbetstider och dels använder de bägge sina bilar i tjänsten periodvis. Rolf, som är chef för en mindre agentur med kontor i city, använder bilen för affärsresor till kunder i västra Sverige men också när han skall ta emot kunder. Ofta kör de då till någon flottare restaurang för att äta lunch. Berit använder sin bil när hon åker runt till olika kunder för att köpa in varor, eller göra reklam för de produkter som firman saluför. Varken Rolf eller Berit åker kollektivt till arbetet annat än i undantagsfall.

Familjen försöker hålla strikt på två gemensamma samlingar hemma varje dag: frukost kl 7 och middag kl 19. Det är inte alltid alla kan vara med på kvällen, men Rolf och Berit tycker att det är ett bra sätt att hålla ihop familjen och håller hårt på att man skall vara med så ofta som möjligt. Efter frukosten lämnar alla huset strax före kl 8. De bägge barnen skjutas till skolan av antingen Rolf eller Berit, som sedan försätter in mot centrala Göteborg. På vägen hem från arbetet handlar Berit mat - helst i den lokala butiken, Hovåsboden, men den stänger kl 18 och det är inte alltid att hon hinner utan då blir det någon servicebutik i stan. Dessutom åker hon en gång per månad till Kungsbacka och storhandlar i ett lågprisvaruhus där.

När barnen var yngre var de hos en dagmamma i Billdal, några km söder om Hovås, och skjutsades varje dag av Berit. Idag är inte skjutsandet lika omfattande. Pojken, som är äldst, har under hela året läst för sin konfirmation i en kyrka i centrala Göteborg och har åkt buss fram och tillbaka på egen hand. Vid vissa tillfällen har Berit åkt in för att skjutsa hem honom på kvällen - t ex om han har haft en viktigt skrivning i skolan dagen efter och behövt komma hem fort för att hinna plugga. Flickan har gått och lärt sig jazzdans inne stan och då brukar Berit skjutsa eftersom familjen anser att hon ännu är för ung att åka kollektivt själv på kvällstid. I övrigt har barnen inte haft så många fritidsaktiviteter långt från hemmet. När de är hemma hos kompisar som bor i närheten så cyklar eller promenerar de på egen hand, men om avståndet är långt så brukar Rolf eller Berit skjutsa dem. Ett stort intresse som innefattar alla fyra familjemedlemmarna är golf. Eftersom de bor nära golfbanan i Hovås brukar de promenera dit. De försöker spela varje helg när vädret tillåter och ofta förenar de detta med middag på golfrestaurangen.

Bert och Gunilla har sedan några år bara en bil i familjen. *"Vi är lite ovanliga"*, säger Gunilla. De arbetar bägge i centrala Göteborg och samåker med bilen in på

morgonen då Gunilla släpper Bert vid hans bankkontor för att sedan åka vidare till det bankkontor där hon själv arbetar. Hon har kortare arbetstid än maken och slutar därför alltid tidigare på dagen. På vägen hem brukar hon köra och handla i någon butik - ibland i stan, ibland i Hovås - för att sedan åka hem och laga middag åt barnen. Bert arbetar alltid långa dagar. Ibland kanske han slutar vid 18-tiden och då tar han alltid bussen hem, men ofta kan det bli ännu senare, t ex vid representationsmiddagar med kunder osv, och då tar Bert alltid taxi hem. Det har blivit mycket taxiåkande under åren, säger han. När Bert och Gunilla tidigare hade två bilar i familjen så använde de dagligen varsin - precis som alla andra, säger Gunilla - men eftersom det var rätt dyrt att hålla sig med två bilar så bestämde sig paret för att prova med att bara ha en bil under en period. *"Och då upptäckte vi att det går alldeles utmärkt att klara sig med en faktiskt"* säger Gunilla. Paret tycker att det körs alldeles för mycket bil i onödan bland hovåsborna - de reagerar på att så många kör sina barn till skolan fast de bara bor några minuters promenadväg därifrån. De har konstaterat att det bara sitter en person i nästan varje bil som står i köerna in mot centrum på morgonen - *"det gör en ju betänksam"*, säger Gunilla. Vi har funnit en bra lösning för samåkning, tycker Bert, som också anser att det går alldeles utmärkt att ta bussen hem från stan. Annars finns ju taxi och det har man ju råd att åka mycket om man sätter det i relation till vad det kostar att hålla en bil, konstaterar han.

Ingen av barnen har några fritidsaktiviteter som kräver skjutsningar av större omfattning. Ett av barnen är med i scouterna, det andra barnet brukar gå på gymnastik i närheten och bägge tar sig till sina aktiviteter på egen hand. Också när barnen är hos kompisar i området får de ta sig dit själva, men det händer ibland att Gunilla hämtar med bilen om det är sent och vädret är dåligt eller det är mörkt ute.

Gunilla och barnen brukar åka in till centrum för att shoppa några lördagar varje månad. Då parkerar de på Heden och promenerar därifrån till affärsgatorna. Hela familjen åker till Stockholm några gånger per år för att hälsa på släktingar. En gång per år åker de till Norge en vecka för skidåkning och på sommarsemestern brukar de bila någonstans i Europa.

Till denna beskrivning av tre hovåsfamiljer kan bilden av livsstilen i Hovås kompletteras med ytterligare några kännetecken: Det är vanligt att man - som t ex Bert och Gunilla - åker på minst en skidresa någon vecka varje år, ofta till skidorter i Sverige eller Norge. I sådana fall tar man alltid bilen. Om skidresan företas utomlands tar man flyget. Däremot på sommarsemestern företar man resor med bil till Europa - en man beskriver entusiastiskt familjens årliga resor till Spanien: *"Då bilar vi alltid och det är det roligaste på hela resan. In med hela familjen i bilen och så sträckkör vi i princip... det är roligt. Jag älskar att köra bil"*. Många hovåsfamiljer har dessutom segelbåt som de brukar segla några veckor med varje sommar längs bohuskusten. Sommarstugor har mån däremot inte.

## **6. BILEN OCH KOLLEKTIVTRAFIKENS BETYDELSE I INFORMANTERNAS LIV**

I föregående kapitel har jag försökt teckna bilden över hur livet - med avseende på boende, arbete och transporter - gestaltat sig idag för de intervjuade familjerna i Frölunda respektive Hovås. I detta kapitel skall jag beskriva vilken roll bilen och kollektivtrafiken har spelat och spelar för de intervjuade. Utifrån samtalen med de 22 familjerna lyfts de intervjuades egna värderingar och förklaringar fram inom olika områden som konkret rör just frågor om att förflytta sig, antingen nu detta sker med bil, cykel, kommunala färdmedel eller något annat. Värderingarna presenteras under olika temata i form av motsatspar - dock utgör materialet inte svar på riktade frågor. De olika värderingar som presenteras har istället framkommit under samtalen då det diskuterats helt andra frågor. Ett viktigt moment i intervjuerna var att informanterna fick berätta om sin bakgrund, hur man reste i familjerna under uppväxten, när man skaffade bil osv. Detta sistnämnda biografiska block ligger till grund för beskrivningen i det inledande delkapitlet nedan.

### **6.1. INFORMANTERNAS BAKGRUND**

Med undantag av tre personer är de intervjuade mellan 35 och 50 år gamla och alltså uppvuxna på 40-, 50- och 60-talen. De har nått körkortsåldern under tiden 1959 - 1974. De intervjuade hovåsborna är (med endast några undantag) barn till föräldrar med yrken som egenföretagare eller yrken som krävt högre utbildning, t ex arkitekt, avdelningsdirektör, läkare osv, medan frölundaborna är barn till föräldrar med arbetaryrken som bergssprängare, lokalvårdare, tvätteriarbetare, metallarbetare osv - alltså i stort samma klassförhållanden som också idag skiljer grupperna åt. Det är därför ingalunda förvånande att det så tydligt märks att bilen finns med mycket tidigt i hovåsbornas barndom, medan den gör entré betydligt senare för frölundaborna.

Bilen finns med i barndomen för hovåsborna och det har för dem alltid varit självklart med bil. En kvinna minns hur familjen skaffade sin första bil - en Volkswagen - när hon var i 7-årsåldern och hon beskriver händelsen som en stor sensation i kvarteret där hon växte upp i en av Norrlands kuststäder. Men den kvinnan är ett undantag bland hovåsborna. I övrigt finns ingen som kan påminna sig ha haft några speciella känslor i barndomen för att familjerna hade bil. Det var självklart. Det vanligaste var att det var männen i familjerna som brukade bilen, men det finns även några exempel på att kvinnorna tog körkort tidigt - redan på 50-talet. I några av familjerna hade föräldrarna t o m var sin bil. En kvinna var s k bilkårist och hjälpte till vid militära övningar. Om familjerna skulle resa någonstans var det alltid med bil. Resor med kollektiva färdmedel finns det inga minnen av. De erfarenheter av allmänna färdmedel som de intervjuade har från sin barndom är när de kom upp i ungdomen och på egen hand åkte till staden eller inom staden. Resor till och från skolan - med skolbuss

eller allmänna färdmedel - var ju något nödvändigt. Flera av de intervjuade männen uppger att de körde moped och motorcykel innan de fyllde 18 år. I stort sett samtliga av de intervjuade hovåborna tog sina körkort vid 18 års ålder - några av dem nästan i samband med födelsedagen ("*Jag körde upp som privatist, jag tror jag var 18 år och en vecka*"). En man beskriver de känslor han alltid haft inför bilen - och då sammanfattar han väl hela denna intervjugrupp - med följande påstående: "*Jag känner mig väldigt familjär med bil. Har alltid gjort det*".

För de intervjuade frölundaborna har förhållandet varit ett annat. De är uppvuxna i familjer där bilen gjort entré mycket sent, eller inte alls ännu. I några fall hade man dock bil redan på 50-talet - t ex i den värmlandsfamilj där fadern drev ett åkeri och hade en lastbil som familjen även utnyttjade som privatbil - men det vanligaste för dem som skaffade bil var att detta skedde på 60-talet. En kvinna berättar om familjens första bil:

*"Jag var fjorton-femton år när vi skaffade bil. Det var en gammal SAAB med liten ruta som vi kallade 'Grållan'. Vi åkte upp till Billingen och det tog nästan en hel dag att komma dit. När vi åkte till Billingen stannade man där ett par dagar, man kunde aldrig tänka sig att åka tillbaka samma dag som dom gör när dom åker till Skara Sommarland. Det var roliga utflykter fast det var jobbigt att sitta i den där bilen så länge. Pappa hade bilen till jobbet varje dag, innan hade han motorcykel".*

Påfallande många av de intervjuade frölundaborna är dock uppvuxna i familjer där föräldrarna aldrig skaffat bil. Istället är det informanterna själva, eller syskon till dem, som varit pionjärer och tagit körkort och skaffat bil först. Detta har då skett på 70- eller t o m på 80-talet. Flera berättar om hur de i dag kör sina pensionerade föräldrar till sommarstugor, stormarknader osv.

Som en närmast osannolik kontrast och motpol till vad hovåborna berättat om sina uppväxtår står den intervjuade frölundabo som är uppvuxen i en familj där man av rent ideologiska skäl aldrig införskaffade bil. Föräldrarna som av sin son beskrivs som "*urkommunister*" var när han växte upp hela tiden uttalade motståndare till den svenska bilexplosionen. De hade som ideal ett samhälle uppbyggt på snabba och effektiva allmänna kommunikationer med cykeln som det dominerande privata färdmedlet. De har också själva levt upp till detta ideal - de har under alla år cyklat väldigt mycket t ex till och från sina arbetsplatser. När sonen fyllde 18 år och önskade ta körkort ställde dock föräldrarna upp och hjälpte honom ekonomiskt. De såg det som hans eget beslut. Föräldrarna hjälpte också till ekonomiskt när sonen köpte bil, men villkoret var då att en "ideologisk" bil införskaffades. Det blev en rysk VAZ, en bil som han körde med under några år. Idag är dock den tiden förbi, idag kör han en svensk bil. Pappan har dock inte lämnat sina gamla ideal, han gillar inte att åka bil och har endast ytterst motvilligt låtit sig skjutas av sonen vid några tillfällen. Mamman däremot åker oftare med, t ex när hon skall handla något skrymmande eller tungt.

Om i stort sett samtliga i hovåsmaterialet tog sina körkort vid 18-19 års ålder, är bilden en helt annan för frölundamaterialet. Körkort har man tagit i alla åldrar -

från 18 till 42 år - och flera har inte tagit körkort alls. Om körkortet för hovåsborna också i princip var lika med den första bilen, stämmer inte heller detta alls för frölundaborna. Ofta har man skaffat sin första bil först några år efter det att körkortet togs. Den första bilen beskrivs ofta som någon gammal i princip skrotfärdig variant som varit så billig att man haft råd med den, eller också att man fått ärva någon bil från någon avlidnen släkting. Det är påfallande att många hänvisar till ekonomiska skäl för det uppskjutna körkortet eller bilköpet - man har helt enkelt inte ansett sig ha råd: *"Jag har aldrig varit så intresserad av bilar... det har aldrig legat ekonomiskt bra heller. Jag började jobba direkt efter lumpen, det har alltid varit bussen som gällt"*. Flera av männen faller alltså utanför den mer gängse bilden av unga arbetargrabbar som snabbt skaffar sig en bil när de blir 18 år (se t ex Dahlgren 1985:174 ff), vilket troligtvis beror på att detta i första hand är ett landsorts- och småstadsfenomen. De som intervjuats här är uppvuxna i en storstad där kopplingen inte är lika tydlig. För flera kvinnor med körkort har den första "egna" bilen varit den som fästmannen haft och som man kunnat använda sig av när man blivit sambo och bildat familj.

Flera har alltså aldrig haft bil. En intervjuad man, som idag är närmare 50 år, berättar på ett intressant sätt om varför han valt att inte bli en del av bilsamhället, som han säger. Hans ålder gör att han vuxit upp och bildat familj i en tid (60-talet) då väldigt många - alltså även ur arbetarklassen - blev bilägare (den tid då bilanskaffandet sågs som en "folkrörelse", se kapitel 2). Han är alltså inte på något sätt representativ även om det just i den här intervjugruppen alltså finns fler som aldrig haft bil. Men hans historia är mycket intressant för den visar hur det varit fullt möjligt att på ett rationellt och ändamålsenligt sätt bevara en äldre livsstil i en ny tid. Hans historia visar att det inte är några "ideologiska" eller ekonomiska skäl som i första hand hållt honom och hans familj utanför bilsamhället. Istället är hans historia ett bra exempel på en "konserverad" livsstil med rötter i arbetarklassen. Han är - precis som sin fru - uppväxt i ett utpräglat arbetarområde i Göteborg. Han berättar om sin barndom i stadsdelen Gårda där man lekte på gatorna eftersom gårdarna ofta var trånga och fulla av soptunnor och annat. I hans familj cyklade man alltid, eller åkte buss - *"så gjorde alla på den tiden"*. Han bildade familj vid en tid som sammanföll med den kanske mest expansiva perioden i massbilismens framväxt, första halvan av 60-talet. Det var också en period som kännetecknades av stor framtidstro, stor tro på tekniken och närmast obefintlig kunskap om de miljöförstöringar som blev en följd av detta. Rent ekonomiskt var det vid denna tid också lätt för alla grupper i samhället att skaffa bil, och bland den här mannens arbetskamrater på Götaverken valde de flesta att köpa sig en bil. *"Jag var väl ett undantag"*, säger han idag, som valde bort bilen och behöll cykeln. Han fortsatte på det gamla sättet. Trots att familjen idag bor långt från hans arbetsplats sedan många år - Arendal - har de aldrig haft intresse av att skaffa bil. Varför? *"Det har gått bra ändå"*, säger han gång på gång i intervjun. *"Det har aldrig varit några problem"*.

Inom familjen tycker man att det hela tiden har funnits stora fördelar med att inte ha bil. Både man och hustru har funnit stora livsvärden med att använda cykel, åka kollektivt eller gå. De tycker sig uppleva en lugnare och mindre stressad tillvaro än de flesta andra människor. De jämför hela tiden med dem som har bil. *"När jag snackar med mina kompisar på jobbet, de pratar alltid om minuter hit*



*och dit, hur många minuter det tar dit. De är alltid stressade. Har man inte bil så tar man sig mera tid. Det blir en annan livsstil när man inte har bil", berättar mannen.*

Han har över huvud taget svårt att förstå fördelarna med bil - *"det har varit ett nyhetens behag"*. I slutet av 50-talet och en bra bit in på 60-talet arbetade han på Götaverken. Familjen bodde då i Lunden i östra Göteborg och han cyklade eller gick till arbetet. Efter arbetsdagens slut tog han färjan från Götaverken till Järntorget och via Kungshöjd, Heden, Ullevi så tog han sig hem fortare än arbetskamraterna som hade bil och bodde i närheten.

För såväl hovås- som frölundaborna - männen likväl som kvinnorna - gäller att när de fick sitt körkort och kanske en egen bil, eller åtminstone möjlighet att köra bil på egen hand, upplevde de detta som något mycket stort. Körkortet är ett viktigt rituellt steg i livet - ett av det moderna samhällets stora övergångsriter mellan ungdoms- och vuxenliv. Känslan av att få köra iväg på egen hand beskrivs samfällt i termer av lycka och frihet. En frölundabo berättar: *"Det var en frihetskänsla för mig sen jag fick bil, jag hade alltid åkt kollektivt i alla år. Det var just det att göra det när jag vill och att det gick fort att ta sig fram. Det var underbart och härligt att köra precis när jag ville och inte stå och vänta på en hållplats"*.

## 6.2 MANLIGT/KVINNLIGT

*"Jag har den ena bilen till och från arbetet, eller till och från Landvetter (flygplatsen), eller till och från Skövde (huvudkontoret), det är snittanvändningen. För hustrun är det ju mycket till och från arbetet också. Hon har ju halvtid, partiellt jobbande, kör den andra bilen. Det är anpassat till hennes arbete naturligtvis, men också till barn tillsynen. Jag åker till och från jobbet... hon åker till och från jobbet, men har också hand om hämtning och lämning av barnen"*.

Ovanstående beskrivning från en hovåsbo beskriver väl hur ett traditionellt könsrollsmönster fungerar i en övre medelklassmiljö av idag. Det är mannen som har det mest värlönlade jobbet, den längsta arbetstiden, som är borta mest från hemmet och som i stort är befriad från skjutsningar av barn och inköp av hushållsvaror. Han är också på sitt arbete borta många helger. Kvinnan har ett kvalificerat deltidsjobb med sådana arbetstider att hon är hemma och servar barnen när de slutar dagis, fritis eller skolan. Hovåsborna har sina arbetsplatser belägna i centrala Göteborg, i kranskommunerna osv - i det finns ingen skillnad mellan männen och kvinnorna. Skillnaden är den att kvinnorna inte kan ha arbeten som kräver att de reser och är borta mycket från hemmen. Kvinnorna är i vardagslivet mer bilberoende än männen. De är tvingade att snabbt förflytta sig från arbete och ofta via affärer till hemmet. De slutar dessutom ofta sina arbeten vid tider då kollektivtrafiken är glesare (tidiga eftermiddagar). En kvinna får illustrera hur hennes eftermiddagar ser ut: *"Eftersom jag utträttat så mycket handling av matvaror på vägen hem så varenda dag när jag kommer hem i princip så har jag varit på kemptvätt, på bank, eller jag har köpt mjölk, smör och bröd och så"*. Beräkningar har visat att i genomsnitt handlar en fyrapersonsfamilj

runt 3 ton mat om året (Sandqvist 1990:60).

Då hovåsborna som regel har två bilar i familjerna är det självklart hur man förflyttar sig. Det finns alltid en bil att tillgå. I den familj bland de intervjuade hovåsborna där bägge makarna arbetar men man bara har en bil, blir det helt följdriktigt kvinnan som blir huvudbrukaren:

*"Vi har bara en bil och vi försöker samåka. På mornarna har det funkat, men på kvällarna har det sällan fungerat och då har jag bilen och min man har fått åka kollektivt eller mycket taxiresor, mycket representation och sånt (...) han arbetar mycket mer på kvällarna och har mer oregelbundna tider än vad jag har i och med att jag av naturliga skäl helt enkelt måste komma hem eftersom vi har barn".*

För frölundaborna blir bilden en annan. De har ju högst en bil och den brukas nästan uteslutande av männen, såväl på vardagarna som helgerna: *"Jag kör nästan aldrig, inte landsvägskörning och inte i stan heller. Det blir den traditionella hussen som sätter sig på förarplatsen"* (Kvinna med körkort). Männen använder bilen till och från sina arbeten, de lämnar i förekommande fall barn på dagis (men hämtar inte) och storhandlar på helgerna. Dessutom använder männen bilarna i två ytterligare sammanhang - varav ett inte alls förekommer bland männen i Hovås. För det första till idrottsträningar på kvällstid, såväl för egen del som då de skjutsar sina barn till fotbolls- och ishockeyträningar. För det andra kör de med sina familjer till sommarstugan på helgerna (något som inte hovåsmännen gör). Kvinnorna är hänvisade till att förflytta sig utan hjälp av bilen. De jobbar, precis som hovåskvinnorna, deltid, men de jobbar nästan uteslutande i relativ närhet av hemmet. Arbetsplatser är affärer, daghem osv. De ansvarar för inköp av matvaror under veckorna (de flesta inköpen blir dock i samband med helgens storhandling), och tar hand om barnen på eftermiddagarna innan mannen slutar arbetet.

Kvinnorna i Frölunda har - helt naturligt - en mycket större vana vid att åka kollektivt än vad hovåskvinnorna har. Men på ett område förenas kvinnorna från de olika stadsdelarna när det gäller inställningen till kollektivtrafiken: de gillar inte att åka på kvällstid och de gillar definitivt inte att deras barn åker på kvällstid. Hovåskvinnorna har naturligtvis lyckats eliminera detta i stort sett helt eftersom de alla har bil och skjutsar sina barn till och från olika kvällsaktiviteter. I de flesta hovåsfamiljer är detta skjutsande mycket omfattande - *"taxiresor för barn kan man säga..."* - barnen spelar musikinstrument och sjunger i körer, spelar tennis osv. Skjutsandet kräver ordentlig planering och organisation och utgör naturligtvis också en effektiv kontroll över barnen. Denna kontroll upprätthålls med bilens hjälp (jmf t ex Björnberg/Bäck-Wiklund 1987:112, Sandqvist 1990:65, Mörck 1991:80). Bilen kan i det här fallet ses som en mobil del av hemmet, en kokong som skapar säkerhet och trygghet och som blir en bro mellan det trygga hemmet och den hemska omvärlden:

*"Jag tycker det är lite otäck när det är mörkt ute i och med att det ofta är väntetid på dåligt upplysta ställen. Då vill jag inte gärna ha tonårstjejer ute på drift på stan. Då hämtar jag med bil, helst vill vi ju att dom (barnen) skall*

*bestämma dagen innan, man kan ha bestämt en rutt då man hämtar upp hela gänget på en gång, både mina egna barn och ibland också deras kompisar".*

Frölundakvinnorna kan inte lika effektivt hålla sina barn borta från kollektivtrafiken kvällstid, men även de försöker hämta sina barn med bil om det är möjligt. I det fallet har de ju (se ovan) ofta hjälp av sina män. I de fall familjerna inte har bil, eller om den enda bilen är upptagen, löser frölundakvinnorna detta genom att åka med sina barn på spårvagnen. Detta är inte alltid så uppskattat, berättar en kvinna. Sonen, som är 13 år, vill hellre åka själv och det blir nog nödvändigt att låta honom göra det snart, säger kvinnan.

Det är inte bara i rollen som skjutsare av barn som kvinnorna ser bilen som en trygghet. Det är också i allra högsta grad när det gäller dem själva. Männens talar aldrig om bilen som ett skydd och en trygghet så som kvinnorna gör. Det gäller både bland hovås- och frölundakvinnorna, fast det är mycket mer uttalat bland hovåskvinnorna som ju nästan saknar erfarenhet av något annat sätt att förflytta sig i staden. De parkerar gärna sin bil så nära sitt resmål i stan som möjligt, och de gillar inte att förflytta sig ute på gatorna på kvällstid. De känner sig riktigt trygga först när de sätter sig i bilen igen : *"Det är dött inne i centrum efter affärerna har stängt. Jag tror inte att jag skulle våga gå (i stan) om jag inte har nära till bilen, jag tänker på inne i centrum då"*. Blotta tanken på en kvälls- eller nattur på spårvagnen skapar skräckkänslor och följaktligen undviker kvinnorna detta. Skulle de någon gång vara utan egen bil så blir det en taxi tillbaka till hemmet, men det är mycket sällsynt. Det är nästan alltid så att hovåskvinnorna har sin bil med sig - det är där de finner tryggheten: *"Jag känner mig trygg i bilen, det gör jag. Jag låser dörrarna ibland om jag sitter vid rött ljus och det är någonting, jag märker att det kommer nån, så låser jag. Faktiskt"*.

### 6.3. PRIVAT - OFFENTLIGT

Om man ser till motsatsparet privat - offentligt så är det för de flesta av oss helt självklart att t ex hemmet tillhör privatsfären medan gator och torg, affärer osv tillhör offentlighetsfären. Vidare kan man säga att den egna personbilen tillhör det privata, medan spårvagnar och bussar tillhör det offentliga. Att köra sin egen bil innebär alltså att man utför en aktiv handling som definitionsmässigt kan placeras inom den privata zonen - man bestämmer själv sin "avgångstid", sin fart, sitt resmål osv, något man inte gör om man åker med allmänna färdmedel - man låter sig då passivt transporteras. Mellan dessa bägge sfärer finns en rad gränzoner - t ex kan ett eget rum på arbetsplatsen betecknas som en privat zon inom något offentligt likaväl som ett mottagningsrum i den egna villan för privatläkaren kan betecknas som ett offentlighetsrum. För resenären på en modern expressbuss i trafik i göteborgsregionen blir den egna sittplatsen med fällbart säte, riktad läslampa och möjligheter att plugga in hörlurar för radiolyssnande en privat zon som vanligtvis inte allmänna färdmedel tillhandahåller. När det gäller bilförarna konfronteras dessa ständigt med det allmänna helt enkelt därför att de rör sig ute i det offentliga rummet.

Det är inom detta sistnämnda område - privatbilistens kontakter med det

offentliga - som intervjuerna ger ett flertal exempel på starka reaktioner och negativa värderingar. Så länge bilisten har "sin" väg att köra till jobbet eller till centrala stan och någon parkeringsplats att ställa bilen på fungerar allt som det ska. Bilköer, snöoväder och andra bilister som tränger sig före utgör irritationsmoment men ingår i rutinerna. Det är inget man reagerar särskilt över mer än för stunden. Vid middagsbordet på kvällen diskuterar man kanske dagens snöoväder, men sen är det glömt. Däremot om det införs inskränkningar i det dagliga bilkörandet genom att ändringar görs i det offentliga rummet blir reaktionen en annan. Då reagerar bilföraren i egenskap av privatbilist - då har det offentliga attackerat hans/hennes privata zon - nästan jämförbart med att kommunen exproprierar en bit av villägarens trädgårdstomt, eller att socialtjänsten gör ett hembesök i lägenheten.

*"Ett bilfritt city? Nej, det tror jag inte på... de har ju redan kommit en bit på väg med alla kolosser som har satts upp för några år sen" (Hovåsbo).*

*"Jag tror inte på vägtullar och avspärningar och sånt. Man skall inte tvinga folk genom pengar och förbud, det är för mycket kontroll. Man måste vädja till folks sunda förnuft. Att dom skall förstå och frivilligt avstå från att ta bilen. Eller åtminstone samåka" (Frölundabo).*

Ovanstående citat visar på denna avoga inställning till inskränkningar för biltrafiken. För hovåsborna - bilburna som de är - lyser denna inställning igenom i det närmaste totalt. De allra flesta bland de bilägande frölundaborna (de billösa råkar ju av naturliga skäl inte ut för dessa konfrontationer) förenas med hovåsborna när det gäller detta, men bland dem finns en del undantag. Som framgick i ett tidigare kapitel finns det ju bland frölundaborna bilägare som egentligen är negativa till bilen. De utnyttjar kollektivtrafiken flitigt som ett komplement till bilen och bland dem finner man en positiv attityd till inskränkningar i trafiken i centrala Göteborg. De tycker t ex att det är praktiskt att slippa ta bilen till city när de skall in och lördagshandla: *"Jag tycker att det är lättare med spårvagnen. Parkera är dyrt och jag slipper gå och hämta bilen. Jag hoppar bara på närmaste spårvagn, det är väldigt praktiskt"*. Även om det i samtalen med hovåsborna hos en del framkommit en positiv attityd till tankarna på ett bilfritt city, är det dock ingen av dem som praktiskt medverkar till detta på det sätt som ovanstående bilägare bland frölundaborna.

De omfattande ombyggnader av Säröleden och förändringar av Dag Hammarsköldsleden - hovåsbornas rakaste väg in mot Göteborg - som genomfördes under det att intervjuerna gjordes (se kapitel 2) har rört om ordentligt i känslorna hos hovåsborna. Speciellt är det den sk "gräddfilen" längs Dag Hammarskölds led som har engagerat dem: *"Sen tycker jag ju att det är helt vansinnigt vid Änggården där man har avfarten upp till Sahlgrenska, det är helt korkat, den här filen för taxi och bussar gör ju att folk står still i kö, håller på att krocka bara för att det är stopp där"*. Hovåsborna anser att dessa förändringar har genomförts över huvudena på dem och att det är resultatet av en politisk prestigekamp. De menar att resultatet bara blir mer stillastående trafik, köer och problem. En intervjuad berättar att han retar upp sig om han råkar hamna i dessa köer så till den milda grad att han sedan har svårt att komma igång på sitt arbete. Han blir

så stressad att det tar lång tid att komma ner i varv igen. Han beskriver sig själv som en effektiv och rationell människa som hatar att hamna i situationer av dödtid. För att kompensera detta har han sedan några år tillbaka effektiviserat denna dödtid genom att lära sig olika saker medan han står stilla i bilköerna:

*"Jag har skaffat mig synt och kassett med språk- och filosofiska kurser och det är för att inte bli uppretad när jag sitter och kör. Det är filosofiska texter och så som jag sitter och lyssnar på, det är jag väldigt intresserad av, senast var det om Rudolf Steinerfilosofin. Jag är intresserad av allmänbildning överhuvudtaget, jag har även friskat upp mina språkkunskaper på det viset, bl a har jag lärt mig en del franska. Sen rakar jag mig också varje dag i bilen, det är väldigt praktiskt. Jag rakar mig, spelar synt och lyssnar på musik. Jag är väl lite udda med det".*

Två saker förenar de intervjuade bilägarna i såväl Hovås som Frölunda. För det första inställningen till parkeringsorganisationen i Göteborg såväl när det gäller avgifter, antalet p-platser som uppfattningen av parkeringsvakternas nytta. För det andra känslan av att man som bilist betalar en massa skatt som inte går tillbaka till bilisterna. Synen på parkeringsorganisationen kan sammanfattas med att man tycker att det är våldsamt dyrt att parkera i stan, man tycker det är för få p-platser och man anser att parkeringsvakterna finns för att driva in pengar i en mycket lukrativ verksamhet. En hovåsbo säger: *"Vart går p-pengarna idag? De bara försvinner till ingen nytta (för bilisterna)"*, en annan säger sarkastiskt apropå idéerna om ett bilfritt city att *"vad skall man göra om man inte får in pengar på alla parkeringsböter och alla parkeringsavgifter, det är ju ganska mycket man får in på detta..."* När det gäller beskattningen av bilisterna nämns de höga skatterna på bensin (*"vi bilister betalar väl mest skatt av alla"*), och bilskatten som en del anser inte alls går till vägbyggen utan till andra ändamål; en intervjuad nämner invandrarverket. Trots att bilisterna tycker att det är dyrt att ta bilen till Göteborgs centrum, anser ändå paradoxalt nog flera av frölundaborna att det blir ännu dyrare att åka spårvagn (hovåsborna gör inga sådana jämförelser). En kvinna säger: *"När vi är i stan tar vi bilen. Kuponger kostar ju, då är det billigare att ställa bilen på Heden (en parkeringsplats med centralt läge men relativt låga priser). Vi är ju tre personer så vi tjänar på det"*. När man jämför på det viset så väger man parkeringskostnaden mot biljettpriset, man "glömmer" s a s bort alla andra kostnader för bilen. En frölundabo är mycket väl medveten om denna problematik, men tillägger efter att ha konstaterat att han väl egentligen räknar fel att *"det är ju behagligare att åka bil också faktiskt"*.

Många av hovåsborna har tjänstebilar som antingen den egna firman eller arbetsgivaren tillhandahåller. De har då fått avstå en del av sin lön för att istället ha förmånen att ha en bil där firman står för eventuella reparationer, service och bensinkostnader. För tjänstebilen får de betala skatt. Hovåsborna ser inte gärna tjänstebilen som någon större förmån - istället ser de den som en privatekonomisk kostnad, något nödvändigt ont. Flera av dem nämner t o m att det inte alls är förmånligt, att det egentligen är en ren förlustaffär och att de har funderat på att avstå från tjänstebil. *"Räknar du på det så är det fullständigt ekonomiskt vansinne att ha tjänstebil eftersom om jag skulle hålla mig med en enklare bil så skulle jag tjäna många 1000-lappar"*, berättar en man som istället vill se valet som en fråga

om att slippa bekymmer med sin bil. Han behöver inte lägga en minuts omtanke på bilen, utan kan istället använda den lilla fritid han har över till sin familj. Bland frölundaborna finns bara en familj där man har tjänstebil - det är en man med obekväma arbetstider anställd på en personalrestaurang på en av stans större industrier. I de övriga familjerna är man mycket kritiska till allt vad tjänstebilar heter. I sina arbetaryrken av lågstatuskaraktär får de aldrig några sådana förmåner. Frölundaborna ser tjänstebilen som något mycket orättvist och oerhört - en närmast obegriplig förmån. De ger också tjänstebilarna en del av skulden för den ökade trafiken: *"Jag är väldigt negativ till tjänstebilar. Dom som har dom kör så mycket som möjligt för att dom skall få valuta för pengarna, man tvekar aldrig att ta bilen för det kostar inget extra. Man kan köra mycket för samma summa som det kostar att köra lite. Jag har fått den känslan"*, säger en kvinna. En annan kvinna säger: *"Dom tänker inte på miljön när det gäller att ha bil, utan dom tänker på pengarna"*.

#### 6.4. UTVECKLINGSOPTIMISM/SKEPTICISM

Utvecklingen i Sverige när det gäller transporter av alla de slag - såväl av människor och gods - har i långa stycken skett på de rullande fordonens villkor, såväl när det gäller landsvägar och motorvägar som trafiksystem i våra städer. Folkliga protester och ändrade konjunkturen har förvisso tillfälligt bromsat utvecklingen, men generellt har förloppet fortgått ohejdat. Idag anläggs nya motorvägar och ringleder runt våra större städer, Scan Link och en bro över Öresund projekteras och delar av industrin (bl a bilindustrin) satsar mycket på "just-in-time", d v s man ser till att reservdelar etc finns hos en kund i princip dagen efter en beställning, något som leder till ökad trafik. Omvandlingen av det svenska samhället har - som redan nämnts - inom två stora områden varit av alldeles särskild betydelse i det här sammanhanget när det gäller enskilda hushåll, dels i uppbyggandet av massbilismen, dels i skapandet av villaområden utanför våra storstäder. I denna process har såväl myndigheters överordnade beslut som enskilda individers aktiva handlande spelat en roll. Hur ser de intervjuade hovås- och frölundaborna på frågor som tangerar denna problematik? Under samtalen fördes diskussioner om t ex ett bilfritt city, om pengar skulle satsas på att bygga nya vägar eller bygga ut kollektivtrafiken, om svårigheterna med inversion och andra miljöproblem, om katalysatorer och elbilar osv.

Generellt visar intervjuerna att hovåsborna bejaktar utvecklingen och bär på en skräck för en eventuell stagnation, medan frölundaborna är mer kritiska till skeendena. Det är kanske föga överraskande att hovåsborna med yrken som står handel, teknik och företagsamhet nära ansluter sig till en utvecklingsoptimistisk uppfattning som utgår från ett framåtskridande utan trendbrott. De tycker t ex att det är oerhört viktigt att satsa på en ytterligare utbyggnad av vägar - flera av dem säger uttryckligen att de tycker att Sverige har alltför många dåliga vägar såväl på landsbygd som i städer. De anser att det är av största vikt med en fungerande infrastruktur där ett effektivt vägnät utgör stommen. För att hänga med i utveckling och konkurrens är det viktigt att man inte släpar efter i detta avseende: *"Göteborg får vara glada att vi ligger längs ett stråk som Scan Link. Det gör ju också att Göteborg får bättre möjligheter, med handelscentra och så, alltså längs*

vägar".

Frågan om ett eventuellt bilfritt city tilltalar inte majoriteten av hovåsborna. Spontant reagerar de negativt, men flera tillstår att de inte har tänkt närmare på frågan. Deras omedelbara reaktion ger en bild av ett bilfritt city som ett dött city där affärerna har tvingats stänga: *"Jag tror att centrum kommer att förtvina om det blir bilfritt"*. En kvinna ser idéerna som *"helt vansinniga"* och hänvisar till de försök som gjorts med bilfritt city när trafiken förbjöds under en dag. Det drabbade handlarna något väldigt, säger hon. En man ser det som *"förödande"* och *"väldigt allvarligt"* om centrum inte fick förbli levande. Man måste kunna nå city på ett vettigt sätt, det gäller inte bara den kommersiella sidan utan också den kulturella. Den moderna människan kräver också ett kulturellt utbyte - *"vi kan inte gå trettio eller tjugo år tillbaka i tiden"*, avrundar han. Hovåsborna sitter - helt naturligt - fast i sin mer konservativa syn på utvecklingen, bilburna som de är. De får också via sina jobb dagligen kontakt med tankeströmningar om framåtskridande, konkurrens och att det gäller att hänga med. En man, med en hög position i ett expansivt svenskt exportföretag, har dock en avvikande syn på ett eventuellt bilfritt city. Han ser mycket positivt på detta och det beror för det första på att han är grundligt insatt i problematiken som han diskuterat med ledande politiker i Göteborg och för det andra att han mycket starkt kopplar idéerna till just utveckling och framåtskridande:

*"Jag stödjer det fullt. Ju förr desto bättre. Förutsättningarna är ju då att man verkligen har någonstans att ställa bilen när man åker till hållplatserna och att det finns frekventa matarleder in till stan... Vi håller på att tappa mark nu här i Göteborg och då måste vi fundera i infrastrukturella frågor... kan vi skapa en sådan miljö i centrum så det blir intressant att vistas där, promenera och uppleva staden kan det vara en väg, vi kanske skall ta det greppet som är lite unikt. Det skulle innebära, tror jag, att det gör det attraktivt för företaget och människor att bo i regionen"*.

I förbigående nämner han också att det dessutom skulle vara bra för miljön. Hovåsborna kopplar inte gärna ihop frågor av denna typ med miljön. De är naturligtvis väl medvetna om att en omfattande biltrafik innebär hot mot miljön - speciellt i centrala stan - men de tar inte i något avseende avstånd från bilen. Ibland vänder de nästan på resonemangen. De ser t ex utbyggda trafikleder som något positivt - då rullar trafiken smidigare och står inte stilla i köer och spy ut avgaser. De anser också, om frågan ställs på sin spets, att om resurserna är knappa så skall man hellre satsa på detta än att bygga ut kollektivtrafiken. I detta får de medhåll av några av de bilägande frölundaborna. Hovåsborna tar gärna upp faktorer som katalysatorsrening, eller att Volvo upphört med metalliclacken (något som orsakade stora miljöfarliga utsläpp), eller att den ökande flygtrafiken inneburit försämringar för miljön, eller att stora delar av nedsmutsningen får skyllas på utlandet - det förs hit med vindarna.

Om hovåsborna går som katten kring het gröt i dessa frågor är frölundaborna mer rättframma när det gäller att se miljöproblemen - det gäller då inte bara de billösa utan även flera av de bilägande familjerna. En kvinna säger t ex: *"Om det är inversion försöker jag åka kommunalt. Det är bland det äckligaste jag vet med"*

avgaser. Jag skulle aldrig kunna tänka mig att bo i stan. Med barn skulle man inte få bo i stan, tycker jag". Hos flera av frölundaborna finns en stor förståelse för eventuella drastiska förändringar av möjligheterna att köra bil i Göteborg. De verkar känslomässigt berörda av de larmrapporter som bl a dagstidningarna förmedlat under senare år och flera av dem har själva bevittnat hur inversionen slagit till mot Göteborg. En man berättar: "Det var något fruktansvärt. Vi stod högst upp i en elvavåningsbyggnad och såg locket (inversion)... att få stopp på det, det är bara att sätta lag på det, säga att nu fan är det stopp. Då får samhället anpassa sig till det". En annan man säger att det borde vara ett krav som varje människa kan ställa att få andas frisk luft, flera efterlyser hårdare tag mot miljöbovar över huvud taget.

## 6.5. FRIHET/BUNDENHET<sup>1</sup>

Alla intervjuade bilägare anser att bilen har gett och ger dem en enorm frihet på alla sätt, alltifrån ungdomsårens lyckoruskänslor när man på egen hand kunde ta sig precis vart man ville när man ville - och inte var beroende av de vuxnas välvilja som skjutsare - till dagens familjesituation då man menar sig tjäna tid i alla situationer och dessutom själv avgör när och hur en resa skall företas. Intervjuerna visar upp en bred provkarta på denna frihetskänsla:

*"När man var 18 år och vi var i stugan i Norrland lärde man sig att 30-40 mil var ju inga avstånd att åka till loddansen" (hovåsbo).*

*"Det är väl det att man rör sig själv, rör sig själv helt, rätt vad det är så kommer man på: herre gud, jag måste åka på banken, då tar man det på vägen. Man är helt fri" (hovåsbo).*

*"Det är friheten att man åker iväg när man vill och vart man vill. Slippa beroendet av tider. Man kan ha med sig packning att bara lägga in och åka iväg. Det är en enorm känsla av frihet, tycker jag" (frölundabo).*

Begreppet frihet är ett minst sagt problematiskt begrepp som kan betraktas ur en rad olika synvinklar. Den norske sociologen Per Otnes, som har intresserat sig för just begreppet frihet i samband med bilanvändande, nämner som ett jämförande exempel det svar han en gång fick när han intervjuade gruvarbetare. En man som stod i en trång gruvgång och borrade med lufttrycksborr hela dagarna tyckte om sitt jobb att "det är fritt her inni fjellet" (Otnes 1991:34). Mannen kände sig inte övervakad av någon förman utan tyckte att han själv bestämde över sin dag. I det här fallet kan man lika gärna säga att gruvarbetaren inte alls hade någon fri arbetsuppgift jämfört med många andra yrken - utan

---

<sup>1</sup> I detta delkapitel har jag valt att använda motsatsparet frihet/bundenhet. Frihet är ett mycket komplicerat begrepp, men jag har valt det eftersom så många av de intervjuade använder just det begreppet när de pratar om bilen. Egentligen hade dock kanske ett begreppspar som oberoende/beroende varit bättre.



istället i allra högsta grad var hårt bunden både tids- och positionsmässigt. Likadant kan man säga om det vardagliga bilkörandet. Det innebär frihet om man betraktar det ur en aspekt, men innebär likaväl tvång om man betraktar det ur en annan aspekt. Det intressanta här är att se vad detta förhållande ger för uttryck i intervjumaterialet. Bilen ger frihet för sina brukare, men gör dem också mer bundna - vad innebär denna ambivalens?

Ambivalensen är mycket mer tydlig och märkbar när det gäller frölundaborna än vad den är för hovåsborna. De förstnämnda har mer kunskap och insikter i andra transportsätts värden. De har i större utsträckning ordnat sina liv så att de inte är bilberoende i alla lägen och de har - inte minst viktigt - mycket närmare till att känna av den ekonomiska smärtgränsen för bilinnehav. Hovåsborna å sin sida sitter hårt fast i ett liv byggt på bilen som det i stort sett enda sättet att förflytta sig - det finns, som visats, inpräntat sedan lång tid tillbaka - och det innebär heller inte något avgörande ekonomiskt bekymmer för dem. De känner därför inte av ambivalensen lika mycket.

När hovåsborna förflyttar sig inom Göteborg så gör de det med bil. Lite tillspetsat kan man säga att de egentligen inte känner till något annat sätt, de flesta av dem är nämligen fullständiga noviser när det gäller allmänna färdmedel. Intervjuerna visar mer än väl att hovåsbornas praktiska kunskap om de kollektiva färdmedel som betjänar deras stadsdel är i det närmaste obefintlig. Deras barn utnyttjar kollektivtrafiken till en del - om än mycket begränsat det med - men de vuxna gör det praktiskt taget aldrig. Samtliga intervjuade känner till var närmaste busshållplats ligger, men längre än så sträcker sig i allmänhet inte deras kunskap. På frågan när de senast åkte kommunalt visar det sig att man i en del fall knappt kan påminna sig ha gjort det alls. En kvinna får gå nästan tjugofem år tillbaka i tiden: när hon gick på gymnasium åkte hon spårvagn senast. Andra nämner enstaka tillfällen under den senaste tioårsperioden. Det är påfallande att hovåsborna får rota ordentligt i minnesarkivet för att hitta tillfällena. Några exempel ur intervjumaterialet får belysa detta:

*"Jag har åkt kollektivt tre gånger i mitt liv, tror jag. Får se... första gången frågade jag min fru hur man gjorde och så gick jag ut och tog bussen och sa att jag skulle till Valand. Det kostade 7 kronor och jag betalade det och fick två kuponger och gick och satte mig. Så tog jag taxi hem på natten då, så la jag dom där kupongerna på bordet och så frågade hon (hustrun) dagen därpå: Vad är det där för nåt? Har du inte stämplat dom? Vaddå stämpla, sa jag, och då kom jag på det att jag hade ju undrat vad alla gjorde i den där boxen där framme... att man skulle stämpla dom hade jag ingen aning om. Hon visste det, hon är ju från Göteborg... Om jag har åkt tre gånger sen 1977 har hon åkt 6-10 gånger, inte mer."*

En variant på samma tema:

*"Häromsistens när vi skulle åka buss så visste vi inte ens hur man behandlar en kupong. Nej, och vi räknade ut det då att vi hade inte åkt buss på 15 eller 16 år"*

Hovåsborna betonar friheten, flexibiliteten och framförallt snabbheten som de viktigaste värdena med bilen. Att de samtidigt under åren byggt upp en livsstil som i åtminstone när det gäller två av de här aspekterna (snabbheten undantagen) lika gärna skulle kunna beskrivas med dess motsats (bundenhet resp fastlåsthet) verkar inte stå klart för dem. Att använda sig av bilen på det flitiga vis som de gör är för dem helt självklart - lika naturligt som att man äter frukost, lunch eller middag. Som utomstående kan man förstås också iakttä de negativa sidorna. Vad är det för frihet med att i stort sett följa samma rutiner varje arbetsdag, rutiner som innebär stress för att hinna med sitt arbete, hinna med att handla mat, passa tider för att hämta eller lämna sina barn på olika aktiviteter? Vad är det för flexibilitet att få sina arbetsfria kvällar sönderhackade för att man måste ge sig iväg med bilen någonstans kanske mitt under något intressant TV-program för att hämta hem någon?<sup>2</sup> Som tidigare påpekats är det kvinnorna som sitter fast mest i dessa rutiner, även om det till viss del gäller även männen. En kvinna berättar om en normalvecka:

*"Jag använder bilen för att köra yngste sonen fram och tillbaka till skolan. Och sen kör jag mina barn till alla aktiviteter här ute, det är tennis för två av barnen en gång i veckan. Min dotter går i balett en gång i veckan, då kör jag henne. Sonen spelar bordtennis varje lördag och fotboll två kvällar i veckan, då kör jag eller min man, det är nere i Askim. Är inte jag hemma så kör min barnflicka, då har hon bilen".*

Fast hovåsborna har så dålig kunskap om de kommunala färdmedlen uttrycker de sig ändå väldigt tydligt om dessa: spårvagnarna och bussarna går för sällan, går aldrig dit de önskar åka och är på tok för ineffektiva. Hovåsborna har gjort upp med kollektivtrafiken för länge sedan - den utgör inget alternativ för dem. Men de jämför ändå bilresandet med buss/spårvagnsresandet och överdriver ofta betydligt till det sistnämnda alternativets nackdel. En man påstår t ex att han för att komma till sin arbetsplats på Hisingen skulle förlora timmar om han inte hade bil. Det är inte sant - en kontroll med tidtabellen visar att han skulle förlora 30-45 minuter. En kvinna säger om den skjutsservice som hon ger sin dotter som spelar tennis i en annan del av västra Göteborg att *"det går inte att åka kollektivt därifrån, det är helt omöjligt, jag vet knappt hur det skulle gå till"*. Det är inte heller sant - bussförbindelser finns, om än något krångliga och inte så frekventa på kvällstid som detta avser. Det som är odiskutabelt sant i hovåsbornas jämförelser är att det alltid går snabbare att köra bil än att åka kollektivt - och tid är väldigt viktigt för hovåsborna: *"Jag åker alltid bil. Kollektivt skulle inte fungera, det tar för lång tid. Den tiden behöver jag lägga ner på arbetet, då kan jag inte sitta på en vagn"* - men den tid de påstår sig tjäna in överdrivs betydligt. De hovåsbor som har intervjuats i denna undersökning har inte själva - med undantag för två personer - provat att åka med de modernare bussar som trafikerar området sedan några år tillbaka (GL Express), men samtliga hälsar denna satsning med en positiv attityd (se vidare kap 7).

---

<sup>2</sup>. För tydlighetens skull vill jag påpeka att dessa exempel skall illustrera hur man i denna miljö inrättat sin livsstil. Det innebär naturligtvis ingen kritik av den stora omtanke som föräldrarna ägnar sina barn.

Bland frölundaborna finns helt naturligt inte samma entydiga upplevelse av bilens fördelar. Av de intervjuade i Frölunda är det egentligen bara två som ansluter sig helt oreserverat till resonemang som stämmer med hovåsborna. En man påstår sig bara åkt kollektivt några få gånger och han säger uttryckligen att han avskyr det: *"Spårvagn är det värsta jag vet, trängsel och... t ex om alla kommer in blöta, det luktar ju vedervärdigt. Jag har väldigt ont av det"*. Han säger sig inte veta var närmaste hållplats ligger, det är han inte intresserad av. Han åker alltid bil själv eller med någon annan eller åker taxi. I övrigt finns bland de bilägande frölundaborna flera exempel på en ambivalent inställning till bilkörandet. Flera av de intervjuade säger att de hellre skulle åka kommunalt till sina arbeten - om det fanns någon förbindelse som passade till de skiftarbeten de har. En familj tycker att det faktiskt är bedrövligt att mannen kör bil till arbetet varje dag. Det skulle inte behövas: spårvagnen går alldeles förbi hans arbete, men i och med att de har en dagmamma för yngsta barnet en bit från området där de bor så tjänar han tid varje morgon genom att köra bil. Men egentligen borde det vara spårvagnen som gällde, tycker man i familjen.

I några familjer har man aktivt verkat för att minska sitt bilberoende. I en av de bilägande familjerna har man försökt att medvetet koncentrera alla sina aktiviteter - för vuxna såväl som för barn - till cykelavstånd från hemmet. I en annan familj med tillgång till bil går man i husköparplaner men har backat från flera förslag i västra Göteborg eftersom avståndet till lämplig kollektivtrafik varit för långt. Familjen vill inte bli bilberoende. I de två familjer som aldrig ägt en bil lyfter man bl a fram de stora ekonomiska fördelar detta inneburit för familjerna: pengarna har satsats på inköp av bostadsrätter. Det har också möjliggjort för mammorna att vara hemma med sina småbarn i flera år - i den ena familjen har frun inte arbetat alls, i den andra har hon arbetat halvtid under flera år för barnens skull. Många av de intervjuade i Frölunda väljer att cykla till och från arbetet under den ljusa årstiden, något som ingen i Hovås gör. För de intervjuade i Frölunda är detta dock mycket lättare eftersom de i större utsträckning arbetar på bekvämt cykelavstånd.

I några av frölundafamiljerna har man tidigare haft två bilar, men sedan flera år gjort sig av med den ena. Idag ser man fördelarna:

*"Det är klart att det var väldigt bekvämt, en väldig frihet. Men jag skall säga att jag utnyttjade inte bilen så mycket, egentligen. Fast jag tog ju den alltid, eftersom den fanns. När jag skulle handla och när jag åkte till mina vänner. Man blev ju väldigt styrd av det. Idag cyklar jag istället."*

Den största konkreta anledningen till varför man har bil som de flesta frölunda-familjer nämner är för resorna till sommarstugan. I en familj - där bilen används i huvudsak för detta ändamål och i övrigt ganska begränsat - åker de vuxna alltid spårvagn till sina arbeten. Det tar visserligen längre tid, men detta utgör inte något bekymmer. Mannen berättar: *"Jag läser och kopplar av. Det har jag alltid gjort när jag åker kollektivt. Det är väldigt fin avkoppling. Långa köer är det alltid med bilar"*.

## 7. INSTÄLLNINGEN TILL FRAMTIDA FÖRÄNDRINGAR

I juni 1990 presenterades av Göteborg Stad ett framtidsscenario gällande trafikapparaten (bil- resp kollektivtrafik) i göteborgsregionen in på 2000-talet - "Handlingsplan för kollektivtrafiken". Rapporten, som är framtagen av kommunstyrelsens trafikpolitiska ledningsgrupp, har som övergripande målsättning att all planering inom regionen framöver skall "ha som fast utgångspunkt, att kollektiva färdmedel ska ta hand om fortsatt resandeökning och bättre tillgodose behovet av persontransporter" (a a sid 5). Målsättningen är att kollektivtrafiken om tio år skall ha en kapacitet för 50% mer resor än vad fallet är idag. Bilismens expansion skall hejdas, utvecklingen skall brytas. "Detta kan komma att innebära förändringar i familjernas livsmönster och också krav på arbetslivets organisation" skriver man (a a sid 5).

Rapporten är först och främst att betrakta som en "önskelista" från trafikkontoret på hur man skulle vilja se utvecklingen. Att sedan förverkliga de omfattande planerna är något helt annat. En mängd faktorer kommer att inverka bromsande och hämmande på ett så vidlyftigt utvecklingsprogram. Bland de viktigaste bromsklossarna finns naturligtvis finansieringsfrågan (det rör sig om mycket stora belopp), möjligheterna att förankra besluten politiskt och vinna majoritet för förslagen och - inte minst - den tröghet som alltid kännetecknar komplicerade processer. Det är dock troligt att ett flertal av förslagen kommer att genomföras - om än fördröjt. Göteborgarna kan räkna med en utbyggd kollektivtrafik och förändringar i möjligheterna att köra bil som kommer att ge en delvis ny stadsbild i framtiden.

Utifrån detta handlingsprogram formulerades några frågeställningar som de intervjuade frölunda- och hovåsborna ställdes inför. Syftet med detta var att se hur informanterna reagerade spontant på de omfattande förändringar som ett fullt genomfört program skulle innebära. Frågeställningarna kan delvis betraktas som utopiska då vissa förändringar inte kommer att realiseras på åtskilliga år och andra kanske inte alls, men syftet var att i intervjuerna försöka ta del av vilka attityder som finns inför drastiskt förändrade resvanor. En viktig källkritisk anmärkning är alltså att informanterna utifrån en situation i nuet konfronterades med tänkta förändringar någonstans i framtiden. Svaren säger således inget säkert om hur de tillfrågade skulle reagera om förändringarna var verklighet.

De intervjuade skilde sig mycket åt när det gällde det spontana engagemanget i dessa frågor. Spännvidden var i stort sett från närmast likgiltighet till ett initierat och djuplodande resonemang kring problematiken, från små funderingar kring detaljer i samband med t ex infartsparkeringar till rena fantasierna som ett utbyggt helikopterlandningssystem i city. De intervjuade kände sig också mer eller mindre direkt drabbade av de planerade förändringarna - sålunda blir t ex frågan om infartsparkering mycket mer relevant för hovåsborna än för frölundaborna. De sistnämnda bor ju geografiskt mycket närmare det tilltänkta läget för parkeringen. För dem blir det närmast meningslöst att diskutera infartsparkering

eftersom det endast skulle betyda att man "tjänade" några hållplatser på att ta bilen.

Fem stora frågekomplex ingick och diskuterades i alla intervjuer:

1. Ett city helt avstängt för privatbilism.
2. Biltullar för färd in i city.
3. Infartsparkering och snabbspårvagn/bussar.
4. Kraftigt utbyggd kollektivtrafik.
5. Miljöhotet.

De fem områdena hänger naturligtvis intimt samman med varandra i ett tänkt framtida Göteborg - och på det sättet diskuterades det också i samtalen med informanterna. Här görs dock en uppdelning av svaren för att göra det hela mer överskådligt.

## 7.1. ETT CITY HELT AVSTÄNGT FÖR PRIVATBILISM

I intervjuerna framkommer tydligt tre uppfattningar som generellt beskriver vad de intervjuade spontant tycker:

- 1) Attityden till ett bilfritt city är mycket positiv om avspärningarna sammanfaller ungefär med Vallgravens sträckning i Göteborg.
- 2) Vid för omfattande avstängningar kommer affärerna att få slå igen eftersom folk väljer att köra bil till andra köpcentra.
- 3) Frågan hur man skall transportera sina varor från affärerna till bilarna måste lösas.

De flesta uppfattar city som staden innanför Vallgraven. I detta område kan de intervjuade mycket väl tänka sig det bilfritt - flera hävdar att det i praktiken redan är det på många sätt: gågator och torg är bara för fotgängare och det är mycket lite trafik på de gator där bilar får köra. De som besöker city på lördagar för shopping etc ställer också ofta sina bilar på Heden, Rosenlund (dessa områden ligger omedelbart utanför Vallgraven) och promenerar därifrån. De tycker att det fungerar mycket bra och förespråkar byggandet av rejäla p-hus på dessa platser. Avgifterna i dessa p-hus behöver inte hållas speciellt höga eftersom de snart kommer att betala sig p g a sina attraktiva lägen, menar flera av de intervjuade. Tar man för höga p-kostnader (som de flesta tycker att det är idag) skrämmer man bort bilisterna. Bland de intervjuade finns de som gärna tar bilen och kör så nära affärerna som möjligt - t ex till parkeringshuset i Östra Nordstan - för att de har funnit detta praktiskt och ändamålsenligt. Tanken att ställa bilen utanför citykärnan och promenera ter sig inte särskilt lockande för dem, men de kan ändå acceptera detta vid genomförda förändringar.

Den grupp som ovan beskrivits utgörs i första hand av vanebilisterna i intervju-materialet - man skulle kunna beteckna dem som positivt beredda inför små förändringar rörande city. De ser fördelarna med ett bilfritt city så länge det gäller området innanför Vallgraven - att detta kan öka attraktiviteten, öka

turistintresset osv. Deras attityd beror i första hand på att de inte behöver förändra sina vanor något nämnvärt. De tillhör också dem som tycker att biltrafiken mot city och runt citykärnan har sitt absoluta berättigande även om de kan acceptera att trafiken "försvinner" ner i underjorden: *"Och sen: om det är några genomfartsleder i Göteborg som måste vara kvar så gräv ner dom"*. Bland dessa vanebilister finns det dock några som inte är beredda att acceptera ens små förändringar. De tycker om att köra sin bil nära affärerna och anser inte att trafiken i innerstan är särskilt omfattande. De jämför gärna med metropoler som Paris, Rom eller Aten och menar att där kan man prata om trafik. Göteborgstrafiken är i deras ögon mycket blygsam. *"Jag förstår inte... ett helt bilfritt, om det är något att stå efter. Det är inte särskilt mycket trafik mitt inne i city innanför Vallgraven (...) Det kan du ju tänka dig. Om vi säger Saluhallen eller Feskekyrka om vi nu ska ha kvar det, så är det ju matkassar att bära, det blir snabbt med lite grönsaker och annat och sen att bära det..."*

Bland de intervjuade som inte äger bil, eller inte är särskilt utpräglade vanebilister, märks en helt annan attityd till förhållandena i city: det är på tok för mycket biltrafik, anser man. *"Jag tycker inte om att se bilar i stan, var man än går får man se sig för för dom himla bilarna"*, säger en man som betonar att han tycker en stadskärna blir levande först när man ser människor dominera på gatorna och inte bilar. Flera av de intervjuade i denna kategori har spontant en uppfattning om innerstan som full av bilar, mycket avgaser och en ohälsosam miljö att leva i. De tycker närmast att det är ansvarslöst av barnfamiljer att bo centralt: *"De har ju ett helvete nu, kan inte släppa ut barnen"*, säger t ex en frölundabo. Han syftar på den ohälsosamma miljön men också på den omfattande trafiken som gör att barnen riskerar att bli överkörda var de går. Uppfattningar som tangerar detta levereras av flera - främst frölundabor - som bär på denna bild av innerstan. Detta har också visats i flera etnologiska livsstilsundersökningar, invånare i arbetardominerade förorter bär på en mycket svart bild av centrala Göteborg. Centrum har dessutom ingen större attraktionskraft, varken kulturellt eller kommersiellt (Mörck m fl 1986, Mörck 1991). Denna bild bekräftas också i denna undersöknings intervjuer.

Vad gäller uppfattningen att för omfattande avspärrningar av city skulle innebära att folk valde att köra till andra köpcentra omfattar detta i stort sett alla de intervjuade. Det är ett gammalt argument som framförts oförtrutet genom t ex cityköpmännens organisationer och har i sig fungerat konservativt och bromsande mot alltför drastiska förändringar. Alltså, enkelt uttryckt: förbjuds bilarna dör centrum. Uppfattningen har fått en sådan genomslagskraft att man kan märka den spontant bland alla dem som inte närmare har funderat kring sådana här infrastrukturella frågor.

Frågan om hur man skall få sina varor från affärerna till bilarna om city avstängs bekymrar samtliga vanebilister i undersökningen. Eftersom många av de intervjuade har flera barn vilket helt naturligt medför stora och regelbundna inköp av mat och kläder, medför det att de är extra hårt engagerade i "transportfrågor". En del har funderat mycket på detta och har idéer om hur problemen kan lösas om inte bilen får användas som det är nu. Samtliga intervjuade som funderat kring detta hävdar bestämt att de inte kan tänka sig att bära omkring på påsar i stan

eller åka kommunalt kortare sträckor, eftersom detta är alltför besvärligt. Att ändra sina vanor på det sättet finns det ingen som är beredd att göra. I sådana fall menar många att de istället kommer att förlägga sina inköp till andra ställen och bara utnyttja centrum för t ex kulturella engagemang. *"Det är klart att då får man ju skaffa nya rutiner för sitt handlande, då kanske man storhandlade två gånger i månaden nån annanstans i stället"*, säger en hovåskvinna som gör merparten av sina inköp i city utspritt på flera tillfällen per vecka. Däremot uttrycks i flera intervjuer en positiv attityd till att fortsätta att använda city på samma sätt även om det var avstängt för bilar om någon form av varustransporter erbjöds. Denna service kunde antingen ske från affärerna till p-husen kontinuerligt så att man lämnade in sina kassar i en varuinlämning efter det att varorna var betalda, och sedan kvitterade ut dem när man kom till parkeringsplatsen, eller att varorna distribuerades till någon central i bostadsområdet. Varorna kunde också transporterats till infartsparkeringar längre från city (se mer om detta nedan). Flera av de intervjuade menade med stor emfas att detta är ett problem som måste lösas parallellt med avstängningen av city - en kvinna sammanfattar:

*"Då får man ha nån slags skyttlar som kör hem varor... du kan inte ta dig fram i stan, eller på en full spårvagn med mer än en eller två matkassar, och har du då barnen med också (...) handlar du då veckoransonen kommer du inte in på spårvagnen när det är mycket folk"*.

## 7.2. BILTULLAR FÖR FÄRD IN MOT CITY

Några få informanter tycker att biltullar skulle vara en bra metod men bara om det innebar att resurser fördes över från bilisterna till kollektivtrafiken<sup>1</sup>. I det stora hela är attityden negativ. De intervjuade anför olika skäl: biltullarna skulle öka miljöförstöringen genom att bilarna tvangs stå i köer och krypköra fram till betalningspositionen, folk skulle bli mer uppretade i sina bilar, administrationen för hela apparaten skulle kosta mer än vad det smakar, intäkterna skulle bara användas för att "rädda" andra delar av den kommunala budgeten osv. En kritik som återkommer är att ett system med biltullar bara skulle slå mot de resurs-svagare grupperna i samhället - de som redan har svårt att ekonomiskt klara att ha bil. Det skulle inte drabba de höglönlade med god ekonomi. Frölundaborna menar att många ändå skulle *"ta ut det på firman"*, och detta bekräftas också av en hovåsbo som säger: *"Det är inget effektivt medel tror jag. Vi med tjänstebilar får ju bara ersättning från företagen för merkostnaderna... det är orättvist helt enkelt, skall biltrafiken förhindras får man göra på annat sätt än biltullar"*.

---

<sup>1</sup> Enligt det förslag som f n gäller (sep-92) skall biltullarna användas för att finansiera byggandet av E6:ans nya sträckning genom Göteborg. Det är bla ett av villkoren för att det som kallas "Adelsohnpaketet" skall komma till stånd. Paketet innebär att göteborgsregionen får 1.3 miljarder från regeringen för att förbättra kollektivtrafiken (GP 920923). I intervjuerna diskuterades olika former av finansiering för utbyggd kollektivtrafik, bl a genom biltullar.

Om valet stod mellan införande av biltullar eller att helt stänga av möjligheterna att köra bil in mot centrum, verkar de intervjuade spontant föredra det sistnämnda. Som beskrivits i ett tidigare kapitel är inställningen till mindre ingrepp mot möjligheterna att köra bil - t ex vägbulor, avspärningar etc - mycket negativ. De flesta verkar i ett sådant läge föredra större, konkreta ingrepp.

### 7.3. INFARTSPARKERING OCH SNABBSPÅRVAGN/BUSSAR

Om en stor infartsparkering anlades ungefär i höjd med Järnbrott, som det skissats i några förslag, skulle de som intervjuats i denna undersökning behöva köra bil endast några kilometer innan det var dags att parkera och byta till något allmänt färdmedel för vidare transport in mot city. En del - speciellt frölundaborna - tycker att i ett sådant läge kan man likaväl åka spårvagn eller buss direkt. Det är ingen idé att ta bilen alls då, resonerar man. Frånsett att många spontant hade denna uppfattning när infartsparkering diskuterades, framkom ändå många synpunkter på hur man skulle ställa sig till en sådan omfattande förändring. Speciellt intressant blir det när vanebilisterna konfronteras med detta. Några synpunkter som nästan alla kom in på var följande:

- 1) Parkeringsplatserna måste vara gratis.
- 2) Det får inte vara för långt att gå till spårvagnen eller bussen.
- 3) "Matarlinjerna" mot city måste gå ofta och bör helst inte stanna på några hållplatser före centrum.

Smidigheten är ett måste, annars kommer folk att avstå från att besöka city. Omläggningen skall helst innebära att det upplevs som en förbättring - att det t o m känns lättare än tidigare att snabbt komma till city. Om förändringarna genomförs på det sättet verkar attityden vara mycket positiv bland de intervjuade - en man som är utpräglad vanebilist säger t ex: *"I ett sånt läge skulle jag vara beredd att ställa upp rent privatekonomiskt eller genom skatter eller så för att finansiera parkeringsplatser: bilarna skall hållas utanför centrum så mycket som möjligt"*.

Om själva infartsparkeringen i sig framkom flera synpunkter. För att rymma såpass många bilar som det ändå är frågan om kommer det att krävas stora ytor och många informanter oroade sig för detta. En intervjuad som bott i USA under ett antal år upplevde motsvarande anläggningar i det landet som *"jättelika och hemska, det är ju mil till närmsta utgång och det är inte så lyckat"*. Han förfasade sig över att det kunde bli på samma sätt här och uttryckte också, liksom ett flertal andra, farhågor för att parkeringarna skulle locka till sig tjuvar och då särskilt på kvällar och nätter. För att motverka att infartsparkeringarna blir enbart tråkiga och sterila anläggningar hade många informanter idéer om olika former av service förlagda till dessa anknytningspunkter. Förutom de tidigare nämnda förslagen om "paketservice" (transporter av varor från citys affärer till någon utlämningscentral) framkom tankar om caféer o dyl. Många kom in på behovet av ett utvecklat system med taxi för att serva ungdomar och andra billösa, men också sådana bilister som ställt bilen på parkeringen på morgonen och sedan kanske varit på representation etc och inte kan köra sin bil när de skall hem på



kvällen för att de druckit alkohol. Taxiresorna från dessa stationer och ut i de närbelägna förorterna skulle då kosta ett fast belopp, en låg summa som ingen backar för. Generellt förekom många diskussioner om taxi i flera sammanhang under intervjuerna. Den taxiservice som idag finns är på tok för dyr anser alla samfällt, men om det vore prisvärt (vad det innebär utvecklas inte närmare här men enligt informanterna får det vara minst halva priset) skulle taxi kunna vara ett mycket effektivt sätt att minska den totala biltrafiken i Göteborg.

#### 7.4. KRAFTIGT UTBYGGD KOLLEKTIVTRAFIK

En massiv satsning på utbyggd kollektivtrafik i kommunen hälsas i ett första skede med en mycket positiv attityd bland de intervjuade. En sådan investering kostar dock stora summor pengar och när diskussionen förs in på att detta kan få konsekvenser t ex genom försummande av planerade vägutbyggnader, införandet av vägtullar på motorvägar eller innebära ökad beskattning, blir reaktionen en annan. Vanebilisterna anser att också vägarna i göteborgsregionen måste hållas i bra skick, att man inte kan låta bilisterna "lida" för mycket till förmån för kollektivtrafiken. Flera kommer direkt in på det faktum att bilisterna betalar mycket skatt (vägskatt, bensinskatt osv) - *"det är väl inte så jäkla konstigt för bilisterna betalar ju mest skatt av alla"* och att pengarna i första hand inte kommer biltrafiken till nytta. I detta läge är merparten av bilisterna (med något undantag) inte beredda att avstå ytterligare.

En fråga som de intervjuade hade att ta ställning till var om man kunde tänka sig att åka kommunalt om det fanns förbindelser i stort sett dygnet runt som gick var 5:e minut och som täckte in alla tätbebyggda områden i Göteborg. Detta - som i dagsläget kan betraktas som ett mycket långsiktigt, närmast orealistiskt mål - hälsades naturligtvis med ett välkomnande av samtliga. Med sådana möjligheter skulle man knappast behöva ha bil över huvud taget, tyckte flera. Var gränsen går för hur långt tid man kan tänka sig att vänta på bussen/spårvagnen vid hållplatsen i förorten diskuterades inte på någon djupare nivå, men det framkom med stor tydlighet att smärigränsen ligger vid 10 minuter eller strax däröver: *"en kvart är redan för mycket"*. Att bussar och spårvagnar måste gå frekvent är självklart viktigt, men vad som också är viktigt - - och som många kommer in på - är att detta verkligen fungerar. Att stå och vänta på försenade förbindelser är oerhört irriterande och det är något som många av kollektivresenärerna har dåliga erfarenheter av i Göteborg.

När framtidens kollektivtrafik diskuterades fanns några åsikter som kom före och engagerade både frölunda- och hovåsbor och då i synnerhet kvinnorna. Det gäller säkerheten. Detta har ju något berörts i ett tidigare kapitel, men här kan tilläggas att alla idéer om förarlösa vagnar spontant bemöttes med stort ogillande. Den trygghet som det trots allt innebär med en förare ombord är något som uppskattas mycket. Några pratar om att det borde finnas konduktörer som kontrollerade biljetter, men också hjälpte folk och besvarade frågor, anvisade platser osv. Att öka servicegraden för kollektivtrafiken är ett måste om man skall locka folk att åka var en åsikt som fördes fram. En intervjuad kvinna i Hovås som sedan något år åker regelbundet med GL Express-bussarna mot centrum, är mycket tillfreds

med den service det innebär. Även om hon i det här intervjumaterialet är ett undantag (bilisterna dominerar ju totalt bland hovåsborna) menar hon ändå att satsningen på dessa något lyxigare bussar varit helt rätt: *"det har slagit väldigt väl ut i attityden här ute... man har insett vad det är: ett servicejobb och att det gäller att tillhandahålla en kvalitativt bra produkt"*. För att öka kvaliteten borde förarjobbet på bussar och spårvagnar ges en högre status än vad fallet är idag - t ex genom högre löner - tycker flera informanter.

## 7.5. MILJÖHOTET

Flertalet av vanebilisterna i denna undersökning tycker inte att biltrafiken är speciellt omfattande i Göteborg - den är ett intet jämfört med andra storstäder i t ex Europa. De är dock ingalunda okänt för dem att trafiken har en negativ inverkan på miljön i fram för allt de centrala delarna av stan. De försöker dock medvetet och omedvetet dämpa privatbilismens betydelse i sammanhanget: många nämner den tunga trafiken - dieseldrivna lastbilar och bussar - som den största boven. Inom två områden förenar sig de intervjuade bilisterna:

- 1) De tycker att företagen (det gäller i första hand Volvo) skall utsättas för sådan press att de tillverkar mer miljövänliga bilar och då allra helst eldrivna (*"Det är ju märkligt att det inte finns elbilar egentligen. När man kan åka till rymden men inte får fram batterier som är lätta och har hög kapacitet"*).
- 2) De anser att denna satsning skall gälla även kollektivtrafiken så att miljövänliga bussar används i högre utsträckning.

En intervjuad tycker att här finns ett gyllene läge för kommunen och Volvo att inleda ett samarbete. Det kunde skapas ett unikt mönster som andra kommuner kunde ta efter: *"Det här är staden där vi använder miljövänliga matarbussar etc - ett samprojekt som kommersiellt utnyttjas av Volvo"*.

Många kommer spontant in på problemet med samåkning till och från arbetet - eller rättare sagt: problemet med samåkning som något som aldrig fungerat. Detta borde organiseras i större utsträckning än vad som hittills skett, t ex genom företagens försorg. Ingen bland bilisterna i detta intervjumaterial samåker på något organiserat sätt. Det är inte heller de som engagerar sig mest i det problemet under samtalen. Det är istället de billösa, eller de som inte utnyttjar sina bilar dagligen, som har mest inlevelse i den diskussionen. Dilemmat med att samåkning aldrig fungerat är naturligtvis oerhört komplext och kanske allra minst ett organisatoriskt problem. Istället finns nog svaren på ett djupare plan: bilen fyller ju så många andra funktioner och behov, något som berörts i denna rapports samtliga kapitel. Icke desto mindre är det ju ett stort bidrag till miljöförstöringen att det - generellt betraktat - är så att varje person kör sin egen bil fram och tillbaka varje dag trots att kanske flera i bostadsområdet arbetar på samma ställe, eller åtminstone i samma område. Det är som en hovåskvinna konstaterar sedan hon nyligen började åka kommunalt:

*"Jag måste säga att jag blir mycket betänksam när jag står ibland och tar bussen här på Säröleden just i rusningstid och man ser bil på bil, man tappar räkningen,*

*och det sitter en i varje, det tycker man, ja, då mår man lite illa, då är det något som är fel".*

## 8. KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING.

- Andersson, Sven 1956: *Har vi råd med bilen?* Fakta och debatt valåret 1956. Skriftserie från Sveriges Socialdemokratiska arbetareparti och Tidens förlag. Stockholm.
- Beckman, Svante 1990: "Förord". I *Miljö, Media, Makt*. Beckman, S (red). Stockholm.
- Berg, Magnus & Andréasson, Håkan & Zintchenko, Lennart 1989: *Två invandragenerationers svenska boende*. BFR R 43:1989. Stockholm.
- Berglund, Christer & Mannerfelt, Lotta 1989: "Trafik". I *Trafik*. Stockholms stadsmuseum. Stockholm.
- Björnberg, Ulla & Bäck Wiklund, Margareta 1987: *Vardagslivets organisering i familj och närsamhälle*. Göteborg.
- Brembeck, Helene 1992: *Efter Spock. Uppfostringsmönster idag*. Göteborg.
- Bringeus, Nils-Arvid 1990: *Människan som kulturvarelse*. Stockholm.
- Carlström, Ann-Kristin 1989: *Han lagar bilen - hon lagar kläder. Om arbets- och ansvarsdelning mellan man och kvinna i dagens medelklassfamilj*. C-uppsats, Etnologiska institutionen, Gbg:s universitet.
- Dahlgren, Rune 1985: *Unga arbetare. En sociologisk studie i mellansvensk industrimiljö*. Lund.
- Egardt, Britta 1962: *Hästkött och rackarskam. En etnologisk undersökning av felaktiga fördomar*. Lund.
- Ehn, Billy & Löfgren, Orvar 1982: *Kulturanalys. Ett etnologiskt perspektiv*. Malmö.
- Ehn, Billy 1989: "Hem till bilen". I *Trafik*. Stockholms stadsmuseum. Stockholm.
- Ek, Sven B 1989: *Qltur som problem*. Göteborg.
- Eriksson, Sören 1989: "Några funderingar kring storstädernas trafikproblem". Artikel i *TIDEN* 6/7 - 1989.
- Eriksson, Sören 1992: "Se trafikskadorna som ett hälsoproblem". Artikel i *Göteborgs-Posten*, 920308.
- Gullberg, Anders 1990: Bilen som första stadsmakt. I *Miljö, Media, Makt*. Beckman S (red). Stockholm.
- Haag, Eva-Lena 1991: *Barn i stadsmiljö - en intervjuundersökning om barn i Annedal & Änggården*. C-uppsats, Etnologiska institutionen, Gbg:s universitet.
- Hagman, Olle & Tengström, Emin 1991: *The meaning of the automobile*. Skrifter i humanteknologi nr 3. Centrum för tvärvetenskap, Gbg:s universitet.
- Hallenborg, Johan 1987: Volvos produkt- och marknadsstrategier. Positionering i förhållande till konkurrenter. Möjligheter och risker. I *Utan bilen inga jobb? Personbilen och sysselsättningen i Västsverige*. ERU-rapport 53. Stockholm.
- Handlingsplan för kollektivtrafiken*. 1990. Rapport framtagen av Kommunstyrelsens trafikpolitiska ledningsgrupp, Göteborgs stad.
- Hjorthol, Randi & Kolbenstvedt, Marika & Vibe, Nils 1990: *Kan vi leve uten bil? Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser*. Transportekonomisk institutt, Oslo.

- Hjorthol, Randi 1990: *Kvinnens bruk av bil på arbeidsreiser i Oslo og Akershus. Utvikling og framtidsperspektiv*. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Hälleby, Bertil 1990: *Så föddes en svensk bilindustri. Volvos historia fram till PV 444*. Göteborg.
- Jakobsson, Bengt 1987: Vilka konsekvenser skulle en nedgång för svensk bilindustri få för sysselsättningen i Västsverige? I *Utan bilen inga jobb? Personbilen och sysselsättningen i Västsverige*. ERU-rapport 53. Stockholm.
- Jansund, Bodil & Mattisson, Hans & Vilhelmson, Bertil 1989: *Nya linjer i Borås. Undersökningar av hushållens behov av utvecklad kollektivtrafik i en stadsdel*. TFB-meddelande nr 90. Stockholm.
- Johansson, Ingrid 1984: *Arbetsplatslokalisering i staden: dåtid - nutid - framtid. Exempel från några stadsdelar i Göteborg*. Meddelanden från Göteborgs Universitets Geografiska Institutioner, serie B Nr 74. Göteborg.
- Johansson, George & Hogsten, Dag E 1981: *När Sverige fick hjul*. Stockholm.
- Lindqvist, Rolf 1968: "En stad med ny rytm". I *Vägen till Göteborg*. Schånberg, S (red). Göteborg.
- Lundin Olof 1987: "Den västsvenska bilindustrins struktur och utvecklingsmönster i ett internationellt perspektiv". I *Utan bilen inga jobb? Personbilen och sysselsättningen i Västsverige*. ERU-rapport 53. Stockholm.
- Lärn, Hubert 1968: "Motorväg med kronjuvel". I *Vägen till Göteborg*. Schånberg, S (red). Göteborg.
- Löfgren, Orvar 1990: "Etnologisk kulturanalys från sextiotial till nittiotial". I *Nordisk Etnologi och folkloristik under 1980-talet*, Gustafsson, A (red). Uppsala.
- Mörck, Magnus & Andréasson, Håkan & Berg, Magnus & Martinsson, Lena 1986: *Livsmönster och boendekarriärer i tre generationer*. BFR R74:1986. Stockholm.
- Mörck, Magnus 1991: *Storstadens livsstilar och boendekarriärer*. Göteborg.
- Otnes, Per 1991: *Kan vi leve av å kjore til hverandre?* Stencil. Sociologisk institutt, Oslo.
- Rosengren, Annette 1979: *När resan var ett äventyr. Om resor i Sverige under tusen år*. Stockholm.
- Rosengren, Annette 1991: "Bilen som ting & Bilismen som livsform". Artikel i *SAMDOK-BULLETTINEN* 4/91. Stockholm.
- Sandqvist, Karin 1990: "Uppväxt på bilens villkor". I *Uppväxtvillkor* nr 3/1990, Statens ungdomsråd. Stockholm.
- Schånberg, Sven 1968: "Förord". I *Vägen till Göteborg*. Schånberg, S (red). Göteborg.
- Spolander, Krister 1990: "Fart, ungdom - och trafik". I *Uppväxtvillkor* nr 3/1990, Statens ungdomsråd. Stockholm.
- Stahre, Ulf 1991: *Den alternativa staden. Byalagsrörelsen i Stockholm 1969-80*. Stencil. Etnologiska institutionen, Göteborg.
- Statistisk årsbok Göteborg 1990*. Göteborg.
- Stattin, Jochum 1984: *Näcken. Spelman eller gränsvakt?* Lund.
- Svenson, Carin L 1992: *Bilen som konsertlokal*. Skrifter i humanteknologi. Nr 4. Centrum för tvärvetenskap, Gbg:s universitet.

Säverman, Ove 1990: "Bilen". Artikel i *KÅLLA/35*, utgiven av Forskningsrådsnämnden. Stockholm.

Tengström, Emin 1991: *Bilismen - i kris? En bok om bilen, människan, samhället och miljön*. Stockholm.

Vilhelmson, Bertil 1988: *Befolkningens resvanor i tidsperspektiv. Livscykel- och generationsaspekter perioden 1978-1985*. CHOROS 1988:1. Göteborg.

Vilhelmson, Bertil 1990: *Vår dagliga rörlighet. Om resandets utveckling, fördelning och gränser*. CHOROS 1990:3. Göteborg.

Vivalla Bil. Fullskaleförsök med bilandelsförening. *Transportforskningsberedningen Rapport 1984:30*.

Zintchenko, Lennart 1993: *Nybyggarstadsdelen Hammarkullen i ett föränderligt Sverige*. BFR R2:1993. Stockholm.

**R24:1993**  
ISBN 91-540-5550-4  
Bygghälsö, Stockholm

Art.nr: 6813024  
Abonnemangsgrupp:  
X. Samhällsplanering

Distribution:  
Svensk Byggtjänst  
171 88 Solna

Cirka pris: 87 kr inkl moms