

Drömmen om

BILEN

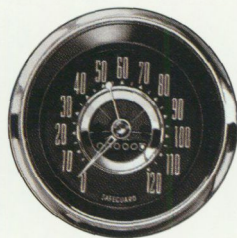
N O R D I S K A M U S E E T

Drömmen om

BILEN

FATABUREN 1997

Drömmen om
B I L E N



N O R D I S K A M U S E E T

FATABUREN 1997

ISBN 91 7108 411 8 • ISSN 0348 971 X • © Nordiska museet och respektive författare

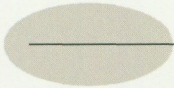
Redaktörer: Barbro Bursell & Annette Rosengren • Bildredaktör: Mats Landin

Grafisk formgivning: Johan von Friedrichs / Slow Fox Produktion AB • Teknisk redaktör: Berit Nordin

Omslagsbild: Pontiac Grand Le Mans -79 (GM)

Tryckt hos MediaPrint, Uddevalla AB 1996





Liv utan bil

WERA GRAHN

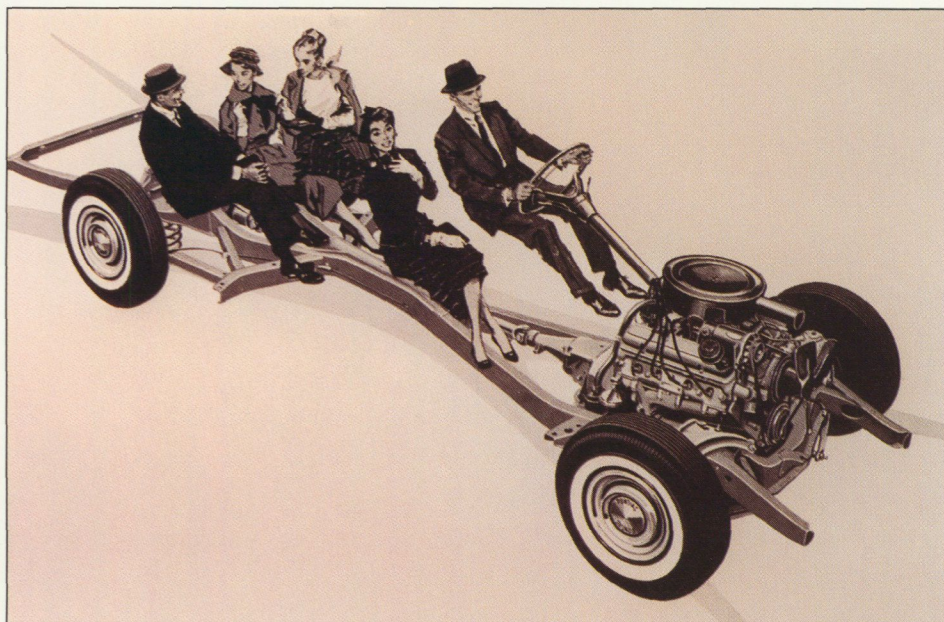
Ett par decimeter tjockt nysnötäcke ligger på gång- och cykelvägarna. Termometern visar minus 14 grader. Det är en isande kall lördagsförmiddag. Men på parkeringsplatsen på *Obs!* i Rotebro har den för några timmar sen så vita snön redan förvandlats till en brunmoddig sörja.

Bilar, bilar, bilar överallt. Hela planen utanför stormarknaden är fylld med dessa fordon. Vore fåfängt att försöka räkna dem. Med en gång märks att detta är en affär för bilburna. De enda inom synhåll som inte har bil är Sven och Lisa. Med var sin cykel står de där mitt bland alla bilar som cirklar runt.

De ser lite ensamma ut.

Obs! i Rotebro får stå som exempel på hur vårt samhälle i mångt och mycket är uppbyggt kring bilen och bilismen. Att Sven och Lisa står på planen framför stormarknaden är inte märkligt. Det märkliga är att de har cykel. De bryter mot den gängse normen och man skulle kunna säga att de är på fel plats med fel typ av fordon.

Obs! är inte det enda stället där bilen på ett naturligt sätt har företräde. Överallt möter vi denna skapelse som väl ingen ens vid mellankrigstiden kunde föreställa sig skulle bli så utbredd. Men i dag har vi ett samhälle som till stor del bygger på bilen som transportmedel. ABC-staden – tanken att arbete, bostad och centrum skulle finnas inom ett lättillgängligt och begränsat område – har inte blivit verklighet. Istället har delarna spritts ut och delats upp ännu mer (Andréasson 1993:21 och Berglund & Mannerfelt 1989:25). Bostaden, arbetet, daghemmet, skolan, affären och fritidscentrena ligger inte intill varandra. Bilen har blivit den förutsättning som gör förflyttningar mellan alla dessa ställen både möjlig och smidig. Det är med dess hjälp vi tar vi oss



mellan målpunkterna. Det som för en mansålder sen var otänkbart är verklighet i dag. Bilen har blivit naturlig.

Men alla har ju inte bil och många saknar körkort. En dryg tredjedel av den vuxna befolkningen har faktiskt varken körkort eller personbil (Vilhelmsson 1990:14). Hur bemästrar de då tillvaron? Kan en barnfamilj verkligen klara sig utan bil? Vilka bevekelsegrunder har beslutet att inte ha bil? Och vilka attityder har de billösa till bilsamhället?

Jag har intervjuat fyra barnfamiljer bosatta strax utanför Stockholm för att få svar på dessa frågor. Sven och Lisa som var ensamma om att ta cykeln till stormarknaden i Rotebro är ett av dessa par. De bor i kedjehus i området och har tre barn. De övriga är Bert och Ellen som bor i HSB-lägenhet i Märsta med två barn, Nils och Karin i sitt hus i Barkarby med fyra barn och Urban och Lena med två småbarn och villa i Enskede. Studien är utförd 1993 och 1994 och ingår som en del i Nordiska museets undersökning "Bilen som ting och bilismen som kulturellt fenomen".

Attityder och bevekelsegrunder

Lite oväntat är ingen av de intervjuade speciellt miljöengagerad. I alla fall inte på ett sätt som är avgörande för deras val att inte ha bil.

– Av hundra procents anledning till att jag inte har bil så är det till fem procent möjligtvis ideologiskt, svarar Sven på frågan om han lagt några miljöaspekter på sitt val att avstå från bil.

Idag har de tillfrågades miljömedvetandet däremot växt och fått en allt mer central plats i deras medvetande.

De intervjuade är inte heller extrema bilhatare. Alla anser att det finns tillfällen när bilen verkligen behövs och alla ger spontant exempel på situationer då de själva är beroende av detta individuella transportmedel, även om det inte händer ofta. Några har till och med bildrömmar.

Däremot är de motståndare till det oreflekterade vardagsanvändandet de ofta ser bevis på i sin omgivning. En användning som visserligen ger bilisten frihet, men också tvång, olägenheter och ekonomiska utgifter, och som samtidigt inskränker friheten för den som inte har bil. Bullret, miljöförstöringen, den höjda olycksrisken och försvårad framkomlighet är påtagliga konsekvenser som alla måste dela, bilist som icke-bilist.

– Jag är ingen bilhatare men jag är skeptisk till bilismen som gudabild i samhället, sammanfattar Lisa sin syn på bilismen och får i samma stund ett stramt drag över munnen. För det är ju lite grann så nu. Det finns mycket pengar till ringleder och... sånt som är bra för bilar och mycket pengar ska sparas på annat som jag tycker är viktigare.

När det gäller bevekelsegrunderna för att inte ha bil framhåller nästan alla att det är mer bekvämt att åka med allmänna kommunikationer än med bil. Svaret är kanske något överraskande för en bilist, men det är inte desto mindre det de flesta anser.

Visserligen får familjerna själva föra med sig bagaget till och från tåget, men de har i gengäld en mycket mer komfortabel resa, framhåller till exempel Nils. På tåget kan han ägna sig åt annat än själva transporten. Ofta läser han, skriver eller förbereder föredrag. Om han så

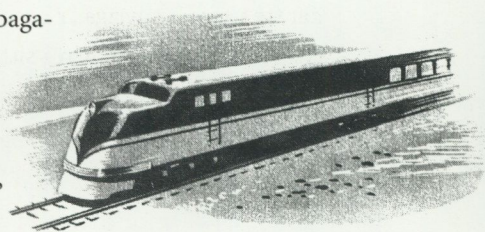




FOTO: KENNETH RUONA.

önskar kan han gå till restaurangvagnen eller bara luta sig tillbaka i stolen och ta det lugnt. I bilen är föraren däremot bunden till såväl kropp, händer, fötter som blick och kan inte utnyttja restiden till så mycket annat.

Bilresor upplevs som speciellt jobbiga för barnen. Ellen beskriver vandan hon kände när familjen åkte till Norge med hyrbil senast.

– Och det är ju inte kul att sätta fast ungarna och åka 50 mil. När man kommer till Enköping så frågar dom om det är långt kvar. Och det är det ju, säger Ellen.

I bilen spänns barnen fast i bältena och kan inte röra sig normalt. På tåg har de däremot kvar rörelsefriheten och kan springa omkring och leka samtidigt som tåget rullar framåt.

Men den främsta anledningen till att de intervjuade inte har bil är faktiskt att ingen av dem anser sig ha behov av en. Ellens man Bert har till exempel varken nu eller innan han bildade familj haft önskemål om bil.

– Jag hann ju med det jag skulle ändå. Så jag har inte haft det minsta behov, säger han i självklar ton.

Alla intervjupersonerna menar att de klarar sig bra utan bil. Men det är inte slumpen som gjort det.

Samlar målpunkterna

Anledningen till att de intervjuade inte behöver bil är att de avsiktligt har samlat så många av vardagens målpunkter så nära varandra som möjligt. Medvetet har de format sina levnadsomständigheter så att de inte behöver bil.

Inte minst gäller detta vid val av bostad. Alla har med omsorg sett ut platsen för sitt hem och på ett tidigt stadium sållat bort de ställen som varit otänkbara för en bilfri familj.

Läget i förhållande till de allmänna kommunikationerna har till exempel varit viktigt för Nils och Karin i Barkarby. I mitten av 70-talet flyttade de till Stockholm. Inför flytten införskaffade de en SL-karta som fick vara vägledande för valet av ny bostad. Med dess hjälp uteslöt de omedelbart områden som inte låg bra till för en bilfri familj. Barkarby visade sig vara ett lämpligt val. Här fanns pendeltåg på tio minuters gångavstånd. Så fick det bli. Närheten till kollektiva färdmedel styrde.

Även närheten till arbetet eller möjligheten att på ett okomplicerat sätt ta sig dit har varit väsentlig. Nils förlägger sitt jobb till hemmet så ofta han kan. Några bor så nära sina värv att de cyklar. Andra har hyfsat nära till tåg eller tunnelbana, som Urban. Han anser det beklagligt när människor väljer en bostadsort långt från sin arbetsplats.

– Men, men... att bosätta sig på ett omöjligt ställe och jobba på ett annat omöjligt ställe och tvingas ha bil, det tycker jag är så... så sorgligt på något sätt, säger Urban och letar efter orden, för det är ju så onödigt.

Att släkt och vänner är bosatta nära hemmet är också ett plus. Bert i Märsta har till exempel sin far och de flesta av sina vänner i närområdet. Liknande förhållande gäller de flesta av intervjupersonerna.

Kort sagt har alla lagt ner stor omsorg på att hitta ett hus i närheten av så många som möjligt av vardagens målpunkter, vilket Lisa summerar tydligt med följande citat:

– Vi letade länge efter hus och vi ville ha ett hus som låg relativt nära stationen... på bekvämt avstånd till dagis och skolor. Att det låg relativt nära *Obs!* var ju också en fördel. Det var, säger hon och funderar ett kort ögonblick, aktivt medräknat i beslutet så att säga: att det skulle ligga bekvämt till för en familj utan bil.

Inköp av varor

Det kan vara svårt att handla utan bil i dag. Allt fler närbutiker har lagts ner till förmån för stormarknader som ofta ligger så till att bil blir ett måste. Om man nu inte bor lika nära som Sven och Lisa, hur gör man då?

Hemkörning av matvaror var kanske vanligare för några decennier sedan, men har även existerat på senare tid, om man som Nils och Karin stått på sig som kund. När familjen flyttade till Barkarby fanns en butik på gångavstånd från huset. Efter en tid lade handlaren ner denna till förmån för en av hans andra affärer som låg betydligt längre bort. För Nils och Karin blev detta ett bakslag. Mängden mat som ett hushåll på sex personer gör av med är stor. Enbart mjölmängden uppgick till 26 liter i veckan. Att bära detta var otänkbart, så familjen krävde att få varorna hemkörda, vilket de fick utan extra kostnad.

Numera har två av barnen flyttat hemifrån och familjen har slutat storhandla. De nöjer sig med att småhandla varje dag. Till affären tar de cykeln och fraktar varorna i ett par praktiska cykelkorgar som går att fälla ihop när de inte används.

Även om man som Sven och Lisa bor nära en stormarknad måste maten ändå forslas hem. Som redan antytts använder de då sina cyklar, vilka är ovärderliga hjälpmedel när det gäller att få hem lite större mängder på en gång. Så här kan det då se ut mer i detalj. Sven har postcykel. Längst fram sitter en stor korg där han lätt får plats med t.ex. en 32-rullars förpackning med toalettpapper. På båda sidorna om pakethållaren sitter två stora väskor, varav han bara behöver använda den ena den dag jag följer med dem. Vant trycker han ner påsen. På styret hänger han en kasse som motvikt till tyngden bak.

Lisa har ingen postcykel utan en cykel med barnsits, som hon brukar spänna fast den tyngsta kassen i. På vardera styret sitter en pappkasse med lättare



FOTO: JENS LASTHEIN / MIRA.

varor och på ryggen har hon en liten ryggsäck där mjölk och andra fyrkantiga saker får plats.

Att transportera större saker, som möbler och dylikt, är svårt utan bil. De flesta använder då butikernas hemkörningsservice, om de inte lånar eller hyr bil. För Bert och Ellen i Märsta är hemkörning det givna sättet. Visserligen kan de få vänta några dagar innan varorna kommer hem, för körningar går bara dit ett par av veckans dagar. Men det omaket tar Märstafamiljen gärna för att slippa transportbesväret.

Vanliga speditiionsfirmor kan också anlitas för tunga transporter. Barkarbyfamiljen fraktade till exempel en vindsurfingbräda från Stockholm till sommarstället i Värmland med transportfirman ASG.

Urban och Lena använder shoppingvagn för att förflytta tunga saker. De tycker den är en överlägsen godsbefordrare, särskilt när de åker ut till landet. De drar också nytta av barnvagnen vid dessa turer. Förutom att skjutsa bar-

nen i används den som kärra. Lena fäster särskilt uppmärksamhet vid att det är skillnad på barnvagn och barnvagn.

– Då kan man ha med sej oanade mängder, just på liggvagn, säger hon. Det är mycket värre med sittvagn. Den har mycket sämre lastmöjligheter. Mycket sämre!

Saker används alltså inte alltid enbart till det de ursprungligen var tänkta för. Liggvagnen har dels rymligt underrede, inte minst höjdmässigt. Dels finns också möjlighet att lägga skrymmande men lätta varor ovanpå själva barnvagnen. Kombinerat med ett nät och ett par krokar att hänga kassar på blir transportkapaciteten avsevärd. Sittvagnen har däremot en instabilare konstruktion, sämre lastutrymme undertill och är dessutom svår att lägga något ovanpå.

Lena och Urban ser inte barnvagnens möjlighet som kärra bara när det gäller transporter till och från landet utan drömmer faktiskt om att barnvagnsvandra på en framtida semester och då lasta alla tunga grejor på "barnvagnskärran".

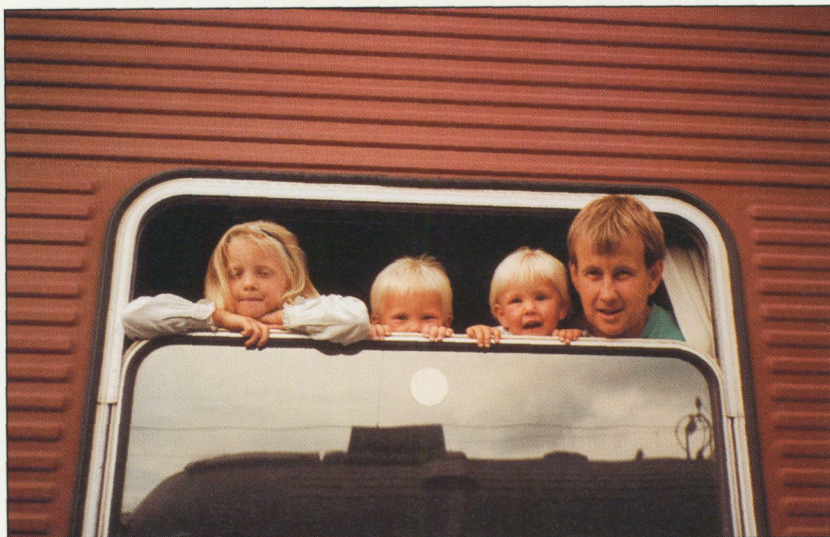
– Man skulle liksom gå runt en vecka eller några dar på grusvägar där det inte finns några bilar och ha det som semester, säger Urban drömskt. Ja, man går några kilometer och så tar man tält med sej och slår läger.

Geografisk rörlighet

Att inte ha bil behöver inte innebära att man rör sig inom ett begränsat geografiskt område. Visserligen har de intervjuade försökt att samla så många målpunkter som möjligt nära, men alla sammansmälter inte. Samtliga i släkt- och bekantskapskretsen bor ju inte i grannskapet, men det hindrar inte intervjupersonerna från att träffa dem. Lisa tvekar till exempel inte att hälsa på sina väninnor som är utspridda på båda sidorna om staden och hon gör det faktiskt så ofta som varannan vecka fast restiden gott och väl tar en timma.

– Det är Spånga och det är Högdalen och det är Enskede. Men det är ju såna ställen dit man i alla fall kommer med tunnelbana så det funkar, säger hon.

Lisa och Sven drar sig inte heller för att åka med barnen på allmänna kommunikationsmedel. Flera gånger har de gjort utflyktsresor med flera byten, nog så dryga för ett barn. Men det har alltid fungerat bra, framför allt beroende på att föräldrarna sysselsatt barnen och själva deltagit i lekarna, vilket varit



Tågluffning i Norden. Sven Hedman med familjens tre barn, sommaren 1989.

FOTO: PRIVAT ÅGO.

möjligt eftersom de inte som i en bil varit bundna av bälte eller upptagna av körning.

– Dom ritar och vi spelar kort ganska mycket och vi läser en hel del för dom och så tittar man och så busar man. Nä, dom är jätteduktiga, konstaterar Sven belåtet.

Inte sällan händer det att barnen somnar på hemvägen när det blivit sent. Men inte heller detta gör att familjen avstår från resandet. Sven tar det trötteste barnet på cykeln som han haft stående vid stationen, medan Lisa och de två andra barnen antingen tar bussen eller går. Både föräldrarna och barnen verkar ta det naturligt.

Lite längre sträckor avskräcker inte heller dessa barnfamiljer. Barkarby-familjen åker obehindrat genom hela Sverige med allmänna kommunikationer och tycker de är väldigt rörliga jämfört med flera av sina vänner med bil, bland annat ett par som bor utanför en mindre stad i Sydsverige. För Nils och Karin är det inga problem att ta sig dit, men däremot tycker de bilburna vännerna att det är jobbigt att köra upp till Stockholm.

– Vi är ju väldigt mobila, säger Nils. För oss är det inget problem att åka dit



Tågluffning i Europa. Lisa Hedman med barnen, sommaren 1991. FOTO: PRIVAT ÅGO.

alls. För dom är det ju ett mycket större företag att komma till oss alltså.

Semester utan bil går också bra, även om det innebär strapatser. Förra sommaren besökte Urban och Lena vänner på fem olika ställen i Småland och Östergötland. Allt detta på en vecka. De tog sig mellan platserna med tåg och buss, någon gång blev de hämtade vid stationen och ibland gick de. Den resan väckte deras längtan att barnvagnsvandra längs de småländska grusvägarna som nämnts förut.

Överlag gör familjerna tämligen långa semesterresor, i regel längre än sina bilburna vänner. Sven och Lisa har tågluffat med barnen fyra gånger. En gång i Norden och tre gånger i Europa.

Men det går inte att ge sig av utan noggrann planering, särskilt inte för de längre resorna. Sven jobbar på Posten vilket ger honom möjlighet att hyra en lägenhet på företagets semesteranläggningar i Italien. En vecka där har familjen haft som fast punkt på resan och den har gett dem en behövlig lugn period utan snabba byten av miljö. Senast i mars måste rummen bokas och då har redan det övriga tankearbetet runt resan börjat; vilka andra platser de vill besöka och vad de vill se och göra där. Helst vill de komma till nya ställen varje år. Där ska hotell ses ut och förbeställas, för det är inte kul att bli stående med trötta barn i en främmande stad utan natthärbärge.

När rutten lagts vidtar arbetet med att passa in tåg och tider. I möjligaste mån försöker de ta nattåg och reserverar dagarna till sånt som barnen tycker är kul som att besöka en djurpark, ett tivoli eller ett bad. I juni månad är i stort sett allt förarbete klart och en månad senare ger sig familjen av.

Att packa rätt är också viktigt, speciellt att försöka minimera packningen så mycket som möjligt. Sven och Lisa har i stort sett haft samma uppsättning väskor på alla tågresorna med barnen. Var och en vet precis vad de ska bära enligt

ett väl etablerat mönster. Barnen bär själva sina små ryggsäckar, medan Sven och Lisa delar upp det övriga gepäcket sinsemellan enligt en väl inarbetad rutin.

Med andra ord är den geografiska rörligheten inte speciellt begränsad för dessa bilfria familjer. Men såväl korta som långa resor underlättas av planering och ett system som är så väl inarbetat att alla vet vad de ska göra.

Barnens aktiviteter

För många är bil ett måste för att skjutsa barnen med till olika fritidsaktiviteter (Björnberg, Bäck-Wiklund 1987:88). Hur gör då familjer som saknar bil? Det finns flera sätt att hantera detta. Märstafamiljens barn går eller åker kommunalt tillsammans med föräldrarna. Dottern Caroline, sju år, åkte förra året buss med mamma eller pappa när hon gick på simskola och nu när hon ska börja spela piano blir det också busstur. Femårige sonen Robins största fritidsintresse är ishockey. Ishallen ligger på 20–25 minuters gångavstånd hemifrån och dit går familjen utan problem.

– Och Robin knatar också. Fem år och går dit, åker skridskor i en två, tre timmar och går hem, berättar mamma Ellen.

Tidigt får barnen lära sig att förflytta kroppen utan andra hjälpmedel än den egna muskelkraften och att se det som naturligt. För denna familj är det inget märkvärdigt att gå, ens om barnen haft ett fysiskt krävande träningspass i ishallen. För grannbarnen, som ibland följer med, är det däremot en prestation. De blir vanligen skjutsade till sina aktiviteter och när de själva tar sig fram blir detta en extraordinär händelse som deras föräldrar särskilt påtalar och ger beröm för. För barnen utan bil är det självklart och normalt att gå och Ellen skulle inte komma på tanken att lovorda detta.

Om barnen är lite större tar de sig på egen hand till sina fritidssysslor antingen med kommunalt färdmedel, med cykel eller genom att gå. Rotebrofamiljens dotter som är elva år åker buss med kompisarna till simhallen, tar tåget till Sollentuna centrum när de ska på bio eller cyklar och går i närområdet.

Men ibland händer det att barnen vill göra sånt som kräver bilskjuts. Om aktiviteten bara kräver bil någon gång går det oftast att ordna, som scouthaj-

kerna och fotbollsmatcherna som Barkarbyfamiljens barn brukar delta i. Då får de lift med andras föräldrar. I gengäld gör mamma Karin och pappa Nils andra saker för föreningarna som att städa, baka bröd eller stå i café.

Om barnen däremot vill göra sånt som de med eller utan föräldrarnas hjälp inte kan ta sig till själva och som kontinuerligt kräver bilskjuts säger föräldrarna nej. Det har flickorna i både Barkarby- och Rotebrofamiljen fått erfara. De ville börja rida, men avståndet till närmaste ridhus var för långt utan bil.

– Man kan ju inte låta nån rida till exempel, för ridhuset ligger så långt bort att man måste skjutsa dom när dom är åtta eller nio år. Utan då får det bli så att vill personen göra den eller den aktiviteten då får han vänta tills han själv kan ta sej dit, förklarar pappa Sven.

Föräldrarna intar med andra ord en ganska restriktiv hållning och styr barnens intressen så att de ska passa in i en livsstil utan bil. Det kan tyckas hårt, men att påverka barn är inte något som bara kännetecknar dessa föräldrar. Det är ett genomgående drag i vårt nutida samhälle. Så gott som alla föräldrar utövar ett mer eller mindre tydligt inflytande över sina barn, särskilt när det gäller fritiden (Björnberg, Bäck-Wiklund 1987:112). I det här fallet ska vi också betänka att föräldrarna styr in barnen på andra aktiviteter först sedan det visat sig omöjligt att ta sig till en viss plats utan bil.

En bilfri livsstil

De intervjuades värderingar och beteenden är i stor utsträckning gemensamma i fråga om transporter och i förhållandet till bilismen och utgör stomme i vad som skulle kunna kallas en bilfri livsstil.

En av de viktigaste ingredienserna i denna är att medvetet samla så många av dagens målpunkter som möjligt till närområdet. En genomtänkt planering, förhållandevis fasta rutiner och samtrimning sinsemellan vid såväl långa som korta resor är andra viktiga delar. Häri ligger också förmågan att se alternativa och ibland okonventionella – för att inte säga uppfinningsrika – lösningar på resor och transporter.

Ytterligare ett kännetecken för denna livsstil är att de intervjuade också besitter en hög kollektiv transportkompetens. Detta innebär att de har stor kunskap om de möjligheter som ges där flera personers transportbehov sam-

tidigt kan tillgodoses och ser till att utnyttja dessa möjligheter. Detta gäller såväl transporter av personer som varor. Den kollektiva transportkompetensen innefattar också en förmåga att se fördelarna med dessa transportmedel och att i grunden uppleva detta resande som positivt.

De intervjuade utmärks också av stor tillit till den egna kroppens förmåga att såväl förflytta sig själv som saker, vilket också gäller barnen, särskilt i jämförelse med deras bilburna kompisar. Detta är något föräldrarna lärt dem uppfatta som självklart. I deras uppfostran av barnen ligger även att medvetet styra barnens förehavanden så att de passar för en bilfri familj.

Jämfört med de flesta bilister har de tillfrågade mycket vidare gränser för vad de anser vara acceptabelt både när det gäller avstånd till en bestämd plats och sättet att ta sig dit och de drar sig inte för strapatser.

Sammanfattningsvis går det alltså alldeles utmärkt att klara sig utan bil för en barnfamilj, om man som dessa familjer medvetet går in för att vara bilfri.



Sunnarsjö, 1983. FOTO: MIKAEL ANDERSSON / MIRA.