



LUND UNIVERSITY

Stockholmarnas resvanor – mellan trängselskatt och klimatdebatt

Henriksson, Greger

2008

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Henriksson, G. (2008). *Stockholmarnas resvanor – mellan trängselskatt och klimatdebatt*. [Doktorsavhandling (monografi), Avdelningen för etnologi]. Avdelningen för miljöstrategisk analys – fms, KTH, Drottning Kristinas väg 30, SE-100 44 Stockholm.

Total number of authors:

1

General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00



**KTH Arkitektur
och samhällsbyggnad**

Stockholmarnas resvanor

– mellan trängselskatt och klimatdebatt



Greger Henriksson

Stockholmarnas resvanor

— mellan trängselskatt och klimatdebatt

Greger Henriksson

Utgiven av:

Avdelningen för miljöstrategisk analys – fms
Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad, KTH
Drottning Kristinas väg 30
100 44 Stockholm
www.infra.kth.se/fms

TRITA-INFRA-FMS 2008:5
ISSN 1652-5442

Ingår även i publikationer från:
Centre for Sustainable Communications, KTH
TRITA-SUS 2008:2
ISSN 1654-479X

DOKTORSAVHANDLING vid Etnologiska institutionen, Lunds universitet
ISBN 978-91-628-7611-1
Omslag: Susanna Theander
Grafisk form, inlägga: Ordgruppen, Stockholm
Fotografier: Ramón Maldonado, Mikael Ullén och Charlie Gullström
Kartor: Stockholms stadsbyggnadskontor
Tryck: Författaresh Bokmaskin, Stockholm, 2008

Abstract

Greger Henriksson: [Travel habits of Stockholmers – congestion charging and climate debate]. Doctoral dissertation at Lund University, Department of European Ethnology. Full text in Swedish with a summary (9 p.) in English. Date of issue, October 24, 2008.

This thesis examines the concept of travel habits, public responses to large-scale traffic congestion regulations and how travel patterns of urban dwellers can be made environmentally sustainable in the long term. It also examines the interrelationships of different scientific disciplines dealing with urban travel. The main conclusions relate to the scientific concept of *habit*. This concept and the associated behaviours are not well-studied in the social and cultural sciences. Indeed, in some contexts the concept is bereft of meaning, e.g. when the notion of travel habits is used to represent the travel patterns of an entire population. This study demonstrated the (traffic and environmental policy) significance of *non-habitual* travel, but also showed *habitual* travel to have inherent resistance to change, *i.e.* with habits acting as a buffer between experience and response. Case studies revealed travel habits to be a cultural phenomenon, since acceptable travel habits are expressed in a restricted local and social context. People develop their (travel) habits in mutual and only partly conscious interactions with each other and their material surroundings. The case studies also showed how changes occurring during critical points in the course of a life (primarily as regards housing, employment and household composition) brought about particularly clear changes in individual travel habits. Stability and sustainability in urban travel patterns could be achieved through the promotion and gradual spread (geographical, between age classes, etc.) of certain types of travel habits that are already in use at the individual level. Thus habits should be regarded less as an obstacle and more as an opportunity for sustainable development.

A case study of the Stockholm congestion charge trial showed wide variation and ingenuity in how Stockholmers dealt with this new feature of their daily lives. For example, many stopped using their cars in order to demonstrate, to themselves and others, their disagreement with the charge and the political circumstances surrounding its introduction. Interestingly (and paradoxically), this probably contributed to the overall major reduction in traffic, perceived at a societal level as evidence of the success of congestion charging. However, regarding the scope for sustainable development of urban travel, the conclusion from this appraisal of the Stockholm trial was that environmental, congestion-reducing and possibly traffic-controlling political measures appear to be in public demand.

Efforts in this thesis to interrelate the scientific perspectives of the different disciplines studying the various levels of urban travel (e.g. sociology, human geography and ethnology in relation to transport economics and psychology) indicated that further collaboration is required. As with the concept of travel habits, there are numerous concepts that could benefit from being developed and tested through interdisciplinary collaboration.

Key words: Travel habits, habits, mobility, congestion charging, the Stockholm trial, policy instruments, traffic policy, interdisciplinary research, city of Stockholm, Stockholm county, urban transport, environmental aspects, actor network theory, climate change

Sammanfattning

Avhandlingen belyser vad resvanor är, hur storskaliga trafikreglerande åtgärder tas emot samt hur storstadsbornas resmönster kan bli miljömässigt hållbara på lång sikt. Jag diskuterar dessutom problem och möjligheter i skärningsområden mellan olika vetenskapliga discipliner som griper sig an dessa frågor.

De viktigaste slutsatserna gäller för det första det vetenskapliga begreppet vana. Varken begreppet eller företeelsen i sig är särskilt väl undersökt i samhälls- och kulturvetenskaperna. Begreppet töms i vissa sammanhang på sitt innehåll, t ex när resvanor används som en beteckning på en befolknings hela resmönster. Mina studier har pekat på (den trafik- och miljöpolitiska) betydelsen av resor som *inte* är vanemässiga, men också på att vanemässiga resor har en trögföränderlighet som kan beskrivas som en buffert mellan erfarenhet och respons. Resvanor och färdmedelsval exemplifierar dessutom hur vanor är ett kulturellt fenomen eftersom det förgivettagna i resvanorna – ”så här gör man” – förmedlas i avgränsade lokala och sociala sammanhang. Människor skapar sina vanor i ett ömsesidigt och bara delvis uppmärksammat samspel med varandra och med sin materiella omgivning. Jag har också visat hur förändring under brytpunkter i levnadsloppet (främst avseende boende, sysselsättning och hushållssammansättning) kan innebära särskilt tydlig förändring av individuella resvanor.

För det andra har mitt studium av Stockholmsförsöket visat på stor variation och uppfinningsrikedom i hur Stockholms invånare hanterade det nya inslag i vardagslivet som trängselskatten innebar. Många lät exempelvis bli att köra bil med motivet att, inför sig själva och andra, symbolisk ta avstånd från avgifterna samt även från de politiska omständigheterna kring införandet av dessa. Detta bidrog intressant (och paradoxalt) nog till den stora trafikminskning som på en samhällelig nivå uppfattades som ett framgångsbevis för trängselskatten. När det gäller möjligheter till hållbar utveckling av resandet i storstaden är dock slutsatsen av studiet av stockholmsförsöket att miljöförbättrande, trängselminskande och i någon mån även trafikstyrande politiska åtgärder verkar efterfrågas av invånarna. Dessutom menar jag att vanor i mindre grad bör uppmärksammas som hinder och i högre grad som förutsättningar för hållbar utveckling. Stabilitet och långsiktighet i storstadens resmönster kan uppnås genom succesiv spridning (geografiskt, mellan åldersklasser o.s.v.) och upprätthållande av några olika slags resvanor som redan idag går att återfinna på en individuell nivå.

Slutligen har arbetet med att relatera ett antal vetenskapliga perspektiv till varandra utmynnat i att ytterligare samarbete verkar krävas mellan de vetenskaper som tagit som sin uppgift att studera olika nivåer av resandet i storstaden. Detta gäller bl.a. sociologi, kulturgeografi och etnologi i förhållande till transport- och samhällsekonomi samt psykologi. Ett flertal begrepp kan i likhet med begreppet resvanor behöva utvecklas genom att prövas i samarbete mellan disciplinerna.

Innehåll

Förord	7
--------	---

DEL A | Inledning

1. Storstadstrafik	9
Miljökonsekvenser	10
Syfte	11
Tvärvetenskap	12
Bokens uppläggning och material	14
Metodfrågor	15
2. Att analysera resvanor	21
Ett historiskt perspektiv	21
Fem besläktade avhandlingar	27
Resvanor	32
Teoretiska redskap	35

DEL B | Stockholmsförsöket

3. Reaktioner på försöket	45
Väl utvärderade effekter	47
Vallöftet, kostnaden, rättvisan och själva trafikfrågan	49
Ingrepp i vardagslivet	53
Ryggmärgsreaktioner?	60
Flera olika aspekter väckte kritik	64
4. Ändrat resande?	71
Vanan att blanda	78
Marginella anpassningar	84
Attityden ändras med resvanan	87

DEL C | Leva med eller utan bil

5. Bilburna förortsfamiljer	93
Trafikpolitiska styrmedel	96
Välja och planera resor	100
6. Bilfria barnfamiljer	106
Veckans rytm	110
Upprätthålla andra vanor	116

DEL D | Alternativ till resor

7. Elektronisk och rumslig närhet	123
Möten, e-post eller telefon?	123
Förortshotell i mellanprisklassen	134
Tidsförskjutning, bekvämlighet och flyt	140
8. Resvanor i ett livsperspektiv	145
Omställningar i yrkeslivet	145
Stadigvarande innerstadsbor	149
In till storstan	155
Ut i villasamhället	156
9. Avslutning	160
Mellan trängselskatt och klimatdebatt	160
Vanor	162
Framtidsmöjligheter	165
Vetenskapliga perspektiv som bryts mot varandra	169
Summary	176
Noter	185
Litteratur	189

Förord

DET HÄR SKA HANDLA OM tid och pengar (bland annat). När jag blev antagen som doktorand ungefär 1990 fick jag själv bekosta mina studier. Mitt förslag till avhandlingsämne var: Finns jantelagen? Jonas Frykman (tilltänkt handledare) tyckte att jag kunde börja leta på gamla bruksorter. Men jag började inte, för då kom Melker. Och han sa förra året: Pappa, jag kan tänka mig att bli forskare, tänk om jag blir klar före dig? Men nu hoppade jag över 16 år. Strax innan Melker föddes ville jag ha en sysselsättning som kunde ge mig inkomst och pappaledighet. Som seden bjuder (en etnolog) tog jag tjänst vid museum. Och så kom Caspar och en ny pappaledighet. Sedan blev jag gitarr- och svensklärare. Då sa min fru – ja låt mig presentera henne: Louise, älskad, fin överblick, lätt handlag, känd från radio. Hon sa: Jag ska bli radioproducent, vill du flytta till Stockholm? Väl där på första middagsbjudningen i det nya huset sa Mattias Höjer: Kan du tänka dig att jobba som forskare? Uppgiften var att sammanställa kunskap kring svenskens förhållande till sin bil. Det blev ett kapitel i boken *Färder i framtiden*. Anställningen förlängdes. Zelda kom, och lika underbar barnskötsel igen (lite bättre betalt, något kortare period).

Det blev nytt millennium och då kom ett brunt kuvert från etnologiska institutionen: »Vill du aktivera dig som doktorand eller kan vi stryka dig helt?» Jag har tidigare undviktt långvariga åtaganden. I gymnasiet gick jag i en ambitiös naturvetarklass. I Öresund (badet) i somras träffade jag en gammal klasskamrat som jag inte sett sedan dess. Han sa att han bor i Uppsala och jag att jag bor i Stockholm. Jaha, sa han, vilken klinik jobbar du på? Faktum är att jag funderade på att bli läkare men att sex år av mitt liv var för mycket för att satsas på ett bräde. Men att jag aktiverade mig när institutionen kallade har blivit ganska långvarigt.

Ända sedan dess har många hjälpt till. Jag vill börja med att tacka Saga (min saliga mormor) som med självklarhet, liksom i förbigående brukade säga »Greger, han kommer att bli professor han». Tack Stig och Anne-Marie (föräldrar) för att ni har uppskattat min inkvartering hos er lika mycket som jag själv, när jag kommit till Malmö-Lund varannan månad. Tack Louise (fru) och mina barn, som i den trevande starten av arbetet tacksamt drog fördel av mina flexibla arbetstider. Jag kunde följa er barn till skola och dagis och hämta er på fritis. Jag stannade hemma och jobbade

om ni skulle gå till doktorn mitt på dan eller om ni skulle åka skridskor och behövde hjälp att snöra dem. (Louise, vi åt luncher på stan, jag ryckte ut och lagade din cykel när den gått sönder på cykelbanan vid motorvägen) Men tack också för att ni i avhandlingsspurterna har accepterat att jag (i bästa fall) kommit hem till ett dukat middagsbord.

Avhandlingen har finansierats genom många mindre och större forskningsprogram och bidrag. Stort tack därför till finansiärer (och människor av kött och blod som varit mina eller forskarlagets kontakter hos dessa); Energimyndigheten (Paul Westin), VINNOVA (Per Norman), Formas (Kristina Björnberg, Henrik Graf) Naturvårdsverket (Sven Hunhammar), Regionplane- och trafikkontoret (Teresa Kalisky, Ulf Tunberg), f.d. Miljöavgiftskansliet, Stockholms stad (Gunnar Söderholm), Stockholms stadsmuseum (Lars Johannesson), Stockholmia förlag (Anders Gullberg), Avdelningen för miljöstrategiska studier (Göran Finnveden) samt VINNOVA Centre of Excellence for Sustainable Communications (Mattias Lundberg, Charlie Gullström, Helene Wintzell).

Tack hela *fms* – ingen nämnd ingen glömd – för samarbete, manusläsning, vänskap m.m. Tack doktorandkompisar och personal på Etnologiska institutionen i Lund. Tack ni som granskat hela manus från slutseminarium fram till slutspurt, Stefan Gössling, Fredrik Nilsson, Sinna Lindquist och Jonas Frykman. Och tack Ramon på stadsmuseet för alla bilderna du tog när vi var ute på stan och fältarbetade. Tack Susanna för omslaget, en genial lösning i förhållande till KTH:s grafiska profil.

Och så vill jag sluta med att säga att det finns minst två slags handledare, de som har tid och de som inte har det. Orvar Löfgren hör till den första kategorin. Att han lyckats handleda en handfull doktorander, skriva lika många böcker och vara alltmer på landet under den här tiden utan att någonsin verka stressad har känts tryggt.Handledning i ordets bästa bemärkelse har det varit. Tack Orvar! Ytterligare en lika lugn och tillgänglig handledare har jag haft de sista tre åren i Rolf Johansson, min stöttepelare på KTH. Tack Rolf!

Stockholm, 6 september 2008

DEL A | Inledning

1. Storstadstrafik

HUR FÅR MÄNNISKOR sina resvanor? Frågan knyter an till en allt mer intensiv debatt om transportsystemens framtid i förhållande till miljö- och klimatfrågorna. Vardagslivet i en storstad som Stockholm är beroende av att transportsystemen fungerar och detta beroende är betydligt mer komplext än i en mindre stad. För det första gäller detta själva infrastrukturen och transportsituationen i sig. Det finns många trafikslag och olika sätt att resa på. Vad det kostar att resa, hur lätt, svårt eller osäkert det är att ta sig fram eller att passa en tid varierar mellan olika delar av staden, resvägar och tider. För det andra är kombinations- och valmöjligheterna stora i storstan när det gäller de sysslor och aktiviteter som utgör vardagslivet. Livet kan rutas in respektive improviseras mot bakgrund av var verksamheter är lokaliserade och hur de schemaläggs. Kunskap om valmöjligheter och eventuella hinder och genvägar är därför nödvändig och trafiken är något människor pratar mycket om och ibland upprörs över. Bostadsläget värderas t.ex. i timmar och minuter. Man funderar ofta kring hur lång tid det tar att komma in till stan eller till jobbet.

På en politisk nivå ökar komplexiteten med en stads storlek. I Stockholmsområdet försöker tjugosex kommuner att samverka med varandra, med landsting och stat. Årtionden förflyter ofta mellan ett första beslut kring en trafiklänk och en eventuell byggstart. Kring trafikplaneringen finns olika ekonomiska intressen som bevakar den och försöker flytta fram sina positioner.

In i denna blandning av överväganden och samordning på en individuell respektive storskalig nivå förs hela tiden nya ideologiska och vetenskapliga ståndpunkter kring samhällsekonomi, miljö, hälsa, fördelningsaspekter och andra samhällsmål.

Det är mot bakgrund av denna komplexitet, både i resmönster och planering av staden och trafiken, som det är intressant att förstå hur invånarna

fattar sina beslut och skapar sina resvanor. Hur förändras de individuella resmönstren och hur återspeglas och hanteras planeringen, politiken och ekonomin i människors vardagliga val och vanor? Och när många människor gör dessa val och utvecklar sina vanor – hur påverkar det i sin tur staden och transportsystemen?

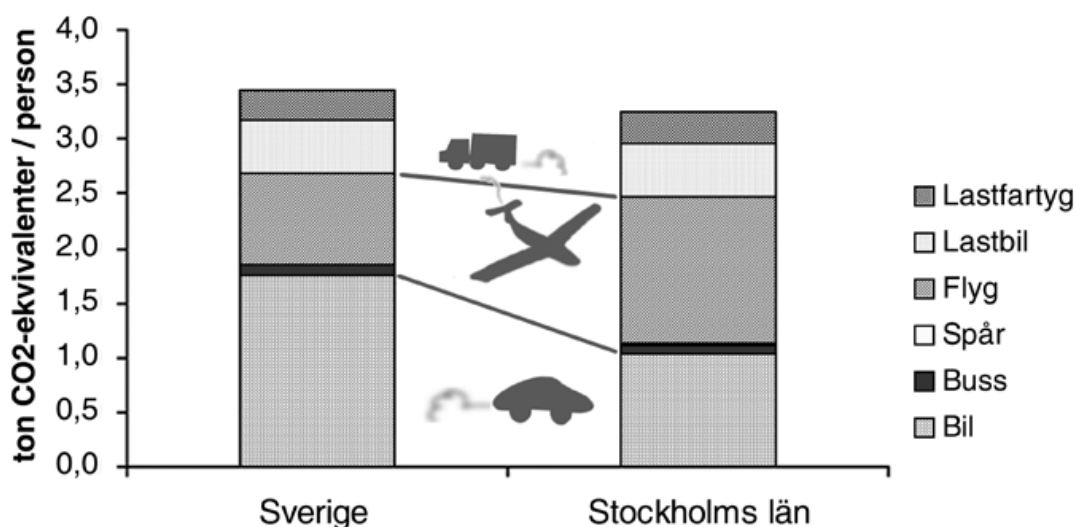
Bland de politiska och ideologiska ståndpunkter som gäller trafiken har jag främst intresserat mig för miljöaspekterna.

Miljökonsekvenser

Bland miljökonsekvenserna står för närvarande klimatpåverkan i fokus. De svenska utsläppen av växthusgaser uppgick år 2005 till motsvarande 8,6 ton koldioxid per person och år (Åkerman m.fl. 2007: 11f).¹ Transporter av människor och gods står för cirka 40 procent av dessa utsläpp och det är också i denna sektor som utsläppen ökar mest. I diagram 1 nedan visas hur transporternas utsläpp är fördelade på olika transportslag, dels för svenskar i genomsnitt, dels för stockholmare (invånare i Stockholms län).² Utsläppen från de resor som stockholmarna gör samt från de godstransporter som deras konsumtion ger upphov till ligger något under riksgenomsnittet.

Diagram 1. En jämförelse av utsläpp av växthusgaser som genereras av genomsnittssvenskens respektive den genomsnittliga stockholmarens transporter.

Källa: KTH-forskarna Mattias Höjer och Jonas Åkerman.



Godstransporterna står sammantaget för knappt en fjärdedel av transporternas utsläpp av växthusgaser, medan persontransporter alltså står för tre fjärdedelar. För svenskar står bilresorna för hälften av utsläppen av växthusgaser medan flyget står för en fjärdedel. När det gäller den genomsnittliga stockholmaren däremot står flygresorna redan idag för större utsläpp än det totala bilresandet. Stockholmare reser mindre med bil och mer med flyg än svenskar i allmänhet.

Den låga andelen bilresor bland stockholmare kan förmodligen betraktas som ett geografiskt och historiskt fenomen snarare än ett ekonomiskt, medan det för flyget förhåller sig annorlunda. Stockholmarens relativt stora inkomster och konsumtionsutrymme, deras yrken (och tjänsteresor) samt god tillgänglighet till storflygplatser ligger förmodligen bakom det höga inslaget av flygresor, medan den relativt sett låga andelen bilresor beror på bebyggelsestruktur, tillgång till kollektivtrafik och lokala hinder eller flaskhalsar för biltrafik. Det kan därmed också vara så att klimatpåverkan från bilresor mer framgångsrikt kan begränsas i Stockholm än i andra delar av landet. De tre nyss nämnda faktorerna (bebyggelsestruktur, tillgång till kollektivtrafik och lokala hinder för biltrafik) kan rymma ytterligare potential att omfördela och begränsa resandet.

Bilens betydelse för människor brukar uppmärksammas i högre grad än kollektivtrafikens. Trafikslagen får olika mycket uppmärksamhet i media och samhällsdebatt samt verkar också orsaka känslomässiga förhållningssätt av olika styrka och karaktär. Somliga debattörer och forskare hävdar att vi lever i en bilkultur där bl.a. de emotionella banden till bilen är starka. Min avsikt är dock att i avhandlingen behandla de lokala trafikslagen ungefär proportionerligt till deras roll i människors vardagsliv. Ett grovt mått på detta är det antal resor som görs med olika färdmedel. Ungefär 45 procent av det totala antalet resor i Stockholms län görs med bil, 30–35 procent med kollektivtrafik och ungefär 20 procent till fots eller med cykel.³

Syfte

Vad är det då jag vill ta reda på? För det första hur storstadsborna planerar och väljer sina resor. Jag utgår från att det sker i en vardaglig kontext som omfattar en hel del utöver resorna i sig. Hur påverkar olika delar av livet resandet? För det andra frågar jag mig vad som egentligen menas med vanor eller rutiner. Hur präglar de vardagslivets resor? Jag är intresserad av att få veta hur vanor eventuellt förändras under vardagslivets stabila perioder, i brytpunkter och mellan olika livsfaser. Jag har valt att särskilt se på

situationer då flera faktorer förändras samtidigt i människors liv, exempelvis boende och sysselsättning.

En tredje frågeställning gäller hur människor reagerar när de yttre villkoren för deras resande förändras. Hur anpassar man sitt färdmedelsval, antalet resor, sina tidsscheman och aktiviteter? Vilken är anpassningarnas kulturella kontext, vilket motstånd bjuder t.ex. människors redan etablerade vanor? Syftet med avhandlingen är att belysa hur storstadsbors val och vanor kopplade till dagligt resande skapas och förändras över tid.

Såväl i privatlivet som för myndigheter och organisationer spelar kunskap en roll när man fattar beslut kring resandet. Jag vill diskutera när och hur det går att medvetet eller genom planering välja eller styra resvanor. De olika valsituationer och brytpunkter där resvanor förändras är intressanta att betrakta som möjlighetsfönster (windows of opportunity) där val som är klimat- och energimässigt hållbara skulle kunna uppstå och tas tillvara (Jonsson 2006). Vissa val förefaller vara öppna för medvetna överväganden medan andra är omedvetna eller underordnade andra val och händelser.

Begreppet nätverk kan användas för att fånga in de gemensamma valen, tillsammans med de individuella. Val som uppstår i de mänskliga, teknologiska och organisatoriska nätverken avgörs inte alltid genom formella beslut på någon särskild nivå. När det gäller bilismen brukar man diskutera de oavsiktliga, negativa konsekvenserna. De avsiktliga beslut som görs syftar ofta till att undvika trafikolyckor och miljöpåverkan, men ändå uppstår och görs hela tiden val som leder till motsatsen. Genom att skapa förståelse för åtminstone några av dessa problematiska val hoppas jag kunna bidra med kunskaper som kan länka in utvecklingen av storstadens resor i en hållbar riktning.

Tvärvetenskap

Under avhandlingsarbetet har jag arbetat i tvärvetenskapliga projekt, vilket varit stimulerande eftersom jag har haft nära tillgång till ett brett spektrum av kunskaper genom mina kollegor. Men jag har också konfronterats med ett dilemma för samhälls- och kulturvetare inom den tvärvetenskapliga miljöforskningen, vilket har formulerats av Shove m.fl. (1998: 92f) som skriver att såväl teknikforskare som miljöpolitiskt ansvariga vänder sig till samhällsvetare i deras egenskap av människoexperter. Dilemmat består i att frågorna ofta gäller varför människor agerar på det ena eller andra sättet. Det finns då ofta förväntningar på individinriktade förklaringsmodeller, på bekostnad av historiskt, socialt eller kulturellt inriktade sådana.

I projekten har jag samarbetat med kollegor vid KTH, bl.a. ingenjörer, ekonomer och biologer, men även med forskare från andra institut och högskolor. Finansiärer har varit Formas, Vinnova, Energimyndigheten, Naturvårdsverket och regionala organ för trafikplanering. Flertalet av dessa myndigheter stöttar i första hand forskning som väntas ge användbara resultat för politiska åtgärder eller för tekniska innovationer och ekonomisk utveckling. Mitt arbete har återspeglat en spänning mellan varför- och vad-bör-göras-frågor å ena sidan och det etnologiska perspektivets hur-fungerar-det-frågor å den andra. Denna spänning kan också uttryckas i termer av skillnaden mellan tillämpad forskning respektive grundforskning (se t.ex. Andrén 2007). I tillämpad forskning har man en bestämd användning i sikte (behov utanför forskarsamhället styr inriktningen), vilket man inte har i grundforskning (inriktningen bestäms av forskarens nyfikenhet och kreativitet). Projekten jag arbetat i kan karakteriseras som tillämpade. Siktet har varit inställt på att föreslå lösningar på miljöproblemen, inte bara att undersöka dem, beskriva dem och förstå deras orsaker.⁴ Men att avhjälpa ett miljöproblem som klimatförändringen är inte problem av samma slag som att utveckla en teknisk produkt eller en medicinsk behandlingsmetod, vilket är mer traditionella former av tillämpad forskning. I projekten har det varit miljöpolitik och samhällsdebatt som legat bakom definitionerna av problemen, snarare än en tydlig beställare från näringsliv och organisationer, vilket ofta är fallet med tillämpad teknikforskning.

Låt mig återvända till Shove m.fl. (1998: 92f) som skriver att frågor som »Varför sparar folk inte energi?» och »Vilka faktorer styr konsumtionen?» härleds ur en världsbild där den mänskliga dimensionen kopplas till en förståelse av hur människor är funtade och vilka de aggregerade effekterna av individuellt beteende är. Även bland mina finansiärer och medforskare har frågor som »Vad beror det på att människor väljer alternativ som inte är miljövänliga?» och »Hur kan detta förändras?» ofta förts på tal.

Shove och hennes medförfattare skriver att sådana frågor ofta bygger på en asocial modell av den sociala världen som ger litet utrymme för analys av mening, konventioner och vanor, sociala och klassmässiga skillnader, organisering, institutioner och strukturella aspekter på de val som står till buds. Dilemmat består i att samhällsvetaren bjuds in att bidra till ett forskningsfält som för närvarande är konfigurerat på ett sätt som vanligen exkluderar sociala aspekter andra än psykologiska och ekonomiska. Även om denna beskrivning av fältet som konfigurerat och samhällsvetaren som människoexpert har tio år på nacken har jag stundtals känt igen mig i den. En utveckling mot frågeställningar som fungerar för kultur- och samhällsvetenskaplig forskning har dock skett under det senaste decenniet, åtmins-

tone inom forskarmiljöer som min, där tvärvetenskaplig miljöforskning pågått kontinuerligt.

Avhandlingsarbetet har alltså skett i ett spänningsfält mellan teknik-, natur-, och humanvetenskapliga forskningstraditioner samt mellan olika slags kunskapsmål. Detta innebär att jag intresserar mig för poänger med flervetenskapligt arbete, mitt eget och andras. Jag tror att de mångvetenskapliga erfarenheterna är relevanta även utanför vetenskapssamhället eftersom olika vetenskapliga perspektiv återspeglas i hur trafik- och miljöfrågor hanteras politiskt, ekonomiskt och i människors vardagliga praktik. Jag vill därför ställa både resultat samt bakomliggande premisser från olika forskningsgrenar mot varandra. Jag kommer att föra en diskussion kring detta i avslutningskapitlet.⁵

Bokens uppläggning och material

Boken har två inledande kapitel, sex tematiska kapitel, där empiri och analys presenteras, samt ett avslutningskapitel. Det första inledningskapitlet presenterar bakgrund, frågeställningar och hur jag har genomfört mina undersökningar. Kapitel två tar upp den tidigare forskning och teori som jag lutar mig mot. De tematiska kapitlen 3–8 presenterar i stort sett varsin empirisk delstudie.

Avhandlingsarbetet viktigaste studie utfördes i samband med det så kallade Stockholmsförsöket, jag kallar den trängsel(skatt)studien. Den bygger på en dokumentation av Stockholmsförsöket som gjordes av Stockholms stadsmuseum, där jag var deltidsanställd under ca ett år. Redovisning och analys av detta material har tillåtits breda ut sig i de två första tematiska kapitlen 3 och 4. Därefter har jag lagt in övriga delstudier i en ordning som syftar till att successivt fördjupa olika aspekter av stockholmarnas resvanor. Först bland dessa kommer studien av bilburna förortsfamiljer (kap. 5), där jag intervjuade fem bilburna förortshushåll och lät dem föra resedagbok. Därefter följer studien av bilfria barnfamiljer (kap. 6), i vilken ytterligare fyra föräldrapar ingick. I studien av elektronisk och rumslig närhet (kap. 7) intervjuade jag dels några tjänstemän på stora företag om deras användning av kommunikationsteknik, dels en handfull tjänstemän och egenföretagare som arbetade nära hemmet på kontorshotell. Undersökningarna som presenteras i kapitlen 6 och 7 utfördes inom ramen för större forskningsprogram kring hållbar stadsutveckling respektive hållbara kommunikationer. I kapitel 8 slutligen behandlas resvanor ur ett levnadsloppsperspektiv, med empiri hämtade från samtliga dessförinnan presenterade delstudier.

Jag har intervjuat personer mellan 18 och 65 år, de flesta i Stockholms län

och några strax utanför och flertalet kan betecknas som medelklass. Många är privattjänstemän (med goda inkomster) medan andra är kulturarbetare, lärare eller arbetar inom vården. Dessutom finns ett par studentfamiljer på väg mot privattjänstemannahållet. Den relativa underrepresentationen av personer med kort utbildning och låga inkomster bör poängteras. De högutbildade med inkomster över riksgenomsnittet utgör en större andel av Stockholms befolkning än av hela rikets. Det är de välbeställda som står för det mesta av det miljöbelastande resandet. Att undersöka deras resvanor är en av poängerna med mitt urval.

Jag har intresserat mig för stockholmarnas kortväga (regionala) resor snarare än deras långväga sådana, även om det på en individuell och kulturell nivå inte går att helt skilja dessa två slags resor åt.⁶ De spiller så att säga över i varandra. Som det senare ska visa sig upplever människor reslust respektive reströtthet av såväl långväga som kortväga resor. Exempelvis kan den som flyger mycket i tjänsten känna sig motiverad att på olika sätt dra ned på daglig pendling till jobbet.

När det gäller mina olika undersökningars karaktär utmärks trängselstudien av det fokus som skapats kring åsikter och politik kopplade till trafikfrågor i Stockholm. Den gjordes när politikernas, medias och allmänhetens intresse i ovanligt hög grad riktades mot trafikfrågor och mot demokratiska aspekter på dessa. Trängselstudien belyser därför resvanor tillsammans med politiska och kulturellt förmedlade ställningstaganden till storstadstrafiken. Min fråga är vad man kan lära sig om det rutinartade resandet när det hamnar i ett onormalt läge, i en sorts konstruerad kris. Övriga delstudier har utförts under mer normala förhållanden, åtminstone när det gäller intensiteten i trafikdebatten.

(Den läsare som inte är intresserad av metod, teori och forskningsöversikt kan här bläddra fram till kapitel tre och trängselstudien. Men notera då att de första sidorna i kapitel två, Resvanehistoria, ger en kortfattad historisk bakgrund till resandet i storstaden. Notera också att en person som intervjuades i samband med försöket kommer till tals på de två sista sidorna i kapitel två.)

Metodfrågor

Nedan kommer jag att diskutera urvalet av personer, frågor jag ställde i intervjuerna samt ge exempel på andra möjliga intervju- och undersökningsobjekt samt frågeställningar än dem jag faktiskt valde. Dessutom kommer jag, för att visa hur jag har gått tillväga i mina undersökningar, att besvara bl.a. följande frågor:

- Varför gjorde jag fyra olika undersökningar?
- Hur genomfördes dessa och med vilka skillnader sinsemellan?
- Varför valde jag att göra kvalitativa intervjuer?
- Hur fungerade min kompletterande metodik att samla in resedagböcker från de intervjuade?

Metodfrågorna besvaras dels utifrån den praktiska arbetsprocessen, dels utifrån mer ideala metodologiska principer. Jag har valt att skriva metodfrågorna just som frågor (i kursiv stil), med efterföljande svar. Och jag börjar med den om de olika undersökningarna.

– *Varför flera olika, och i så fall just dessa fyra, studier?*

Jag har inte haft ett enda sammanhållet doktorandprojekt utan utfört undersökningar i flera olika projekt. Avhandlingens struktur speglar därmed att den gjorts i flera etapper, som delstudier med olika finansiering. Bland en dryg handfull studier har jag för avhandlingen valt ut fyra, som alla handlade om människors resor och var avgränsade till Stockholmsregionen.

För miljön och särskilt då klimatproblematiken har det naturligtvis betydelse hur mycket och med vad storstadsborna reser. Studien av bilburna förortsfamiljer var därför inriktad på dem som reser mycket och huvudsakligen med bil, medan jag i studien av bilfria barnfamiljer valde att se dessa som ett slags representanter för de bilfria storstadsborna. Även studien av trängselskatteförsöket berör frågor kring hur mycket och med vad. Studien av elektronisk och rumslig närhet handlar om hur mycket eftersom vi (inom de två projekt som den bygger på) intresserat oss för olika sätt att minska antalet pendlings- och tjänsteresor och/eller deras längd.

Det finns naturligtvis fler skiljelinjer som styrt valet av undersökningsfält, exempelvis har det varit en poäng att i några av projekten utgå från arbetsplatsen (studien av elektronisk och rumslig närhet) och i andra från hushållet och familjen. Bostadens läge i stadslandskapet har varit en annan relevant dimension. I kollektiv- och cykelfamiljstudien har jag valt att intervjua såväl innerstads- som förortsfamiljer (jfr t.ex. Tillberg 2001; Hagman 2005; Hagman & Andréasson 2006). En ekonomisk och klassrelaterad dimension finns också med i bakgrunden. Hushåll med stort ekonomiskt utrymme reser mer och på andra sätt än hushåll och individer med mindre.

På grund av att jag har jobbat i olika projekt har jag inte helt och hållet kunnat planera valet av undersökningar utifrån de olika dimensionerna. Snarare har var och en av mina undersökningar belyst en eller ett par av dessa. Mina undersökningar kan därför betraktas som explorativa. De

pekar på olika möjligheter att i fortsatt forskning välja ut vilka grupper som är givande att studera.

– *Varför kvalitativa intervjuer?*

I sådana samtal (för det är en slags samtal det handlar om) är möjligheterna stora att den intervjuade berättar både om vad hon gör och varför hon gör det i ett enda sammanhang. Poängen är att komma åt hennes egen förståelse av sina handlingar och motiv. Informanternas berättelser hade naturligtvis kunnat samlas in i någon annan form, exempelvis som svar på etnologiska frågelistor eller genom gruppsamtal, s.k. fokusgrupper. Men jag har helt enkelt känt mig mer hemmastadd med kvalitativa intervjuer, som jag tidigare använt i olika sammanhang. Redan i avhandlingsarbetets första intervjuer om resvanor tyckte jag att det skapades ett intressant material.

– *Hur valdes de intervjuade ut?*

Jag har ställt upp kriterier som gällt hushållstyp, boendeort, tillgång till bil, pendlingsvanor, typ av arbetsplats m.m. Sedan har jag utnyttjat mitt eget och mina kollegors kontaktnät. I trängselstudien var det främst museipersonalens (Stockholms stadsmuseum) kontaktnät som utnyttjades. I den studien gjordes också ungefär 50 kortare intervjuer ute på stan, i trafikmiljöer samt vid vallokaler. I en annan studie intervjuades några personer sedan de svarat på anslag där jag sökte informanter. I studien av elektronisk och rumslig närhet skapades kontakter via administrativ personal på företag respektive kontorshotell, som i sin tur rekommenderade mig personer att intervjuas. Bland dem jag fick kontakt med via personliga kontaktnät föll endast ett par personer bort p.g.a. att de inte ville medverka. Ute på stan avböjde ungefär var fjärde person helt att svara på mina frågor.

– *Hur har materialbearbetningen gått till i praktiken. Har intervjuerna blivit utskrivna och arkiverade?*

Nästan alla intervjuer har spelats in utom när de medverkande avböjt eller andra omständigheter förhindrat detta. I den senaste och mest omfattande undersökningen kring Stockholmsförsöket har alla intervjuer skrivits ut. De har arkiverats på Stockholms stadsmuseum tillsammans med ljudinspelningarna (på minidisk och/eller kassetband) och är nu tillgängliga där för andra forskare. De fem intervjuerna i studien om de bilburna familjerna är också fullständigt utskrivna och eftersom den genomfördes månaderna innan trängselstudien passade jag på att även arkivera intervjuerna med de bilburna på stadsmuseet. De övriga studierna är inte arkiverade utan bandinspelningarna förvaras enbart hos mig, liksom även utskrifter och word-filer. Det rör sig såväl om intervjuanteckningar, referat som längre

transkriberade avsnitt. Två andra intervjuerier (trafikexperter respektive miljöintressenter), som inte redovisas i avhandlingen, förvaras också hos mig, helt eller delvis utskrivna.

– *Hur har jag läst, gått igenom och jämfört intervjuerna?*

Jag har läst igenom och så småningom skapat teman. Sedan har jag gjort selektiva läsningar för att hitta passager i intervjuerna som illustrerar mina teman, men också för att hitta variation i, och avvikelser från, de mönster jag tycker mig ha funnit (Arnstberg 1997; Ehn & Löfgren 2001). Jag är medveten om att det finns datorprogram för att analysera kvalitativa intervjuer. Jag har dock inte använt någon sådan metod (och känner heller inte till någon annan etnolog som gjort det).

– *Varför den kompletterande dagboksmetoden?*

För att handlingar och resbeslut kan vara så självklara och rutinmässiga att frågan »Vad brukar du göra?« är otillräcklig. Man är helt enkelt inte medveten om detaljer i det man brukar göra. Genom att skriva ned eller för intervjuaren redogöra för sina resor och aktiviteter timme för timme fångas sådant upp som annars kan glömmas bort (Godskesen 2002:93f). Och om man får en mer fullständig bild av intrikata handlingar och val så kan man i intervjuerna få bättre svar på frågor som berör motiv, orsaker och sammanhang. I tre av studierna har jag därför använt mig av resedagböcker som de intervjuade fyllt i eller rapporterat före eller under intervjun. Ytterligare en poäng är att resedagböckerna liknar de dagböcker som skapas i statistiska undersökningar. De är i någon mån jämförbara med den dagboksmetod som används i de nationella resvaneundersökningar som SCB utför.

I den del av studien av elektronisk/rumslig närhet som utfördes på kontorshotell samt i studien av bilfria barfamiljer använde jag mig inte av dagböcker. Däremot ringde jag efter intervjuerna upp de åtta personerna i den sistnämnda studien och bad dem redogöra för sina resor det senaste dygnet, vilket kan ses som en variant av dagboksmetoden. I studien bilburna familjer fyllde sju av åtta intervjuade i dagboken under 3–6 dagar strax före intervjun. I trängselstudien fyllde 16 av de 20 djupintervjuade i dagboken en dag före, en dag under och en dag efter försöket. De som inte hade fyllt i sin dagbok fick redogöra för det senaste dygnets resor i början av intervjun. På så sätt upprättade jag en dagbok åt dem (för åtminstone en av de tre efterfrågade dagarna).

Jag uppmanade skriftligen och/eller muntligen de intervjuade att i dagböckerna ta med detaljer kring resmålet. En del har varit utförliga med sådan bakgrundsinformation medan andra i stort sett bara angivit tidpunk-

ter och platser som varit start och mål för sina resor. Det har dock inte haft så stor betydelse om dagboken varit knapphändig på bakgrundsinformation. I de flesta fall har jag i intervjun kunnat be personen att redogöra för orsaker och motiv bakom resorna som noterats.

– *Hur har dagböckerna ev. fungerat som empiri för beskrivningar av intervjupersonernas resmönster?*

Jag har i första hand använt intervjuerna för att rekonstruera resmönstren och dagböckerna har som sagt varit ett underlag i själva intervjusituationen. Men de har också fungerat som en kontrollstation i efterhand när jag gått igenom mina beskrivningar. Dessutom har jag i studien av de bilburna familjerna gjort en enkel kvantitativ sammanställning av antalet resor, med hjälp av dagböckerna (se kap. 5).

– *Vad handlade intervjuerna om, vilka frågor ställdes?*

Intervjuerna har byggts upp kring ett antal teman. De viktigaste är helt enkelt a) personens eller hushållets resor som de ser ut i dagsläget; b) förändringar i resmönstren som den intervjuade kan redogöra för om hon blickar bakåt ett antal månader eller år; c) uppfattningar om aktuella politiska åtgärder och den regionala trafiksituationen samt d) egna idéer kring förbättringar för de egna resbehovens skull respektive för trafiksituation och miljöpåverkan i stort. Intervjuerna kan betecknas som löst strukturerade och avsedda att leda fram till berättelser om varje persons eller familjs transportvardag. Dessa berättelser är därmed något jag och de intervjuade i våra olika roller konstruerat tillsammans.

– *Vilka teman kunde därutöver ha berörts?*

Jag kunde ha låtit berättelserna handla mer om upplevelsen av att göra en specifik resa och frågat hur människor känner sig i bilen, ombord på tunnelbanevagnen eller på cykeln, vilket kan vara viktigt för deras resvanor. I intervjuerna uttrycker deltagarna känslor inför de olika färdmedlen, som »jag gillar att cykla därför att jag får motion«. Men samtalen har sällan på ett djupare plan handlat om hur det känns när man reser på ett visst sätt. Jag vet därför inte hur viktig den aspekten kan vara.

– *Vilka undersökningsobjekt kunde ha tillfört något ytterligare?*

I linje med ovanstående så kunde undersökningar av själva resupplevelsen ha tillfört något. Jag kunde t.ex. ha observerat människors kroppsliga strategier och känslouttryck ombord på kollektivtrafiken, vilket är just vad etnologen Tom O'Dell (2007) gjort under sina resor på ett regionalt pendeltåg. Att göra intervjuer som medföljande på kollektivtrafik och i bilar hade kunnat vara en metod. I en sådan konkret situation och kontext

kunde jag ha ställt frågor om upplevelsen av det slags resa jag följde med på, exempelvis en pendlingsresa.

En möjlighet på en annan nivå hade varit att jämföra resvanor mellan olika platser i världen, exempelvis i städer av Stockholms storlek i Europa. Resandets villkor är kulturellt bestämda och ett komparativt perspektiv tydliggör hur olika sociala mönster ger upphov till olikartade dagliga resmönster. Man kan föreställa sig stora skillnader mellan vad man reser till (ärenden) och hur man planerar och organiserar sitt resande mellan olika delar av Europa. Men sådana jämförelser finns alltså kvar att ägna sig åt efter min disputation.

2. Att analysera resvanor

I DETTA KAPITEL kommer jag först att ta upp hur etnologer och forskare inom besläktade discipliner analyserat resvanor. Sedan kommer jag att presentera mina teoretiska redskap.

Ett historiskt perspektiv

När det gäller den lokala kontexten för stockholmarnas resande är det relevant att fråga sig: Hur blev det så här? Det historiska arvet i form av vägnät, spårdragningar och bebyggelse har skapat utvecklingsriktningar samt låsningar och trögheter. Lokaliseringen av bostäder och arbetsplatser har gett upphov till tydliga pendlingsmönster. Resmönstren har också utvecklats i samspel med fritidsvanor, ekonomiska möjligheter och annan bebyggelse, exempelvis nya köpcentra. Beslut som togs för femtio år sedan om vägnät och tunnelbanebyggande styr fortfarande dagens möjligheter och hindrar snabba och radikala förändringar. Konkreta exempel utgörs av hur olika delar av storstaden byggts under olika epoker (se t.ex. Gullberg & Lundin 2007). Innerstadsbebyggelsen utformades till stora delar för persontransporter till fots. Detta gällde särskilt fram till 1800-talets slut. Det är fortfarande lättast att leva som fotgängare och kollektivtrafikanter där och svårast som bilist, jämfört med förorterna. Förorter som byggdes under drygt första halvan av 1900-talet planerades för spårtrafik (fr.o.m. 1930-talet även för busstrafik), vilket också avspeglas i att många som bor där idag pendlar med kollektivtrafik. Förorter byggda under 1900-talets andra halva innehåller ofta en kärna med flerfamiljshus och kommersiella lokaler som ligger vid en tunnelbane- eller tågstation. Dessa kärnor är både spår- och bilplanerade med starka inslag av trafikseparering. Utanför och mellan kärnorna har på många håll villaområden successivt byggts, i vilka biltrafiken blivit dominerande.

Fram till mitten av 1900-talet höll sig stockholmarnas reslängder med motordrivna fordon med god marginal inom ramarna för vad som i aktuell forskning kallas för hållbart ur energi- och klimatsynpunkt (Gullberg 2001; Åkerman m.fl. 2007). Kollektivtrafik och cykeltransporter ökade mer än bilresorna under 1900-talets första hälft (Gullberg 2001:301-326). Däremot ökade resandet totalt sett i snabb takt när stan växte. Inflyttningen till Stockholm var stor, nya förorter byggdes och befolkningstätheten i innerstan sjönk, vilket brukar kallas för suburbanisering (a.a.). Om ökningen av de dagliga pendlingsresornas längd i samband med suburbaniseringen hade

fortgått i samma takt under hela 1900-talet som under 30-talet till 60-talet skulle resandet idag varit ännu större. Suburbaniseringen var alltså den första problematiska trenden för invånarnas resor. Men det var en trend som mattades av från och med 70-talet.

Färdmedelsfördelningen till bilens fördel kan betraktas som den andra ohållbara trenden. Under 1900-talets första hälft var bilresandet i Stockholm så litet att det knappast skulle setts som ett miljöproblem ur dagens perspektiv. Men från och med 50-talet ökade bilresandet snabbare än kollektivresandet i absoluta tal (d.v.s. det totala antalet personkilometer per trafikslag i Stockholms län). Denna trend bröts under 70-talet, då både bil- och kollektivresande per capita var så gott som oföränderligt (a.a.).

En annan studie visar att mellan 1950 och 1975 ökade genomsnittssvenskens resande från en halv mil till tre mil per dag (Krantz 1999). Men följande 20 år höll sig reslängden, enligt Krantz, relativt stabil, kring tre och en halv mil per person och dag. Enligt ett nationellt trafikforskningsinstitut ökade resandet med drygt en procent per år under 90-talet (SIKA 2002). I Stockholm började biltrafiken åter öka mellan 1982 och 1989 medan kollektivresandet minskade något. Trenden bröts tillfälligt under den ekonomiska svackan i början på 90-talet. Sedan dess har reslängden för såväl kollektivtrafik som biltrafik i Stockholm visat en svagt uppåtgående trend i förhållande till folkmängden (Gullberg 2001; RTK 2003).

Teknikeffektivisering och minskning av hälsofarliga utsläpp från fordonens motorer kan betraktas som en viktig trend under 1900-talets sista fjärdedel. Dock har effektiviseringen ätits upp av att motorstyrkan i bilarna har ökat i takt med effektivitetsförbättringarna. Utvecklingen mot mer motorstarka och även tyngre bilar kan därmed betraktas som en tredje negativ trend.

Man kan alltså se att suburbanisering, bilresande som tar andelar från kollektivtrafik samt en utveckling mot mer motorstarka bilar är trender som under 1900-talet försämrat förutsättningarna för ett hållbart transportsystem i Stockholmsregionen.

Minskningen av befolkningstäthet och ökningen av andelen biltrafik har dock mattats av eller brutits under århundradets tre sista decennier och förutsättningarna på dessa punkter är därför något bättre än i en del jämförbara städer. Det bör dock påpekas att en form av suburbanisering, s.k. regionförstoring, idag utgör en problematisk trend. Människor som bor i orter på flera mils avstånd från Stockholm pendlar dit för att arbeta, vilket har underlättats av förbättrad spår- och vägtrafik.⁷ En befolkningstillväxt som främst sker i de yttre och glesare delarna av Stockholmsregionen kan leda till att bilismen ökar mer än kollektivtrafiken.

Färdmedelsvalen styrs i hög utsträckning av bebyggelsens och transportsystemen historiskt givna karaktär och utbredning. Dessutom präglas uppfattningar kring när, var och hur man kan använda de olika färdmedlen av deras historiska framväxt. När tunnelbanan, bussen eller bilen slog igenom diskuterades vilka resor och aktiviteter man kunde använda dem till. Attityder och idéer slog rot i stadsbornas medvetanden samtidigt som de rent fysiskt vande sig vid att använda färdmedlen. Resvanor verkar också kunna gå i arv från förälder till barn. Naturligtvis förekommer protestreaktioner, avståndstaganden och helomvändningar. Men de som har studerat färdmedelsval mot bakgrund av uppväxtens resor med föräldrarna konstaterar att överföringen är tydlig (Andréasson 2000; Sandqvist & Kriström 2000). Det gäller såväl kollektivtrafiksvanor som cykel- och bilvanor.

Tillsammans skapar transportteknologier, stadsstrukturer, resvanor och långlivade föreställningar resmönster som är beroende av tidigare vägval, något som på engelska kallas path dependence, d.v.s. stigberoende (David 1985; Jonsson 2006:58f). Detta gör det svårt att vända om och prova att följa en annan stig än den redan inslagna för resandets utveckling.

Ändå sker förändring och man kan säga att idén om planeringen av biltrafik är något som så sakteliga börjar omprövas. Sedan 1950-talet har planeringen skett utifrån de behov politiker och ansvariga tjänstemän har kunnat se framför sig. Detta har i korthet inneburit att man har förutsett en ökande biltrafik och dimensionerat och byggt ut vägar utifrån dessa prognoser. På senare tid har dock uppfattningen spritts bland trafikforskare och planerare att prognoserna delvis är självuppfyllande. Om man lyckas bygga ut kapaciteten i takt med den förväntade efterfrågan så skapar de nya resmöjligheterna ytterligare ny trafik. Om man däremot inte bygger ut i takt med prognoser av detta slag så blir trafikökningen betydligt mindre. I det senare fallet kan man ändå utgå ifrån att det skapas en balans mellan efterfrågan och utbud av resmöjligheter, åtminstone så länge trafiken inte förlamas av trängsel. När denna insikt så småningom slagit rot bland trafikplanerare och politiker har det av trafik- och mobilitetsforskare betecknats som en ny realistisk politik (se t.ex. Urry 2004).

Ungefär samtidigt som miljöfrågorna kom in i bilden avtog takten i väg- och spårbyggandet i Stockholms stad och trängseln ökade. Sedan 70-talet har trafikfrågor ofta hamnat i politisk långbänk när det gällt att förankra och genomföra beslut. Förmodligen har händelser som almstriden i Kungsträdgården bidragit till att det blivit svårare att få igenom stora ingrepp i stadsbilden (se t.ex. Stahre 1999). Striden handlade inte bara om träden på en central och välbesökt offentlig plats utan även om biltrafiken i innerstaden. Dessutom var medinflytande i planeringsprocesserna en stridsfråga.

Därefter har medborgerligt inflytande blivit inskrivet i plan- och bygglagen och organisationer som Alternativ Stad och Naturskyddsföreningen har varit engagerade i trafikpolitiken.

Man kan kanske säga att Stockholms stad »blivit full av« infrastruktur. I länet och Mälardalen i övrig har det däremot funnits gott om plats och där har trafikkapaciteten byggts ut fortlöpande. Det har bidragit till att alltfler människor i regionen är i rörelse. Belastningen på det s.k. Saltsjö-Mälarsnittet i Stockholms stad, som delar regionen i en nordlig och en sydlig del, har därmed ökat.⁸



Saltsjö-Mälarsnittet i centrala Stockholm, först byggt för fotgängare och handel via bl.a. båttransporter, i mitten av 1900-talet kompletterat (bypass-opererat?) med pulsådror för andra trafikslag.

Men i och kring Stockholms stad har vägnätet alltså inte byggts ut i takt med förväntade trafikökningar under de senaste decennierna. Detta kan man antingen se som själva orsaken till dagens problem med trängsel eller som en lyckosam förutsättning för en realistisk politik. Kollektivtrafikandelen i Stockholmsregionen är fortfarande hög och man kan i enlighet med den nya realismen välja att göra vägutbyggnader strategiskt, så att de inte skapar förutsättningar för stora trafikökningar. Men i motsatt riktning verkar bl.a. en hög andel gles villabebyggelse samt inköps- och fritidsvanor som blir beroende av relativt långa, snabba eller högfrekventa resor.

Om man skulle lyckas bygga förbindelser i takt med en prognostiserad efterfrågan – t.ex. för att skapa en friktionsfri rusningstrafik – genereras en överkapacitet i vägnät och kollektivtrafik under tidpunkter utanför rusningstrafiken. Då utnyttjar människor och företag kapaciteten för olika slags tillägg till sina resmönster, dessa kan ofta höja livskvaliteten ur den enskildes perspektiv, men de är sällan optimala ur ett miljömässigt eller ekonomiskt helhetsperspektiv.

De tre trenderna suburbanisering, ökande andel biltrafik samt motorstarkare bilar är alla knutna till bilismen som samhällsfenomen. Håkan Andréasson (2000) har behandlat bilismens framväxt i sin avhandling om göteborgarnas resvanor. Det är för övrigt den etnologiska avhandling som är mest besläktad med min, eftersom vi utforskar samma slags empiriska fält (resandet i staden) med likartad intervjumetodik. Jag återkommer till Andréassons avhandling nedan när jag går igenom en handfull nordiska avhandlingar som bygger på kvalitativa studier av nutida resvanor. Här kommer jag enbart att ta upp Andréassons historiska perspektiv.

Andréasson skriver att den stora expansionen av dagligt resande skedde i samband med en hittills oöverträffad transformation av samhället i termer av ökande välstånd, nyskapade konsumtionsarenor och förändring av storstädernas geografiska struktur. Kulturella faktorer som spelade in bestod i förväntningar på vad det moderna livet kunde erbjuda. Såväl politiker och stadsplanerare som medborgare var uppfyllda av de framtidsmöjligheter som öppnade sig och konkret gestaltades i nya sätt att bo, resa och leva. Tillsammans med de stora ekonomiska och teknologiska möjligheter som öppnade sig bidrog förväntningarna på det moderna till att vardagslivet och dess resmönster transformerades. Andréasson påpekar att bilresandet stod för nästan hela ökningen av den dagliga reslängden under 1950- och 60-talen. Bilen symboliserade och förkroppsligade dessutom utvecklingsoptimismen och strävan efter det moderna. Den är en av flera moderna företeelser som med en kraftfull början på 50- och 60-talen omskapat samhället, menar Andréasson. Även internationellt förs bland kulturteoretiker en diskussion kring hur bilen kommit att präglade tillvaron i det moderna samhället (se t.ex. Miller 2001; Featherstone, Thrift & Urry 2005; Böhm m.fl. 2006). Genom att uppmärksamma och förstå detta kan forskningen eventuellt bidra till att hantera biltrafikens problematiska konsekvenser. Antropologen Daniel Miller hävdar dock att kunskapsläget ännu är dåligt eftersom kultur- och samhällsvetare i stort sett har förbisett bilen i förhållande till annan materiell kultur som t.ex. mat, kläder och bostäder (Miller 2001b). Han identifierar ytterligare ett kunskapsproblem när han skriver att det funnits en tendens till att betona bilens negativa konsekvenser sna-

rare än ta fram »empatiska redogörelser för bilkonsumtion i specifika kulturella kontexter« (a.a.:8).

Kanske är det på grund av slagsidan mot bilkritiska utgångspunkter som det finns få studier av hur biltillväxningen gått till i detalj bland enskilda människor och hushåll historiskt sett. Men i det långa perspektivet går att se att vanor och praktiker kommit till respektive fasats ut. Uppdykanden och försvinnanden går också att spåra när det gäller kulturellt förankrade motiv bakom resorna. Socialantropologen Olle Hagman har liksom Håkan Andréasson gjort en grundlig läsning av litteratur kring bilismens historia (Hagman 1999). Han noterar att det i USA under mellankrigstiden »utvecklades en helt ny livsstil baserad på bilen« (a.a.:28). Det nya bestod i att bilen, särskilt i de nya förstäderna, blev ett universalfordon för såväl familjeutflykter som inköpsresor och resor till och från arbetet. När Hagman och Andréasson kartlägger svenska förhållanden ser de att nya transportvanor inte bröt igenom på dessa olika områden samtidigt. Det gick decennier från det att cykeln och bilen blev utflykts- och semesterfordon till att bilen också uppfattades och användes som ett redskap för rutinmässiga inköp.

Andréasson har ett kapitel byggt på trafikhistorisk litteratur samt på memoarer och liknande där han hämtat ögonblicksbilder av hur människor sett på biltrafiken. Han menar att ännu i början på 70-talet kunde de flesta av de nödvändiga inköps- och pendlingsresorna, även för flertalet hushåll med bil, ske till fots, cykel eller med kollektivtrafik. Bilen användes snarare för det lilla extra, för lyxkonsumtion och förhöjd livskänsla. »Köpcentrum där det gick att handla köttfärsen för ett lägre kilopris än i närbutiken, eller festklänningen billigare än i stadens modebutiker upptäcktes«, skriver Andréasson (2000: 92f). Han går sedan inte närmare in på dessa två exempel på förskjutningar i konsumtionsmönstren. Men vad han antyder är att det går en slags gräns mellan en spännande upptäckt av en ny möjlighet och inlemmandet av denna möjlighet i vardagsrutinerna.

Köttfärsen är nog ett bra exempel. Generationer av konsumenter har vid det här laget tagit steget från de små närbelägna kyldiskarna till större och mer avlägsna. Alla har i någon mening gjort sina egna upptäckter av det lägre kilopriset, men upptäckten känns säkert inte lika modern och spännande nu som på 70-talet. Exemplet visar också vilken tid det tar att genomföra ett skifte. Trots att nya stora matvaruhus kontinuerligt uppförts i storstädernas utkanter så promenerar storstadsbor fortfarande till den lokala butiken och köper mjölk och bröd och ibland även malet kött. Nya handlingsmönster överlagrar gamla snarare än att helt ersätta dem. Detta visar hur gradvisa och smygande förändringar skett i den mångfald aktiviteter

som utgör vardagstillvaron. Även i nutiden är det intressant att söka förstå sådana förändringar. Man bör fråga sig med vilka motiv människor prövar nya inslag i vardagslivet och eventuellt skapar nya vanor kring dessa. Den sortens bilens resvanehistoria, som bl.a. Andréasson och Hagman tecknar, är till hjälp för att förstå hur överväganden och val hos dagens storstadsbor kan vara delar av långsiktiga och generella förändringsprocesser.

Jag har dock velat undvika att hänga upp mina undersökningar enbart kring bilen som samhällsfenomen. Vardagsvanor, planering, resmönster m.m. har förändrats på andra sätt än de som direkt har att göra med bilkulturen. Jag vill därför ställa frågor om hur användningen av andra transportslag och även kommunikationsteknologier förändrats under de senaste decennierna. Men närmast kommer jag att presentera de fem avhandlingar kring resvanor som jag förhåller mig till.

Fem besläktade avhandlingar

Med min avhandling skriver jag in mig i en svensk och dansk tradition av avhandlingar kring resvanor. Mina föregångares avhandlingar lades fram under åren 2000–2002 och representerar disciplinerna etnologi, statsvetenskap, kulturgeografi, tekniksociologi respektive sociologi (Andréasson 2000; Krantz Lindgren 2001; Tillberg 2001; Godskesen 2002; Waldo 2002). Tematiskt fokuserar avhandlingarna på bilresor i förhållande till kollektivresor mot en miljöbakgrund.

Avhandlingarna utmärks av att de bygger på samtalsintervjuer som ges mycket utrymme i form av citat, referat och berättelser. Därmed åstadkoms en del av det som Miller efterlyser vid samma tid, nämligen empatiska redogörelser för bilisters och andra trafikanter upplevda behov och konkreta bruk av färdmedlen (Miller 2001b). Att jag funnit få sådana empiriskt grundade redogörelser i aktuell internationell litteratur kan bero på att den litteraturen vanligen har ett bilkritiskt fokus. Fördelen med ett sådant fokus är enligt Miller att den fäster uppmärksamheten på bilismens implikationer (eller externaliteter) i form av sammanlagda miljö- och hälsoeffekter, dominerande väglandskap samt arbets- och fritidsmönster. Nackdelarna är en tendens till reduktionism, brist på (ur värderingssynpunkt) neutrala redogörelser för bilanvändning samt avsaknad av en problematiserande diskussion kring vad en bil egentligen är.⁹

Så om jag återvänder först till Andréassons (2000) avhandling, så gör denne en poäng av att res- och aktivitetsmönster inte förändras på samma genomgripande sätt idag som under bilens genombrottstid. Samtidigt hävdar han att grundläggande drag i bil- och resvanor som uppstod då fort-

lever och vidarebefordras till nya generationer. Andréassons analys av de (medelålders) intervjuades uppväxt visar att de som reser mycket (och gör så främst med bil) har växt upp med bilkörande föräldrar medan de som reser mindre och i högre utsträckning med kollektivtrafik betydligt oftare har haft en uppväxt som inte präglats av bilresor. Mellan grupperna går en klassmässig skiljelinje mellan de som växt upp i villasamhällenas medelklass respektive som arbetarklass i förorter dominerade av flerfamiljshus. Till viss del handlar färdmedelsvalen om vad man har råd med. Men utöver det finns en prägling på bilism eller kollektivtrafik via uppväxten, menar Andréasson. Han hävdar därmed att (de olika slagens) resvanor hos 1990-talets medelålders göteborgare är efterdyningar av efterkrigstidens moderniseringsprocesser.

Andréasson bygger sin analys kring individualitet och reflexivitet, två teoretiska teman som är relaterade till modernitetsbegreppet. Han lyfter fram individualitet som en underliggande faktor bakom vanebilismen. Bilens skapar en skyddad zon där man får vara ensam, koppla av och ställa om sig mentalt.

För kulturgeografen Karin Tillberg (2001) är modernitet också ett centralt begrepp, liksom även genus. Hon har studerat barnfamiljer i en stad samt mindre samhällen på landsbygd i en del av Gästrikland. Tillberg använder modernitetsbegreppet främst för att diskutera de aktiviteter som familjerna reser till, särskilt då till barnens fritidsaktiviteter. Medan Andréasson fokuserar på moderniteten i själva resandet koncentrerar sig Tillberg på moderniteten som en grundläggande aspekt av de aktiviteter människor reser till. Båda diskuterar t.ex. individualitet i förhållande till modernitet, men Tillberg är främst intresserad av individualitet som en drivkraft bakom fritidsaktiviteter. Hon har i sitt empiriska material upptäckt att särskilt bland familjer som bor i mindre landsbygdssamhällen upptar skjutsandet av barn till fritidsaktiviteter en stor del av fritiden.

Tillberg skriver att modernitet inbegriper en viss syn på individen och på barnet. I denna ingår utvecklande aktiviteter (utanför skolans ram) som en viktig beståndsdel, aktiviteter som ofta först skapas och organiseras i urbana miljöer. Barnens aktiviteter bör ses som en del av en urban livsstil som anses värdefull (att leva upp till) bland föräldrar som valt att bo i lantlig miljö, trots att det ofta innebär långa och frekventa resor.

Till skillnad från övriga fyra avhandlingar spelar ett kvantitativt perspektiv en viktig roll hos Tillberg. Hon har bl.a. visat hur föräldrarna i landsbygdssamhällen ägnar mer tid åt att skjutsa till fritidsaktiviteter jämfört med föräldrar i regionens centralort. Detta gäller särskilt för kvinnorna. Kombinationen av kvantitativa och kvalitativa angreppssätt gör att Till-

berg kan visa på resandets konkreta ökning samtidigt som den kopplas till en tidsanda.

Den s.k. senmodernitetens villkor ses i avhandlingarna (med undantag för hos Krantz-Lindgren) som den kontext i vilken aktiviteter och företeelser blir meningsfulla. Godskesen försöker sig tillsammans med Røpke (1998) på att sammanfatta modernitetsbegreppet. De skriver bl.a. att ett drag i moderniteten som skiljer den från föregående epoker är att sociala roller är vaga och spelas upp på en mångfald arenor. Detta speglar en social och ekonomisk struktur i vilken det är viktigt att vara beredd på förändring och att vid behov kunna omdefiniera sin sociala position. Detta skapar en hög grad av reflexivitet som innebär att sociala praktiker kontinuerligt omvärderas av individen och kollektivet. Denna syn på ökad reflexivitet och individer som, jämfört med tidigare epoker, är mer aktivt väljande har dock kritiserats av bl.a. Campbell (1996), vilket jag strax återkommer till.

Sociologen Åsa Waldo (2002) fokuserar på andra modernitetsrelaterade drivkrafter bakom resandet än de som övriga nämnda avhandlingsförfattare tar upp. Hon hävdar att viktiga drivkrafter har rötter i själva moderniseringen av städerna och stadslivet. Modernitetens fysiska och geografiska strukturer samverkar med sociala strukturer när de präglar vardagslivet och dess resmönster. De byggda strukturerna har t.ex. skapat utrymme för kulturellt präglade företeelser som driver eller lockar människor att göra inköp och spendera sin fritid i olika delar av storstaden.

Hon har funnit att de intervjuade i Malmö gör sina val kring av boende respektive platser för inköp på grundval av hur socialt attraktiva olika delar av staden är. Det finns därmed en social mekanism som gör att människor med tillräckliga resurser väljer de positivt segregerade bostadsområdena. Hos dem som bor i lågstatusområden finns liknande mekanismer bakom valen av var de gör sina inköp. De väljer hellre stormarknader som ligger utanför de egna stadsdelarna, särskilt om de har resurser i form av egen bil. Mekanismen kallar Waldo den sociala valprincipen, vilken i likhet med bl.a. bortstötningsprincipen och förmedlingsprincipen utgör segregationsprinciper. Förmedlingsprincipen innebär att myndighetspersoner kan bidra till segregation genom att tillskriva områden olika värden. Waldos uppläggning är nämligen att intervjua även myndighetspersoner och planerare och därmed jämföra och kontrastera uppfattningar om bl.a. områdets status och hur och vart man behöver resa. Resandeströmmar och färdmedelsval hänger alltså samman med den sociala differentieringen vilket i sin tur, enligt Waldo, innebär att kulturellt konstruerade uppfattningar reproducerar och förstärker den modernistiska urbanstrukturens effekt på dagligt resande.

Waldo tar i sin avhandling också upp betydelsen av hur människor planerar sina dagliga tidsscheman. Från vissa teoretiska utgångspunkter gällande tidsuppfattning diskuterar hon hur de intervjuade i hennes studie hänvisar till tidsmässiga krav och begränsningar när de resonerar kring sina resor och färdmedelsval. Jag kommer att relatera till hennes tidsanvändningsbegrepp i kapitel 7 om de kollektiv- och cykelresande barnfamiljerna.

Statsvetaren Petra Krantz Lindgren (2001) har koncentrerat sig på en av det nutida bilsamhällets paradoxer, nämligen motsättningen mellan ett väl utvecklat miljömedvetande och frekvent bilkörning. Hon har intervjuat bilister i ett par städer och funnit två huvudkategorier av sätt att försvara det egna bilresandet ur miljösynpunkt, förklaringar respektive ursäkter. Förklaringar innebär att goda skäl för bilåkande lyfts fram, medan ursäkter utmärks av att gör bilåkandet mer acceptabelt utan att ensamma kunna »förklara varför man åker bil« (a.a.:142). En ursäkt som särskilt intresserar Krantz Lindgren är att just de egna resorna skulle vara försumbara i förhållande till transporter i stort eller hela samhällets miljöpåverkan. Somliga intervjuade använder sig av denna ursäkt, medan andra istället lyfter fram den negativa betydelsen av sitt eget bilresande. Då är en vanlig ursäkt istället att man »har råd med lite bilkörande« eftersom man gör flera andra saker för att minska sin miljöpåverkan.

Krantz Lindgrens intervjumaterial verkar likna det hos de andra författarna, men utmärkande är att hon analyserar det från en avgränsad utgångspunkt, nämligen individens förhållande till föreställningen om bilkörningens miljöpåverkan och det egna faktiska valet att ta bilen. Hon använder den amerikanska psykologens Leonard Festingers begrepp kognitiv dissonans. Han introducerade det på 50-talet och det syftar på värden och attityder som hamnar i konflikt hos individen.

Krantz Lindgrens berör dock inte den kulturella nivån (hon tar t.ex. inte upp den kollektiva konstruktionen av, eller historiska bakgrunden till, föreställningarna och motsättningarna hon behandlar). Men hon ger en stringent, empiriskt grundad bild av hur ett nutida dilemma gestaltas på individuell nivå.

Stabilitet och brytpunkter i resvanor

Den danska tekniksociologen Mirjam Godskesen (2002) är intresserad av förhållanden som kan förklara skillnader mellan hur olika barnfamiljer i Storköpenhamn hanterar sina vardagliga resor. Utifrån sina intervjuer gör hon, angående skillnaden mellan vanebilister och bilfria, reflektionen att bilbruk inte behöver vara mer vanebildande än t.ex. bruk av kollektivtrafik (a.a.:264–272). Hon noterar att i båda fallen är vardagslivets stabiliserande

krafter starka. Som jag tolkar Godskesen menar hon att stabiliteten, eller trögheten, även kan vara en förutsättning för att uppnå miljömål. I sin avslutande diskussion skriver hon t.ex. att nästan hälften av Köpenhamns familjer saknar egen bil. Hon vill mot bakgrund av sin undersökning slå fast att det genom politiska åtgärder bör vara lättare att bidra till att behålla denna bilfrihet än att få familjer med bil att göra sig av med den eller att köra mindre (a.a.:283f). Storstadens vardagsliv och resmönster bör därmed ur miljösynpunkt inte enbart uppfattas som ett problematiskt förändringsobjekt, det rymmer också en hel del relativt godartade och stabila förutsättningar

Ett område som Godskesen, och även jag, ägnar särskilda avsnitt åt är hur resvanorna utvecklas under levnadsloppet. Ett viktigt begrepp för Godskesen är brott (på danska brud) i betydelsen brytpunkter. Hon jämför i ett avsnitt en familj med bil och en utan och skriver att livssituationen i form av bostäders och arbetsplatsers läge, tillgång till kollektivtrafik, aktivitetsmönster m.m. är mycket likartad för de två familjerna (a.a.:233–247). Det är inte så att familjen med bil har högre inkomst, utan i detta fall är det faktiskt tvärtom den billösa familjen som tjänar mer. Ungdomstidens resor och mer eller mindre tillfälliga bilinnehav skiljer sig inte heller åt, menar Godskesen. Däremot finns stora skillnader i de val de gör när de byter jobb och framförallt när de skaffar eget hus respektive när de får barn och dessa kommer upp i förskoleåldern. Efter dessa brytpunkter har sedan ett respektive två decennier förflutit då familjernas bil- respektive cykel- och kollektivtrafiksbaserade resmönster uppvisat vad Godskesen kallar självförstärkande tendenser. Mönstren har utvecklats i förhållande till de teknologier de skaffat sig tillgång till samt i förhållande till deras förståelse av vad som är praktiskt och naturligt.

Godskesen använder också begreppet möjlighetssökande (a.a.:71f, 239ff, 245ff, 275f). Kortfattat ser hon möjlighetssökandet som en viktig strategi bland dagens köpenhamnska barnfamiljer för att i vardagen skapa utrymme och möjligheter för valfrihet och improvisation. Denna möjlighet till improvisation utnyttjas inte hela tiden. Men som en bakomliggande faktor kan möjlighetssökandet vara viktigt. Sökandet efter möjligheter styr mycket av den kortsiktiga planeringen i hushållet och får även effekter på det långsiktiga utvecklandet av resvanor. De möjligheter ett par skapar genom att t.ex. skaffa en andra bil tenderar på sikt att fyllas ut av nya resmönster, även om möjligheterna till en början inte utnyttjas särskilt mycket. Detta är något som Godskesen resonerar kring från bl.a. tekniksociologiska utgångspunkter. Jag kommer att återvända till Godskesen och möjlighetssökandet i kapitlet om familjer med (6) respektive utan bil (7) samt i levnadsloppskapitlet.

Nedan kommer jag att presentera två teoretiska spår, kring vanor respektive kring s.k. aktörsnätverk. Genom att följa dessa spår kan jag ställa frågor kring vad resvanor är och hur de förändras. Aktörsnätverksteorin, förkortas härnäst ANT, går i korthet ut på att teknologiska objekt och infrastruktur stabiliserar maktrelationer och samhällsförhållanden (Latour 1998). ANT brukar därför tillämpas på teknologiska projekt i sitt sociala sammanhang (Hagman 2005). I förhållande till mycket av den övriga forskningen kring hur den sociala verkligheten konstrueras av människor själva, och dit hör de teorier kring vanor som jag kommer att ta upp, så betonas inom ANT särskilt det materiella perspektivet, närmare bestämt betydelsen av människors förbindelser med, och via, konstgjorda ting (Czarniawska 2005). Bland annat därför blir ANT intressant för mig som ett komplement till teorier kring vanor.

Resvanor

Begreppet resvanor är etablerat och centralt inom transportforskningen. Det främsta svenska exemplet på hur det används i kvantitativa studier utgörs av de nationella resvaneundersökningarna. Dessa har genomförts sedan 1978 och förkortades fram till 1998 RVU och därefter RES. I Statistiska centralbyråns första publicering av resultat från 1978 års undersökning finns ingen definition av begreppet resvanor. Däremot anges att undersökningen omfattar de intervjuades (ca 8000 personer) förflyttningar med alla färdmedel under den s.k. mät dagen.

Kulturgeografer hör till dem som varit flitigast med att använda resvaneundersökningar för kvantitativa analyser. Lars-Gunnar Krantz (1999) baserar t.ex. sin avhandling på RVU för en handfull av åren mellan 1978 och 1997. Han har valt rörlighet som begrepp »för att beteckna faktiskt beteende i form av utförda resor« (a.a.:3). Krantz tyckte förmodligen att detta begrepp var bättre än resvanor, men han är överens med SCB om att undersökningsobjektet är faktiskt utförda förflyttningar. Om resorna är resultatet av vanor eller inte är helt enkelt något som inte brukar undersökas i resvaneundersökningar eller i analyser av materialet. Resvanor blir i dessa sammanhang en flitigt använd, men ofta underförstådd och oproblematiserad beteckning. Det är därför logiskt att som Krantz välja andra begrepp än resvanor för sitt studieobjekt, exempelvis rörlighet, resor eller förflyttningar.

Inom andra discipliner, främst psykologi, är det dock vanligt att studera vaneaspekten av resor. Nämnas kan en debatt bland psykologer kring i vilken utsträckning individens resbeslut är medvetet övervägda. Förenklat uttryckt återfinns på ena sidan i denna debatt de som hävdar att beteendet

är planerat och på den andra de som hävdar att det är automatiskt eller vanemässigt. De psykologer som ser resbeteenden som planerade menar att resbeslut i första hand vägleds av vad individen bedömer som de sannolika konsekvenserna av ett sådant beslut (attityd), av vad hon uppfattar som normativa förväntningar bland medmänniskor (subjektiv norm) samt av vad hon tror att det finns för några konkreta omständigheter som kan underlätta eller förhindra beteendet (upplevd beteendemässig kontroll). Detta följer en bland psykologer vedertagen teori kring planerat beteende där mänskliga handlingar i första hand ses som övervägda, kontrollerade samt planerade (Bamberg, Rölle & Weber 2003).

Verplanken och Aarts (1999) har enligt Bamberg, Rölle m.fl. (2003) å andra sidan visat att vanor dämpar bearbetningen av information om handlingsmöjligheter och kontexten kring ett val. Vanor åtföljs i så fall av en kognitiv orientering som, enligt Bamberg och hans medförfattare, skulle göra individen mindre uppmärksam på ny information och nya handlingsinriktningar. Bilkörning har lyfts fram som ett typiskt exempel på ett vanemässigt beteende som genomförs relativt oberoende av variationer i kontexten. Verplanken, Aarts m.fl. (1994) menar att när bilkörningen väl har utvecklats generaliseras den till många olika situationer. Den blir en generell vana.

Psykologernas begrepp och förklaringsmodeller kring vanor är dock svåra att använda för kulturforskaren, vilket beror på att de bygger på strikt definierade aspekter av det individuella medvetandet. Sådana definierade aspekter är bl.a. graden av målinriktning, medvetenhet samt mobilisering av kognitiva resurser förknippade med en viss vanehandling (Nordlund 2002:8). Individen står sedan mellankrigstiden i fokus för psykologernas vanebegrepp medan den akademiska arbetsfördelningen varit sådan att kulturforskarna ägnat sig åt kollektivt skapade vanor, från sed och tradition till rutin (Ehn & Löfgren 2007:81).

För att exemplifiera även den kvalitativt inriktade transportforskningens användning av begreppet resvanor vill jag återvända till några av de fem avhandlingar som diskuterades ovan. Faktum är att endast i en av dem, Godskesen (2002), fokuseras på vanor eller rutiner som ett teoretiskt underbyggt begrepp. Andréasson (2000) har valt att utveckla andra begrepp, av vilka ett par nämnts ovan. Waldo (2002) ägnar ett par avsnitt åt vanors stabilitet respektive förändring. Men inte heller hon förankrar sina diskussioner kring bl.a.»vanans makt« teoretiskt. Hon definierar dock begreppet resandestilar som hon sedan knyter till sin redogörelse för de intervjuades vanor. Krantz Lindgren och Tillberg tar i stort sett inte alls upp eller problematiserar vanors betydelse.

Det finns alltså ett behov av teoretisk fördjupning. Teknicksociologen Godskesen (2002) har sett detta behov och försökt bygga upp ett användbart vanebegrepp för resvanorna i vardagslivet. Hon definierar sitt vanebegrepp, i enlighet med de tidiga socialkonstruktivisterna Peter Berger och Thomas Luckman, som handlingar som upprepas och passas in i ett mönster så att de efterhand kan utföras med minimal ansträngning. Det som skiljer denna definition från den psykologiska döljer sig bakom formuleringen »passas in i ett mönster«. Mönstren består nämligen i hög grad av kollektivt upprätthållna självklarheter och förgivettaganden. Vanor är därmed i lika hög grad socialt som individuellt definierade.

O'Dell (2007) skriver att pendlingsresan kan ses som en transformativ eller liminal aktivitet, helt enkelt beroende på att den innebär en övergång från en sfär av livet (hem, fritid) till en annan (arbete). O'Dell har studerat resvanor i form av daglig pendling på tåget mellan Helsingborg och Lund. Att pendlingen har en transformerande aspekt visar sig bl.a. i att kvälls- pendlingen har ett annat stämningsläge än morgonpendlingen. En huvudpoäng hos O'Dell är att det pågår hem- eller revirskapande på pendeltåget (likaväl som i bilen, på jobbet och i andra situationer). På tåget används mikrorutiner för att skapa gränser för det privata, men också för att upprätthålla någon sorts gästfrihet mellan tillfälliga grannar.

Godskesen (2002:79–81, 279) hävdar i linje med Berger och Luckman att vi ömsesidigt känner igen vanehandlingar hos varandra och klassificerar dem med vardagliga begrepp. Detta innebär bl.a. att arbets- och rollfördelningar kan uppstå i varje socialt sammanhang. Rollfördelningen institutionaliseras och formaliseras ofta, vilket ger fördelar i många situationer då människor interagerar. Inte nog med att individens olika vanor passar ihop med varandra, olika individers olika vanor passar också oftast ihop med varandra när sociala situationer så att säga rollbesätts. Återigen inspirerad av Berger och Luckman ger Godskesen två exempel på institutioner, nämligen äktenskapet och bilverkstaden. Det senare exemplet har Godskesen valt eftersom hon också vill visa på draget av materialitet i institutioner och situationer som fungerar socialt tack vare vanor. Materialiteten uppmärksammas för övrigt i mycket liten utsträckning av Berger och Luckman.

Vanor

Alltsedan Berger och Luckman och en handfull andra forskare, bland dem Ervin Goffman, intresserade sig för studiet av vanor under 60-talet har fältet varit eftersatt inom kultur- och samhällsvetenskapen (Campbell 1996; Ehn & Löfgren 2007). Under senare år har intresset åter vaknat. Jag kom-

mer att följa det kulturanalytiska vanespåret från slutet av 60-talet och fram till idag. Till min hjälp har jag bl.a. de svenska etnologerna Billy Ehn och Orvar Löfgren samt den brittiske sociologen och konsumtionsforskaren Colin Campbell.

Campbell (1996), pekar ut troliga orsaker till varför teoriutvecklingen kring vanor kom av sig under 70- och 80-talen. Många forskare som då blev tongivande, bl.a. Anthony Giddens, Ulrich Beck och Thomas Ziehe, intresserade sig under denna epok för den senmoderna människans specifika villkor. Villkor som man bl.a. menade innebar ett större inslag av aktiva val, reflektion och återkommande omorienteringar i människors liv, jämfört med villkoren i den tidigare moderniteten eller i mer traditionsbundna samhällen. Eftersom man var intresserad av det aktiva aktörskapet så intresserade man sig knappt alls för rutiner, i vilka aktörskapet var passiviserat per definition.

Den franske sociologen Pierre Bourdieu är en forskare från samma generation som modernitets- och reflexivitetsforskarna. Han valde dock ett annat intressefokus. Bourdieu är den forskare som stått för de mest omfattande kartläggningarna av vanor som gruppsspecifika kulturella repertoarer, framförallt i hemlandet Frankrike. Bourdieu (1984) hävdar att de flesta konsumtionsval människor gör och aktiviteter och vanor som de utövar är präglade av de klassmässiga villkor de fostrats under. Det finns tydliga maktaspekter i detta eftersom valen manifesterar och befäster de positioner som medlemmarna av olika samhällsklasser har i förhållande till varandra. Jag ska inte gå närmare in på kartläggningen och dess teori utan bara kort nämna att grundläggande begrepp som definierar klasserna i förhållande till varandra är olika slags kapital, främst ekonomiskt och kulturellt sådant. Bourdieu har visat att tillgången på de olika kapitalen återspeglas i empiriskt belagda förhållanden, vad medlemmar i olika samhällsgrupper äter, konsumerar och ägnar sig åt för några fritidsaktiviteter. Till grund för upprätthållandet av dessa vanor och preferenser ligger det Bourdieu kallar habitus, ett begrepp som jag återkommer till.

Teoretiska redskap

När jag väljer att betrakta stockholmarnas resor som vanor (eller synonymt, som rutiner) så gör jag det utifrån Berger och Luckmans (1991) enkla definition att vanor helt enkelt är handlingar som upprepas. Theodorson och Theodorsons (1969:86) mer precisa definition är att en vana är en inlärdd respons som upprepas av en individ i passande situationer med ett minimum av medveten ansträngning. Jag försöker i min analys också att vara

uppmärksam på hur upprepningarna passas in mönster och på så sätt blir betydelsefulla för människor (Godskesen 2002). I enlighet med Berger och Luckman (1991) har människor bruk för sina vanor när de utför vardagliga handlingar och så att säga återskapar sig själva, individuellt eller i grupp-sammanhang. Jag utgår också från att rutiner har en dominerande ställning i vardagslivet och används för att organisera det, vilket poängterats av bl.a. Campbell (1996) och Richard Sennett (1999). Den senare ser rutiner som överlevnadstekniker. Rutiner ger möjlighet att falla tillbaka på såväl sina egna som sina likars tidigare erfarenheter och avvägningar, vilket är en tes som finns i bakgrunden när jag analyserar de intervjuades resmönster. Jag utgår också från att människor med hjälp av vanor hushållar med den mentala kapacitet som behöver finnas tillgänglig för att kunna göra flera saker på en gång, rikta sin uppmärksamhet åt ett visst håll samt reservera den för beslut i genuint oväntade situationer eller nya sammanhang (Campbell 1996; Ehn & Löfgren 2007).

Handlingar lärs in, blir vanor och internaliseras, främst under uppväxten men även senare, vilket kommer att illustreras i flera av avhandlingens personexempel. Berger och Luckman (1991) hävdar att de vanemässiga handlingarna, när de i sina sociala sammanhang etableras, efterhärmas och eventuellt institutionaliseras, kommer att framstå som alltmer självklara – »så här gör man«. Campbell (1996) hävdar dock att det finns två aspekter av det självklara eller förgivettagna i vanor. Den första aspekten gäller det socialt acceptabla i att ifrågasätta en vana (eller en tradition), den andra gäller huruvida vanan överhuvudtaget uppmärksammas som en sådan. Det är den första aspekten som påverkas av att individerna idag är relativt svagt styrda av traditioner och kollektiva normer, menar Campbell, på den punkten går han reflexivitets-teoretikerna till mötes. De flesta vedertagna individuella beteenden är idag möjliga att ifrågasätta. Men en stor del av dem är förgivettagna såtillvida att de överhuvudtaget inte uppmärksammas eller utvärderas.

Den amerikanske antropologen Richard Wilk (2007) har diskuterat hur det går till när individen fäster respektive förlorar uppmärksamheten på en viss vana. Processen då behov och/eller vanor blir föremål för medvetna överväganden kallar han för kultivering (Wilk 2002; Wilk 2007). När vanan (åter) sjunker ned i ett oreflekterat läge kan detta enligt Wilk kallas för naturalisering. Omvärlden kan göra en person uppmärksam på vanor eller utsätta henne för påtryckningar att kultivera vanor, man kan t.ex. tänka på barnuppfostran. Men både vid yttre och inre förändringstryck kan processen att behålla en vana enligt Wilk vara submersiv, vilket innebär att vanan inte förändras eftersom den inte medvetandegörs. Att behålla en vana kan

enligt Wilk också ske medvetet repressivt, om vanan medvetandegjorts och förutsättningarna för den förändrats, men en person ändå medvetet vidmakthåller den.

Campbell (1996:164) skriver att när vissa aspekter av ett beteende (t.ex. en vana, min anmärkn.) väl blir föremål för aktörens uppmärksamhet så kan de komma att förändras. Men Campbell hävdar att detta helt enkelt orsakar någon annan aspekt av de samlade vardagliga handlingssekvenserna att hamna i kategorin sådant som tas för givet. Vad han poängterar är alltså att det finns en gräns för hur stor del av våra vanor som vi klarar att ha under uppmärksamhet och övervägande samtidigt. En merpart av en individs vanor befinner sig alltid i ett ouppmärksammat läge.

Ehn och Löfgren (2007) behandlar också polariteten mellan medvetet och omedvetet. Det som ter sig som en omedveten reflex kan vara kulturellt inlärt, d.v.s. kultiverat och naturaliserat med Wilks terminologi. Ehn och Löfgren (a.a.) lyfter dessutom fram repetition och periodisering som rutinens grundform. Tillvaron består av en mängd små valsituationer som behöver periodiseras och länkas ihop till ett hanterbart antal rutiner, vilket också hävdas av Campbell (1996). En annan tes som antyds av flera av de nämnda forskarna är att det som inte är vanor utan snarare kortsiktigt handlande, antingen i form av impulser eller i form av medvetna beslut i unika situationer, förmodligen inte på egen hand skapar den mening och tillfredsställelse med vardagen som människor har behov av. För att vi ska kunna utföra de mer komplexa sekvenser av handlingar som gör att vi upprätthåller och utvecklar självaktning och socialt liv behöver sekvenserna till stor del bestå av olika rutiner. Rutiner gör oss socialt kompetenta och mångsidiga eftersom de gör det möjligt att påbörja handlingar utan planering, utföra dem utan uppmärksamhet riktad mot dem samt slippa utvärdera dem efter genomförandet (Campbell 1996:164). Förutsägbarheten som vi skapar i interaktionen med varandra när vi upprätthåller kulturellt igenkännbara vanor är en annan meningsgivande dimension (Berger & Luckman 1991). Ytterligare en är de ofta outtalade värden som vi brukar underförstå bakom vanor, som den att underlätta för ens barn att delta i fritidsaktiviteter, för att ta ett exempel som nämndes ovan och hämtades från Tillberg (2001).

Det är oomstritt att vanor innehåller en tröghetskomponent. I vardagligt språk talar man om vanans makt. Men alla vanor lärs in någon gång under livets gång och även om man kan bli mer vanestyrd med tilltagande ålder så gör man sig också av med och omformar en hel del vanor under levnadsloppet. Jag vill dels förstå tröghet och oföränderlighet i vanor, vilket kan göras mot bakgrund av Bourdieus begrepp habitus, dels vill jag också

förstå förändring av vanor och då vänder jag mig till andra teoretiska inspiratörer.

Habitus är ett omdebatterat begrepp, bl.a. just på grund av att oföränderlighet stått i fokus snarare än hur habitus uppstår och förändras. Men jag tänker inte ge mig in i den debatten utan konstaterar enbart att Bourdieu har visat hur var och ens vanor och preferenser, inlärd under inverkan av relativa positioneringar mellan grupper och klasser i samhället, tillsammans formar en internaliserad andra natur med tydlig kontinuitet, d.v.s. ett trögföränderligt habitus. Denna sammanlänkning av vanor till en social helhet gör att man bättre kan förstå varför enskilda vanor är motståndskraftiga samt bär på självförstärkande tendenser. Mot bakgrund av en sådan tröghet är det intressant att diskutera när, varför och hur förändring av vanor ändå sker.

En annan forskare som förnyat fältet är sociologen Elisabeth Shove (2003). Hon tillhandahåller en del redskap för att analysera just långsam förändring av miljöproblematiska vardagsvanor, även om hon inte ägnat sig åt resor i någon nämnvärd utsträckning. En av hennes utgångspunkter är att återkommande vardagliga rutiner, förknippade med stor resursanvändning, är för lite undersökta eftersom konsumtionssociologer och kulturvetare har förbisett dessa aktiviteter när deras intresse fångats av identitetsskapande konsumtionsformer som påverkas av mode och social status (Shove & Warde 2002; Shove 2003). Hon finner alltså en skiljelinje mellan modestyrda och vanestyrda konsumtionsområden.

Shove har skapat en handfull begrepp för att få överblick över de vanerelaterade processerna i vardagslivet. Hon skriver om »the creep of conventions«, vilket syftar på smygande förändringar hos stora grupper av människor som byggs upp av många små individuella beslut över tid. Dessa förändringar kan förstärkas eller bromsas upp på en strukturell och normerande nivå.

Senses of obligation and of what is necessary and normal creep as individuals seek ways of coping with temporal pressures of co-ordination and as they look for convenient solutions to otherwise intractable problems of scheduling and order (Shove 2003:180).

Shove påpekar längre fram att det till stor del handlar om att i rummet och tiden koordinera sitt individuella schema i förhållande till andra människor. Hon skriver att dynamiken som blir resultatet av detta har sitt eget liv. Varje enskild lösning kan bidra till menyn över nya problem som det i framtiden i sin tur kan krävas nya lösningar för. Ofta tillkommer ny användning av t.ex. energiintensiva apparater eller resmönster som »repre-

senterar självklart förnuftiga svar på aldrig upphörande problem att organisera livet i schemaläggandets gör-det-själv-samhälle» (a.a.: 183).

En sådan generaliserande beskrivning kan användas för att skapa en förförståelse av kulturella processer som verkat i storstädernas resvanehistoria. Nya teknologier och infrastrukturer har successivt tillhandahållits invånarna, som i sin tur svarat med att utforska möjligheterna och lägga nya aktiviteter och resmål till sina önskelistor. Vissa av dessa aktiviteter och typer av resor har blivit till vanor och så småningom (och ofta omärkligt eller utan tydliga trendbrott) till gemensamma uppfattningar om vad som är normalt och nödvändigt.

Om man vill följa Shoves strategi när det gäller resor är de sociala motiven bakom aktiviteterna viktiga att rekonstruera. Människors vanor att göra saker och uppehålla sig på olika ställen samutvecklas med deras resmönster. Vanorna har både ett praktiskt och ett kulturellt innehåll – vad man gör och varför man gör det. Till detta kommer frågor om var, när, med och för vem o.s.v. Organiseringen av vardagsvanorna kan utöver repetition, varaktighet och sekvens även handla om schemaläggande, grupp och lokalitet samt om den socioekonomiska distributionen av åtaganden och nyttor. Den sistnämnda aspekten handlar bl.a. om vem som betalar för en tjänst, vem som utför den åt sig själv eller åt andra, hur ägande och ansvar är fördelat, d.v.s. faktorer som kan påverka användningen och därmed även miljöpåverkan.

När Shove studerat uppvärmningen av bostaden, den personliga hygien och tvätten har hon funnit att förändringsdynamiken för vanor på dessa olika områden skiljer sig åt. Med hjälp av metaforiska begrepp har hon t.ex. visat hur utvecklingen av rutiner kring tvätt och framförallt innetemperatur är relativt starkt omvärlds- och stigberoende, beroende på såväl sociala som fysiska strukturer. Den personliga hygien däremot verkar variera mer individuellt och förändringar kan gå åt olika håll.

Författare som Shove, Campbell, Wilk, Ehn & Löfgren m.fl. pekar på möjligheter att utveckla analysen av hur vanor skapas och förändras. Men mina undersökningar berör förutom studiet av vanor också utvecklingen av trafikpolitik och resandets materiella (tekniska) villkor. Inte minst visar detta sig i den studie kring trängselskatternas första införande i Stockholm, som kommer att presenteras i nästa kapitel. Därför har jag funnit det lämpligt att även ta stöd i en teoribildning som fokuserar på de nät av aktörer, handlingar och materiella objekt som i vissa konstellationer kan få människor att tvingas ta ställning till yttre förändringar, pröva nya handlingsalternativ och eventuellt även förändra vanor.

Aktörer och nätverk

Aktörnätverksteorin (ANT) uppfattas, till skillnad från den vaneteoretiska diskussionen, som en teoretisk skolbildning. ANT lyfter fram materialiteten i skeenden och maktförhållanden genom att betrakta såväl mänskliga aktörer som ting som aktanter, som skapar möjligheter och restriktioner (Latour 1998). Låt mig använda ett citat från min studie av Stockholmsförsoket som utgångspunkt för hur jag tänker använda mig av aktörnätverksteorin.

TINA: För mig har det blivit en tydlig förbättring. Det tar mig 25 minuter att köra till jobbet istället för 45–50 minuter. Så den minskade trängseln har lett till att det blir ännu mer attraktivt för mig att åka bil till jobbet och det är motsägelsefullt egentligen. Bara för att jag har råd att betala. Fast de flesta har kanske råd att betala. Så jag är lite förvånad över att trafikmängden har minskat så mycket. Men jag kan berätta hur jag tänkte innan jag ens kom på tanken att jag faktiskt skulle fortsätta att köra bil och betala skatten. Jag var inne på att faktiskt ställa bilen och åka kommunalt. Så jag sa väl någon gång till min man att »jag är orolig för att det kommer att ta jättelång tid och hur ska det gå och jag som ofta jobbar sent«. Och ta sig hem från Frihamnen på kvällen, det är inte möjligt. »Ja, men det är väl bara att betala«, säger han då. »Jaha, tycker du?« »Ja, det tycker jag«, sa han. »Om du tycker att det är värt att komma till jobbet och hem fort, så är det väl bara att betala de där trängselskatterna.« Det hade han ju rätt i. Men jag var ju liksom inne på ett annat spår först.

GREGGER: *Men vad kommer det sig att du var inne på det andra spåret först?*

TINA: Ja, jag vet inte riktigt. Den här allmänna motviljan att få betala för att åka tror jag. Men den motviljan har försvunnit eftersom effekten har blivit så positiv.

Den intervjuade är en medelålders tjänsteman som bor i Täby och arbetar i Frihamnen, i innerstan (se kartorna i nästa kapitel). Intervjun gjordes vintern 2006 strax efter införandet av själva trängselskatten. Tina var inte ensam om att förundras över att trafiken minskade så påtagligt. Hon bedömer dock att de flesta borde ha råd att betala och köra som vanligt. Tillsammans med en majoritet av bilisterna i länet kände Tina en skepsis eller tydlig motvilja mot trängselskatten. Samtidigt fann många liksom hon att skatten gav fördelar i form av minskad trängsel och tidsvinster.

Försöket var ett politiskt projekt som grep in i många människors vardag. Det utgjorde i sig ett aktörnätverk, d.v.s. en specifik men föränderlig konstellation av aktörer och ting (Brembeck, Ekström & Mörck 2007). Det

är också tydligt att politiska avsikter och vetenskaplig kunskap, bl.a. kring trafikflöden samt transport- och samhällsekonomi var viktiga element i detta nätverk. Försöket blev av tack vare att aktanter värvades till nätverket (a.a.). Sådana aktanter var viss teknik, politiska beslut och juridiska regler.¹⁰ När värvning är framgångsrik ger den aktörer en tydlig och stabil karaktär. Detta var fallet under försöket då aktörer som Stockholms stad och Vägverket kunde presentera sig själva som trovärdiga i frågan och försöket som ett relativt stabilt projekt. Här vill jag dock påminna om att det inte är det politiska projektet och dess ledande aktörer som jag har studerat (vilket däremot gjorts av Gullberg & Isaksson 2008). Beskrivningen av försöket som ett aktörsnätverk utgör snarare en bakgrund och referensram till de intervjuade invånarnas sätt att konkret förhålla sig till det.



Demonstranter för och emot trängselskatten värvar anhängare inför folkomröstningen i september 2006. Foto: Ramón Maldonado/Stockholms stadsmuseum.

Stockholms trafikanter hörde definitivt till dem som behövde värvas till nätverket för att det skulle bli en framgång. Detta är dock långtifrån det samma som att trafikanterna behövde ha en uttalat positiv inställning till det – vilket de heller inte hade! Ungefär hälften var, liksom Tina, från början negativa till försöket och blev därmed mer eller mindre tvungna att förhålla sig till det. Trängselskattens motståndare utgjorde de delar av aktörs-

nätverket som, åtminstone inledningsvis, vägrade att samarbeta. Men det kunde, som i Tinas fall, ske olika slags omsvängningar från en initial vilja att samarbeta eller inte.

Avgörande för om ett projekt ska visa sig realistiskt eller inte är bl.a. interaktionen med allt och alla som länkas till aktörsnätverket under projektets gång (Hagman 2005). Framgångsfaktorer är enligt ANT inte enbart eller främst, formella regler, politiska handlingar och beslut. Vad som händer med ett beslut eller en målsättning bör man enligt ANT istället följa i termer av översättningar. En översättning är en spridningsrörelse i tid och rum som sker genom omflyttning, förskjutning, nyskapande och mediering (Brembeck, Ekström & Mörck 2007). När det gäller trängselskatten var t.ex. automatiska kameror, betaldosor och autogiromedgivanden delar av översättningsprocessen. De innebar skapande av nya länkar mellan aktörer som staten, administratörer och medborgare och modifierade samtidigt dessa aktörer något (a.a.)

Medborgarna iscensätter sina individuella projekt i storstaden, bl.a. genom att färdas i den.¹¹ De krockar bildligt talat då med det politiska och teknokratiska projektet. En av mina uppgifter blir därmed att med hjälp av ANT försöka klargöra hur invånarna förhållit sig till projektet. De reagerade på olika sätt under olika faser av planeringen och införandet.

Om man betraktar försöket som ett aktörsnätverk är det tydligt att det inte endast var ett neutralt experiment som skulle utvärderas för att skapa ett beslutsunderlag. Hagman och Andréasson (2006) skriver (med hänvisning till sociologen Harry Collins) att försöket även var en demonstration.¹² Demonstrationer görs vanligen inför publik, till skillnad från experiment som brukar utföras utan åskådare, exempelvis i laboratorier. Ett experiment i strikt vetenskaplig mening har syftet att renodla verkligheten för att om möjligt blottlägga orsakssamband. En demonstration däremot syftar till att visa hur något fungerar. Ofta är syftet också att övertyga åskådarna och värva dem som anhängare. Ibland kan det rentav vara så att den som står bakom vill begränsa åskådarnas tolkningsmöjligheter när det gäller utfallet, skriver Hagman och Andréasson (a.a.).

Distinktionen mellan dessa två aspekter av vad ett försök är går också att knyta till ANT-perspektivet. Att betona projektets experimentella sida och tona ned demonstrationsaspekten kan ses som ett exempel på hur en s.k. svart låda skapas (se t.ex. Forsemalm 2007). Annorlunda uttryckt formas en sanning om vad projektet är och hur värdet av det ska bedömas och etiketteras. En svart låda innehåller (en hög andel) sådant som inte (längre) behöver, och ofta inte ens kan, uppmärksammas eller övervägas (Brembeck, Ekström & Mörck 2007).

Intervjun med Tina gjordes i februari 2006, när skatten tagits ut i en dryg månad. Hon hade då redan blivit övertygad om dess effektivitet. Om man ser Tina som åskådare och försöket som demonstration var det alltså en lyckad sådan. Den fungerade och hon hade uppfattat detta. Men det är också intressant att notera draget av skepsis när Tina säger att det blivit ännu mer attraktivt för henne att åka bil »bara för att hon har råd att betala«. Hon verkar inte övertygad om att detta enbart är positivt och påpekar att det finns något motsägelsefullt i det hela.

I studien om Stockholmsförsöket utnyttjas ANT-perspektivet för att besvara frågor kring reaktionerna som framkallades när det nya politiska styrmedlet grep in i vardagslivet. Jag försöker då hålla isär det som går att observera i form av förändrad kunskap, politisk eller känslomässig inställning (kapitel 3) respektive i form av förändrat resande (kapitel 4).



Betalstation. Foto: Ramón Maldonado/Stockholms stadsmuseum.



Teknik som skulle visa sig fungera? Innanmätet i ett s.k. betalskåp. Foto: Mikael Ullén/Vägverket.

3. Reaktionen på försöket

TRÄNGSELSKATT var ett nytt och flitigt använt ord i Stockholm 2006. Avgifter för att få köra in i eller ut ur stan hade aldrig tidigare provats på svensk mark. Stockholmsförsöket bestod av trängselskatt, nya infartsparkeringar och förstärkt kollektivtrafik, främst nya busslinjer som infördes under hösten 2005, medan själva trängselskatten togs ut från 3 januari till 31 juli, 2006. Målet var att minska köer och utsläpp av miljöfarliga ämnen som koldioxid och kväveoxider.

Praktiska ting som kom i alla bilisters väg var bl.a. betalstationer, betalbosor och autogiromedgivanden. Betalstationerna (se bild på motstående sida) bestod av elektronisk utrustning, kameror och skyltar placerade på portaler över alla infarter till Stockholm. Stationerna bildade en ring runt innerstan som kallades avgiftssnittet. Området innanför avgiftssnittet, d.v.s. innerstaden, benämndes skattezon. Alla fordon som passerade över avgiftssnittet under avgiftsbelagd tid – vardagar mellan halvsju på morgonen och halvsju på kvällen – registrerades av kamerorna. Kvällar, nätter och helger kostade det inget att köra. Sedan trängselskatten återinförts fr.o.m. augusti 2007 har tidpunkterna och avgifternas storlek varit desamma som under själva försöket. Så här står det på den ansvariga myndigheten Vägverkets hemsida om tider och belopp:

Varje passage in till eller ut från Stockholm kostar 10, 15 eller 20 kronor, beroende på tidpunkt (se tabell nedan). Det maximala beloppet per dag och bil är 60 kronor.

Tider	06:30–06:59	07:00–07:29	07:30–08:29	08:30–08:59	09:00–15:29	15:30–15:59	16:00–17:29	17:30–17:59	18:00–18:29	18:30–06:29
Belopp	10 kr	15 kr	20 kr	15 kr	10 kr	15 kr	20 kr	15 kr	10 kr	0 kr

Trängselskatt tas ut för svenskregistrerade bilar som körs in till och ut från Stockholms innerstad måndag-fredag mellan klockan 06.30 och 18.29. Den tas inte ut helgdag, dag före helgdag eller under juli månad.

Betaldosan som man under försöket kunde ha fäst i vindrutan kallades transponder eftersom den bestod av en slags radiosändare som kommunicerade med elektroniken på portalerna. Alla fordon registrerades av kameror och de med transponder även av det elektroniska systemet. Det var frivilligt att ha transponder, men officiellt en nödvändighet för att få sin trängselskatt betald via autogiro (vilket också krävde ett medgivande på en blankett som delades ut tillsammans med transpondern). Andra sätt att betala var i 7-eleven-butiker, Pressbyrån eller genom att logga in till sina trängselskattebeslut och betala via internet.

I samband med valet den 17 september 2006 hölls det en rådgivande folkomröstning om försökets fortsättning. I Stockholms stad röstade en knapp majoritet för. Drygt hälften av de övriga kommunerna i Stockholms län ordnade också omröstningar och här var de flesta negativa till en fortsättning. Men den nya majoriteten i riksdagen respektive Stockholms stadshus införde trängselskatten permanent från och med augusti 2007.



På den s.k. Street-marknaden vid Hornstull kunde man redan på våren 2006, under försöket, öva sig på att rösta om trängselskatten. Foto: Ramón Maldonado/Stockholms stadsmuseum.

I försöket ingick att ett antal olika aspekter av skattens och den förstärkta kollektivtrafikens effekter skulle utvärderas. Utvärderingsbatteriet innehöll bl.a. trafikräkningar, utsläppsberäkningar, resvaneundersökningar, samhällsekonomiska kalkyler, kunskaps- och attitydundersökningar samt undersökningar av hur handel och företagande påverkades.

Väl utvärderade effekter

Matematiska prognoser förutsade att trafiken till och från innerstan skulle minska med 10–15 procent med den utformning som försöket kom att få. Men trafikräkningarna och resvanestudierna visar att 90 000 av 400 000 bilresor över avgiftssnittets 18 betalstationer, d.v.s. drygt 20 procent av denna trafik, försvann när trängselskatten infördes.¹³ Det var alltså mer än förväntat.

Det görs drygt två miljoner bilresor i Stockholms län under ett vardagsdygn. Därav sker omkring två tredjedelar helt utanför skattezonerna. Även dessa resor minskade till antalet, men inte till den totala reslängden. Detta förvånade inte trafikexperterna. Däremot överraskades de av vissa andra effekter.

Trafikminskningen för varje kalendermånad var förvånansvärt stabil i förhållande till samma månad föregående år. I den sammanfattande utvärdering av försöket (Miljöavgiftskansliet 2006) var man överraskade över stabiliteten hos denna effekt samt över att fruktade bieffekter till stor del uteblev. Exempelvis ökade inte trafiken på Essingeleden, som inte var avgiftsbelagd, så mycket som befarat. På flera av ytterstadens tvärleder uteblev också förväntade trafikökningar. Dessutom löstes trafikproppar oväntat upp utanför innerstaden, bl.a. i ett avgränsat område inkluderande Drottningholmsvägen och delar av Bromma. De ansvariga menade att det var en miss i prognosen som gjorde att man inte förutsett trafikminskningen i detta område.

Trafikräkningarna visar på detta sätt var och hur mycket bilresandet förändrades. Resvaneundersökningen ger kunskap om på vilket sätt befolkningen anpassat sitt resande.¹⁴ Bytte de till kollektivtrafik, ändrade tidpunkt, gjorde färre resor? En slående effekt var att medan pendlingsresor inte alls föll bort – invånarna började t.ex. inte distansarbete eller samåka mer – så försvann däremot resor på fritiden. Denna effekt förutsågs till viss del, men var inget man kunde vara säker på. Resorna till arbetet är i någon mening förutbestämda medan resor för privata ändamål ofta är mer valfria. Det var alltså resor för olika privata syften som stockholmarna valde bort eller gjorde störst förändringar av.

Enligt resvaneundersökningen var det inte bara bilresorna som minskade, utan även kollektivresor för privata syften som nöjen, sport och inköp blev något färre. Här handlade det alltså om andra anpassningsmönster än byte av färdssätt. Människor ändrade resmål för resor på fritiden eller organiserade om sitt resande på olika sätt, exempelvis genom att göra färre resor. Att det var trängselavgifterna som minskade bilresandet och inte den utökade kollektivtrafiken konstateras också i de sammanfattande utvärderingarna.

Vilka drabbades eller gynnades av försöket? Denna fråga har i debatten hanterats i termer av fördelningseffekter. Med detta avses hur olika grupper av människor påverkas av en åtgärd. Grupperna delas in efter bl.a. bostadsort, ålder, kön, sysselsättning och inkomst. Det var mycket få som betalade trängselskatt regelbundet (varje dag) och därmed kom upp i verkligt höga kostnader. Denna lilla grupp stod dock för en relativt stor del av intäkterna från trängselskatten, vilket påpekas i de sammanfattande utvärderingarna (Miljöavgiftskansliet 2006). Men detta har naturligtvis ingen entydig koppling till huruvida man upplever sig som drabbad eller gynnad. Statistiskt var män, höginkomsttagare, gifta/sammanboende med barn samt boende i innerstan och på Lidingö överrepresenterade i den högbetalande gruppen. Genom detta perspektiv tydliggörs vilka som betalade mest trängselskatt och minskade sina bilresor minst.

Ett annat perspektiv på fördelningseffekterna får man om man ser på vilka som minskade sina bilresor över avgiftssnittet mest, i procent (Allström m.fl. 2006). Arbetssökande, studenter och pensionärer utmärkte sig i den kategorin. Samtidigt hör många i denna grupp till dem som betalade minst och som faktiskt åkte minst bil redan före försöket och var mest kostnadskänsliga. Under avgiftsbelagd tid hörde även vuxna med äldre barn till dem som minskade mest. Om man istället tittar på inkomster var det personer »med konsumtionsutrymme runt medel« som minskade sina bilresor över snittet mest under avgiftstid (a.a.). Ett sätt att tolka detta är att de med större konsumtionsutrymme i högre utsträckning ansåg sig ha råd med den ökade kostnaden medan de med låga inkomster redan innan hade prioriterat bort (dyra) bilresor.

Om man tycker ovanstående är lite snårigt kan det delvis förklaras av att den kortfattade officiella utvärderingen helt enkelt är snårig på dessa punkter. Det ligger mycket i vad Tina sade: »Bara för att jag har råd att betala!« Ett uttalande som pekar på frågor som: Ska rättigheten att kunna ta bilen till eller genom innerstan vara kopplad till hur stort behov man har av att ta bilen? Kan behovet härledas från betalningsviljan respektive betalningsförmågan? När pengarna omfördelas till kollektivtrafiken, är det då

de som har minst betalningsförmåga för bilresor som får störst nytta av det?

Det är inte så lätt att göra dessa samband glasklara och fria från ideologisk laddning, vilket hänger samman med att i diskussionen om fördelningseffekterna så bryts marknadens spelregler mot politikens. Det är en aspekt av den kulturella brytpunkt som jag vill betrakta försöket som (och som jag återkommer till i slutet av kapitlet.) Att experterna i den s.k. analysgruppen befann sig i denna brytpunkt kan ha gjort det svårt för dem att renodla perspektivet på fördelningseffekterna i den sammanfattande utvärderingen.

I de utvärderande undersökningarna avgränsades vanligen frågeställningarna innan undersökningarna utfördes, och som man frågade fick man svar, vilket också ofta är önskvärt. Genom att i förväg definiera förhållanden och samband som ska utvärderas kan man få tydliga svar som går att redovisa i kvantitativa termer. De kvantitativa studierna visar, vanligen med god tillförlitlighet, utbredning och förändring hos hela befolkningen av vissa efterfrågade åsikter och beteenden. I efterhand kan man diskutera varför resultaten blev som de blev. För det skapades naturligtvis nya frågetecken när alla resultaten kommit från det stora utvärderingsbatteriet.

I min studie av försöket är utgångspunkten en annan. Längre intervjuer har gjorts med 20 personer och kortare sådana med ca 50. Främst har invånare som brukade åka inom, till, från eller genom innerstan på vardagar valts ut. Syftet är att på ett jämförelsevis förutsättningslöst sätt fånga upp vad försöket betydde för dem. Hur påverkades människor i vardagslivet? Vilka uttryck tog sig reaktionerna på försöket? Med öppna frågor blir det möjligt att koppla samman åsikter, beteenden och omständigheter inom olika områden på ett sätt som, bättre än i de kvantitativa studierna, motsvarar människors egna tankebanor och vardagsvanor.

Vallöftet, kostnaden, rättvisan och själva trafikfrågan

De åsikter och känslor som kom upp till ytan före och under försöket hängde inte bara ihop med själva trafikfrågorna. Det visade sig faktiskt redan när beslutet om att genomföra försöket togs efter valet 2002. Reaktionerna då och fortsättningsvis handlade mycket om de politiska omständigheterna kring försöket, vilket bl.a. går att utläsa av insändare, bloggar och de intervjuades minnesbilder. Uppgårelsen mellan samarbetspartierna i Stockholms stad respektive i regeringen ifrågasattes på olika sätt. Dryga tre år senare, kring starten av försöket vintern 2005/2006, var många fortfarande upprörda över försökets politiska förspel. I intervjuerna ställdes

frågan om vad personen tyckte om försöket och trängselskatten. Nedan följer sex korta avsnitt som redovisar de intervjuades åsikter. Varje avsnitt svarar mot en aspekt av försöket som framkallade ställningstaganden.

Vallöfte – svek eller kompromiss?

En vanlig ståndpunkt bland de intervjuade var att man inte ville stödja försöket på grund av hur det infördes. Så här säger en av de intervjuade, forskaren Björn, som bor i Sundbyberg en knapp mil nordväst om Stockholms innerstad (se kartan över Storstockholm nedan).

BJÖRN: Rent principiellt tycker jag man kan ha avgifter för att finansiera infrastrukturen. Det är inte något konstigt att man tar betalt för att man får använda sig av olika transportleder. Däremot tycker jag att det genomfördes på ett något klantigt sätt när man tog beslutet. Ur demokratisk synvinkel kan man inte gå ut och säga att det inte ska vara några trängselavgifter och sen nästa dag när det kommer order uppifrån så säger man att, visst ska vi ha trängselavgifter. Man får ta ett beslut [...] och så står man för det.

Sune, yrkeschaufför från Solna, röstade på socialdemokraterna och säger att han förstår att partier i koalition kompromissar. Men han var ändå förvånad och besviken över att »ett marginellt parti« som miljöpartiet fick så mycket att säga till om.

SUNE: Billström hade väldigt kraftfullt uttalat sig om att det inte skulle bli några biltullar. [...] Annika Billström och hela partitoppen ville ha biltullar, men på grund av strategiska skäl sade de inte det. Det är väl så politiken funkar. Man anpassar sig. Man måste ha röster. [...] Men samtidigt, förr eller senare måste det ske [införandet av trängselavgifter] och det kanske är lika bra att göra det nu.

En kritisk inställning till den politiska beslutsprocessen var en reaktion på starten av försöket med rötter från valet 2002. Det var då socialdemokraternas ledare i Stockholms stad, finansborgarrådet Annika Billström, svek sitt vallöfte att inte införa trängselavgifter under mandatperioden. Sveket var en följd av att socialdemokraterna bedömde ett fortsatt regeringsinnehav som viktigare än att hålla löftet till Stockholms väljare. I samband med valet och omröstningen om trängselskatten 2006 genomförde jag tillsammans med personal från Stockholms stadsmuseum intervjuer vid några vallokaler.

INTERVJUARE (*Lars Westberg, Stockholms stadsmuseum*): *Den s.k. svekdebatten, har den försvunnit eller har ni som valarbetare fått kämpa med den frågan?*

VALARBETARE (S): I någon mening är det ett svek men samtidigt funkar politiken så. Om man gör en uppgörelse på regeringsnivå och rikspolitiken får ett genomslag i det lokala, det är politikens villkor då, kan man säga. Har man lokalt lovat någonting som Billström gjorde, så får man ibland ge upp en käpphäst för att någonting större ska vinna. Och nästan alla partier tvingas göra svek i frågor eftersom dom inte regerar själva. Hur ska det se ut om alla lovar att genomföra maximalt precis det som står i valprogrammet? Då kan dom inte regera ihop med någon annan. Är varje kompromiss ett svek? Så kan man inte säga. Sen kan det vara en större eller mindre fråga. Och jag kan förstå dom som blir besvikna, speciellt dom som tror på en viss fråga. [...] Ja, vad är svek, vilken är den stora frågan och vilken är den lilla frågan?

Många medborgare verkar dock ha tyckt att gränsen för vad man kan kompromissa om går vid ett av de mest uppmärksammade vallöften. Även inför omröstningen år 2006, efter försöket, fanns ett misstroende mot den förväntade politiska processen.

CECILIA: Det är en bra idé, men inte sättet det införts på. Det är ett svek gentemot demokratin. [...] Och det är fel att man försöker slippa undan sitt ansvar och låta folket välja. Det är väldigt tydligt att de så långt som möjligt har begränsat vilka som ska få rösta. De försöker ringa in dem som tjänar mest på det. Det är väldigt tydligt vad politikerna vill. De stora förlorarna är förortskommunerna, de får inte vara med och rösta. De stora vinnarna finns i Stockholms stad, framförallt i innerstan.

Inte värt pengarna?

Den 3 januari 2006, startdagen för trängselskatten, intervjuades en ung man i kassan på en bensinmack i Danderyd. Jag frågade om han hade märkt några åsikter bland kunderna. Han svarade att många var negativa medan han själv var försiktigt positiv eftersom införandet av trängselavgifter slagit väl ut i London. En sak som han hade märkt att många reagerade på var kostnaden för att genomföra försöket.

STELLAN: Om man särskiljer de här två, alltså kostnaden och själva försöket, så kan jag nog vara positiv till själva försöket, men inte att det har kostat så mycket pengar. [...] Så jag tror att det hade kunnat göras enklare och billigare. Där finns väl lite att kolla på också, i London och i Oslo.

I ett par intervjuer frågade jag vad man uppfattade att pengarna gick till. Kunskapen om detta verkar inte ha varit så stor. Generellt sett överskattades kostnaderna för investeringar i tekniken medan man inte kände till andra utgiftsposter. På kvällen den 3 januari ställde jag frågan till en politiker från miljöpartiet som firade starten på trängselskatten, om vad som räknades in i den officiella prislappen på 3,8 miljarder. Han svarade att inköp och drift av det tekniska systemet stod för ungefär hälften totalsumman. Resten av pengarna gick främst till kollektivtrafiksatsningen, de nya infartsparkeringarna samt utvärderingen efteråt. När det gällde drift och administration trodde han att det var totalt 800 som fått jobb, varav 400 på kundtjänsten.

Frågan för många var därför om försöket var värt pengarna. Särskilt under inledningsskedet ifrågasattes detta.

Drabbades ensamma mammor?

Även andra politiska aspekter än beslutsprocessen och kostnaderna för försöket gav upphov till tydliga ställningstaganden.

MAGDALENA: De som bor i innerstan behöver inte ha bil egentligen. Och många som bor i utkanten då, mycket ensamstående mödrar – de som kanske inte har lika mycket inkomst som de som har råd att kanske ha två, tre bilar – de får sitta med alla sina barn på tunnelbana och bus-sar och åka från den ena aktiviteten till den andra. Det är så när man har barn, mycket fotboll, ishockey och allt det där. Hur ska de kunna få råd med allt det där? [...] De som har råd, de skiter i det, det är ju de som åker på gatorna. Det är en politisk fråga egentligen, det är en klassfråga framför allt.

Detta är ett tema som känns igen från politiska utspel och debatten i media. Där har förekommit många vinklar på temat vem gynnas och vem missgynnas. I en artikel i Metro i augusti (2005) utnämns, i enlighet med andemeningen i intervjuer ovan, de som både bor och arbetar i innerstan som trängselskattens vinnare. I andra artiklar lyftes mycket små grupper fram, bl.a. riksdagsmännen. Aftonbladet skriver i oktober (2005) att en riksdagsman som ådrar sig tusen kronor i trängselskatt bara betalar 500 kronor själv, medan skattebetalarna får stå för ytterligare 1 327 kr eftersom den subventionerade delen räknas som lön och beläggs med arbetsgivaravgift.

Även intervjuade som i någon mening representerade mer privilegierade grupper funderade i dessa termer. I november 2005, en dryg månad före starten av försöket, intervjuades ett gift par i Nacka, Nina och Nils.

NINA: Jag tror att det blir en ännu större segregering i samhället mellan fattiga och rika. [...] Företagen kanske betalar åt dem som har tjänstebilar. De kommer att fortsätta att köra. Men den ensamstående mamman, som sliter för att få vardagen att gå ihop och behöver sin bil för att skjutsa och hämta barn och handla och så vidare, hon kommer inte att klara avgifterna på sin lön.

Nina arbetar i Bromma (en mil nordväst om centrum, se kartan över Stockholm nedan) och brukar köra runt innerstan på Södra länken och Essingeleden utanför avgiftssnittet, men kan också välja att köra igenom skattezonen (se kartan över Stockholms innerstad nedan). Jag frågade henne om hon skulle komma att påverkas och behöva betala skatt när den infördes.

NINA: Ja, därför att jag tror att alla kommer att vilja klara sig och kommer att åka Essingeleden, så det kommer väl att bli enorma köer. [...] Men jag vill inte betala som privatperson, utan det är i så fall om min arbetsgivare betalar. De kommer att tillhandahålla transpondrar som service till alla anställda, men det är inte beslutat än ifall de kommer att betala för oss.

Denna skepsis gällde alltså hur svaga grupper skulle kunna drabbas och redan privilegierade gynnas. Det är något många hänvisar till när de redogör för en negativ inställning till försöket.

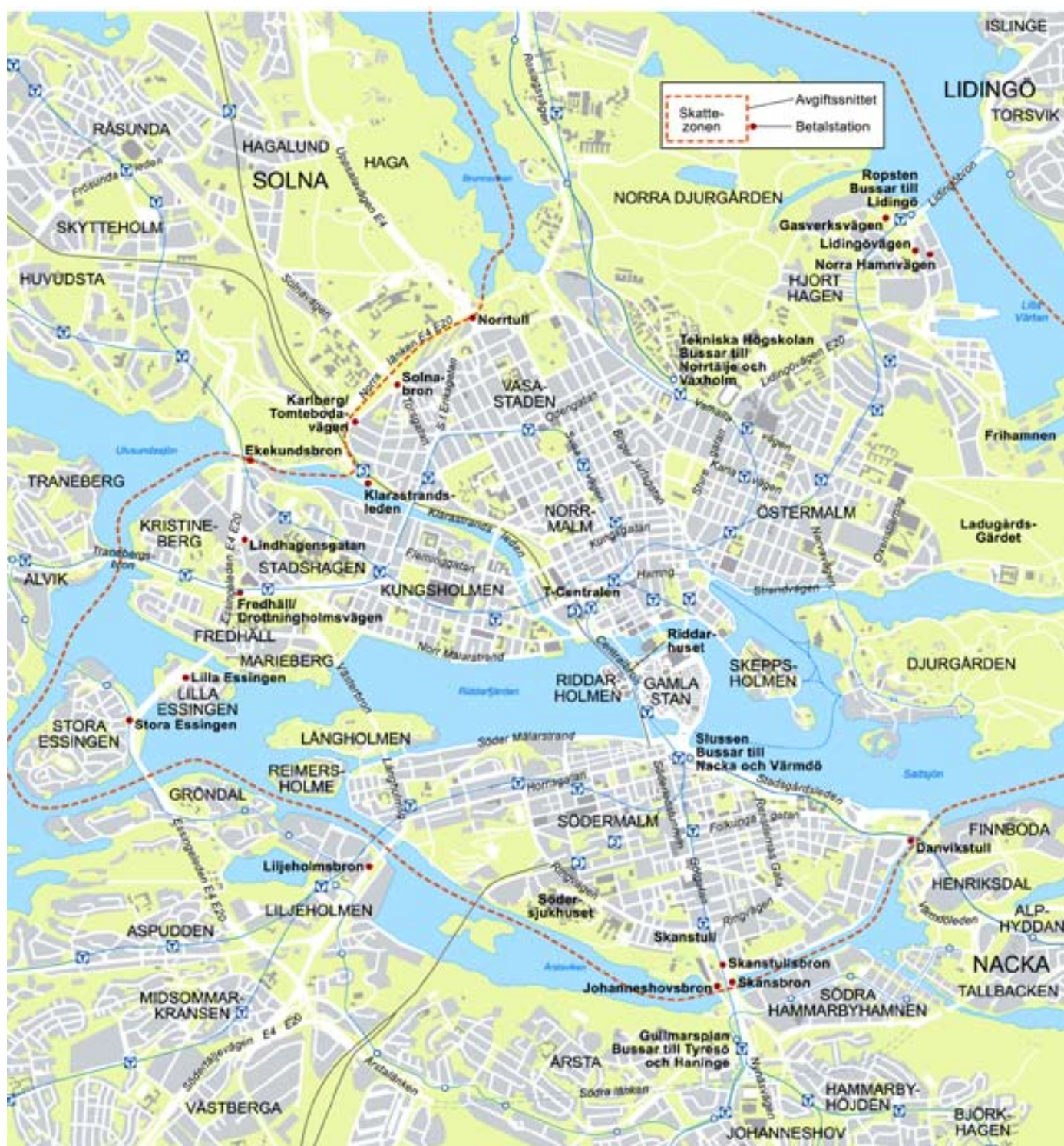
Ingrepp i vardagslivet

Upplevde de intervjuade på något påtagligt sätt försöket som ett ingrepp i den egna livssituationen? Så här sade en man som intervjuades på språng i trafiken i april 2006.

KAJ: Det är en smygskatt. De har redan talat om att höja den. [...] Rent generellt tycker jag att vi betalar tillräckligt med skatt ändå.

Att det redan finns alltför många skatter och avgifter, vare sig det gäller trafik eller något annat är en relativt vanlig uppfattning. Perspektivet breddas ibland ännu ett steg, till att gälla vardagslivet i sin helhet.

MALIN: Nu kommer jag inte att kunna ta bilen när jag jobbar kväll. Då kommer min arbetsdag att bli en timme längre. Och jag hatar detta för jag tycker att alla är så stressade ändå. Man ska hinna allting, ha koll på alla läxor, alla skolavgifter, alla hockeyträningar. Samt dessutom hur man laddar ned digitala kort till datorn. Och så ska man dessutom sitta en timme till på tunnelbanan för att det är för dyrt att ta bilen. Då tycker



Stockholms innerstad med angränsande områden. Skattezonen med det s.k. avgiftssnittet är markerat, liksom namn på platser som omnämns i texten.

Källa: Stockholms stadsbyggnadskontor.

jag det är sjukt. Då tycker jag att de gör ingenting i andra änden för att liksom förenkla för en som medborgare, utan allting är bara till för att försvåra för en.

Myndigheterna lägger med trängselskatterna ytterligare sten på börda, menar denna kvinna som intervjuades en vintermorgon under en rask promenad mellan infartsparkeringen och tunnelbanan.

När människor sorterar företeelser i sådant som underlättar respektive försvårar vardagslivet kan ganska olikartade fenomen hamna i samma kategori. Myndigheter har vare sig ansvar för IT-utvecklingen eller för hur idrotten för ungdomar läggs upp i olika föreningar. Inte desto mindre är vardagslivet det fält där möjligheter och krav från helt olika sfärer ska jämkas samman. I det moderna vardagslivet har transporterna en central roll för hur människor får ihop sina sociala åtaganden och önskningar.

Själva trafikfrågan

Behöver biltrafiken regleras och hur ska det i så fall gå till? De intervjuade som var för trängselskatt hade inte så detaljerade synpunkter på detta. Detta kan bero på att de för tillfället upplevde sig ha politiken på sin sida och därför inte kände att de behövde motivera och utveckla sina ståndpunkter. De lyfte dock fram miljön snarare än framkomligheten som orsak till sin positiva hållning.

Karl och Kerstin är ett par i 55–60-årsåldern som bor i Täby Kyrkby, ca 2,5 mil norr om city (se kartan över Storstockholm nedan). De hade blivit mer positiva under försökets gång men sade, i början av september 2006, ändå att de skulle rösta nej till trängselskatt.

KARL: I början när man såg att det blev mindre trafik då tyckte man att det var den första nya skatten som man hade fått någonting för. [...] Man sparade tid i alla fall. Men jag tror att det är ganska kortsiktigt. Trafiken växer hur man än betar sig. Det är bara att se på bensinpriset. Vad betalar vi idag? Elva–tolv kronor, det var inte så länge sen det kostade sju–åtta kronor och vi kör lika mycket bil i Sverige för det. Och det mesta är skatt där också. [...] [Trängselskatten] gör att man skjuter upp problemen kanske tio år och sen är det samma problem ändå. Hade man använt de pengarna till att bygga ut vägar istället så hade man löst problemen. Nu skickar man de pengarna till Lappland och bygger motorvägar eller fantastiskt fina vägar där, där det inte finns någon trafik.

KERSTIN: Jag tycker att man skulle satsa på de här ringlederna, det är på något sätt ett alternativ som jag tror står sig bättre i längden. För jag tror

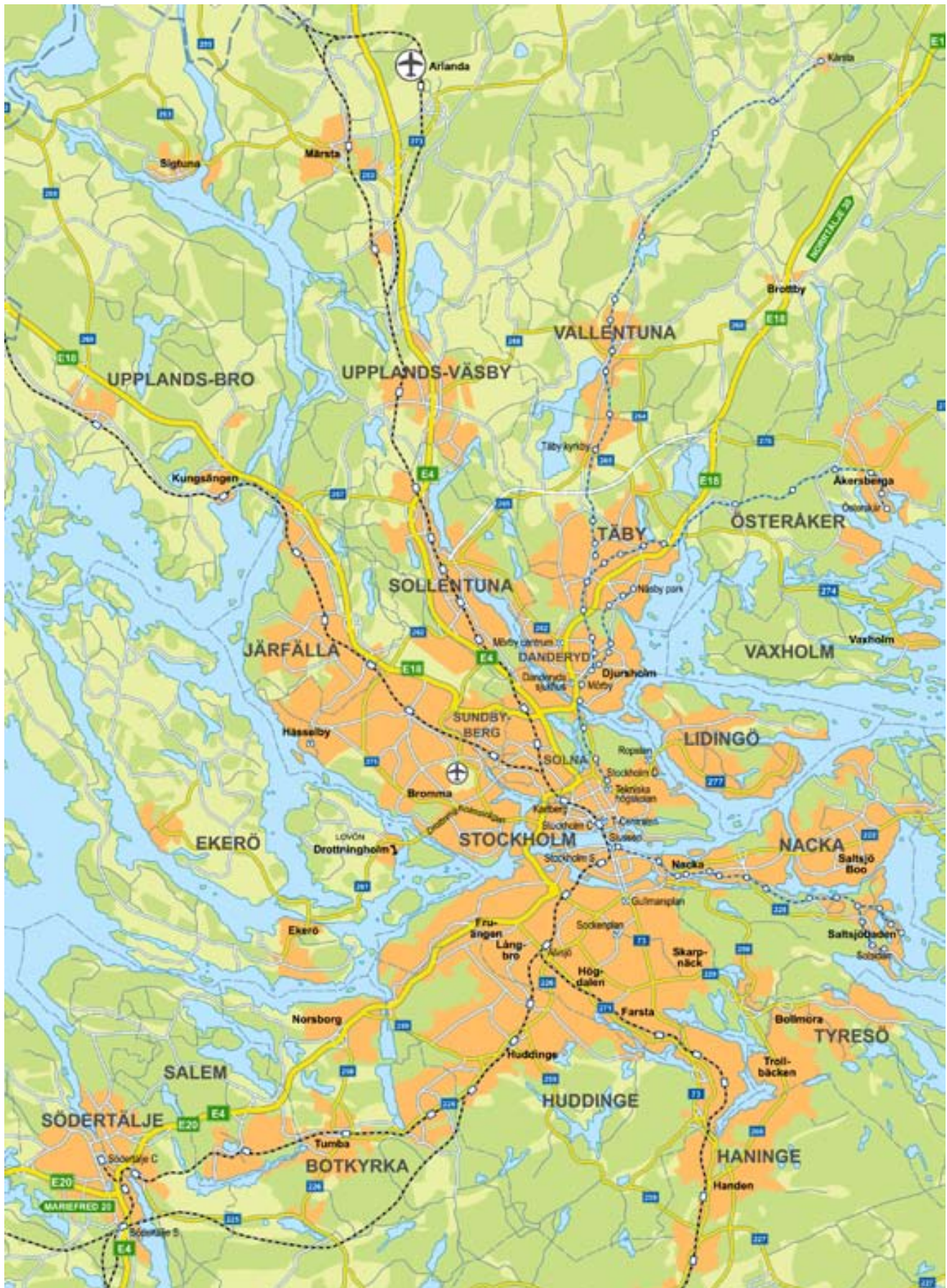
att det här med att betala för att åka in och ut ur stan, det försvinner, det positiva med det. Alltså fler och fler kommer att betala så vi kommer ändå att ha den här tjocka trafiken. Det är min åsikt. [...]

Vi ser här hur ifrågasättandet av trängselskattens verkningsfullhet kopplas till utbyggnad av ringleder som ett alternativ. Henrik, en 55-årig man bosatt i Hässelby, ca 1,5 mil nordväst om city, tog resmöjligheterna söderut från sin hemort som exempel.

HENRIK: Det är ju bara att titta på kartan här i Stockholm. Vi bor här i Hässelby [och andra bor] ännu längre ut. Ner till Södertälje och dom trakterna är det inte speciellt långt. Men när du åker bil är det en djävla bit. [...] All trafik, inte bara från [norra delarna av stockholmsområdet] utan från norra Sverige, som ska ner till södra Sverige, förbi Stockholm, åker ju Essingeleden. Och dom har ju oftast inte behov av att åka genom Stockholm. Så jag saknar egentligen mest det här med Västerleden, eller vad det nu har hetat [föreslagen ny sträckning av E4 över Lovön i Mälaren, se karta över Storstockholm nedan].

Henrik hävdade alltså att det var viktigt att få bort genomfartstrafiken från innerstan. I likhet med övriga intervjuade förortsbor som körde bil dagligen tog han upp frågan om ringlederna. Många av dem delade uppfattningen att man bör bygga ut vägnätet och sedan eventuellt fundera på om trängselavgifter behövs. Såväl trängsel och utsläpp ses som samhällets ansvar att åtgärda genom att bygga vägar. Detta var huvudspåret bland dem med kritiska åsikter. Lars, som bor i Långbro, en mil sydväst om innerstaden, hade en något annorlunda uppfattning.

LARS: Jag tycker att man började i fel ände om man säger så. Man började med att göra tullar och bygga upp ett system som kostar miljarders för att beskatta bilarna. [...] Man måste börja med bra grejer, man måste börja öka turtätheten, göra det lättillgängligt för folk att använda kollektivtrafiken. Portmonnän bestämmer ju oftast för människan. Och är det billigt och praktiskt att åka kollektivt så tror jag att många gör det. Nu bygger man det här systemet först för miljarders kronor, för att läsa av vilka som ska betala skatt, och sedan gör man det billigare på kollektivtrafiken och bygger ut infartstrafiken och såna saker. Man skulle kunna ha börjat kanske ett år eller ett halvår med bara såna grejer och då menar jag riktigt billig kollektivtrafik. Att staten eller kommunen verkligen sponsrar SL, att det inte är ett vinstdrivande företag ens en gång. Det ska vara riktigt billigt.



Storstockholm. Namn på platser som omnämns i texten är utsatta. Källa: Stockholms stadsbyggnadskontor.

Att man borde satsat hårdare på kollektivtrafiken före försöket, är en åsikt som liknar den om ringlederna. Förbättra först och inför pålagor sedan, om de behövs. Men det fanns också exempel på att man betonar individens ansvar snarare än samhällets. Hanna, sambo med Henrik i Hässelby, menade att man kan se trängseln som självreglerande och tog sina resvanor för ett par år sedan som exempel.

HANNA: Då när jag körde bil till och från Gullmarsplan [se kartan över Stockholms innerstad, i söder] hamnade jag i de här jätteköerna. Men det är ju vars och ens val om man står ut med att sitta i köerna. Annars måste man försöka hitta något alternativ. Står jag inte ut med att sitta i köen – ja, då får jag lägga längre restid på att åka kommunalt istället då. Man kan ju inte bara gå och klaga, man måste göra någonting i så fall.

Hanna menade att individen själv kan välja bästa sätt att ta sig fram, utan trängselskatt. Det är upp till var och en att bestämma om man vill sitta i kö eller inte, eftersom det finns andra sätt att resa. Den omvända argumentationen är dock ännu vanligare.

TINA: Jag tycker att ett bra utformat försök ska ge mig ett alternativ, jag ska kunna göra ett val som inte bara handlar om att åka kommunalt eller åka bil, utan jag ska ha ett val att köra på en väg som kanske innebär vissa fördelar och där jag betalar en avgift eller få köra en annan väg som kanske är avgiftsfri.

Tina ser trängseln som delvis självreglerande, med samhället snarare än individen som ansvarigt. Hennes förslag liknar betaltvägarna på kontinenten, vilka hon också refererar till. Men hon pratar om alternativa vägar snarare än stora ringleder. I likhet med dem som förespråkar ringleder ser Tina biltrafiken som ett problem främst i innerstan. En anslutande åsikt, både hos Tina och förespråkarna för ringleder, är att det saknas rimliga alternativ till att köra och att det därför är fel tillfälle att införa skatten.

Vi har sett att bland dem som var kritiska fanns tydliga men varierande åsikter kring biltrafiken och i vilken grad och på vilket sätt den bör regleras eller underlättas. Men de intervjuade hade inte bara synpunkter på trafikfrågan i stort utan även på detaljer i trängselskatten.

Avgiftssystemets utformning

Sven, yrkeschaufför i 60-årsåldern med bostad på Södermalm var negativ till avgifterna av flera skäl.

SVEN: Ja, för det första är det beslutet som jag tycker är ganska odemokratiskt i princip. Sen tycker jag det är fel med avgifterna utifrån stan och att Centralbron och Klarastrandsleden inte är fria. Allting går ut på Essingeleden och Södra Länken nu [se kartan över Stockholms innerstad ovan]. [...] Ja men ut? Det var ju för att det inte skulle bli så mycket bilar inne i stan, då ska de väl vara glada när bilar åker ut!

En handfull av de intervjuade har uttryckt en liknande ståndpunkt – att det är fel att beskatta fordonen som åker ut ur innerstan. Detta är ett exempel på hur lekmannamässiga uppfattningar och vardagligt förnuft skar sig med den faktiska utformningen av försöket. Följande citat är hämtat från ett beslutsunderlag (Eliasson & Lundberg 2003):

Huvuddelen av den trafik som går ut ur staden på morgonen har först färdats en sträcka inne i staden och inne i själva staden råder betydande trängselproblem. [...] Eftersom det (av bl.a. tekniska skäl) bara föreslås ett avgiftssnitt så är det enda tillgängliga medlet att dämpa denna trafik att ta ut en avgift på den när den passerar snittet – vilket alltså på sätt och vis är »för sent«. I princip hade det förstås varit lämpligare att avgiftsbelägga trafiken inne i staden, eftersom det är där snarare än på utfarterna problemen finns under morgonrusningen, men i brist på denna möjlighet föreslås denna näst bästa lösning. Motsvarande gäller för trafik som går in till staden på eftermiddagen. [...] Det är en missuppfattning att tro att trafiken huvudsakligen består av bilar som kör »in på morgonen och ut på kvällen«. Trafiken som går åt »fel« håll har även den utpräglade toppar, om än lägre.

Trafikutredarna ifråga föreslog avgifternas utformning med tanke på vilka effekter på trafiken man ville åstadkomma samt vad man bedömde som tekniskt och praktiskt genomförbart. Politikerna som avgjorde saken vägde sedan in aspekter om bl.a. acceptans och fördelningseffekter. Exempelvis kan innerstadsborna, som redan ses som en privilegierad grupp, ha uppfattats som orättmätigt gynnade om de slapp avgifter åt ena eller bägge hållen (förutom att slippa när de kör inom tullarna). En enkelriktad avgift skulle dessutom ha behövt vara betydligt högre per passage för att få samma trafikstyrande effekt som en dubbelriktad, vilket kanske skulle gett en lägre acceptans bland invånarna.

I citatet ovan pekade yrkeschauffören Sven på syftet att minska antalet bilar i innerstan. Men den officiella målsättningen var snarare att totalt sett öka framkomligheten, där det tidigare varit trängsel och att minska utsläppen (dels totalt sett av koldioxid, dels på särskilda ställen av hälsovådliga ämnen). En uppfattning som den att utgående trafik inte ska avgiftsbelägg-

gas fäster uppmärksamheten på att det inte heller för experterna var solklart hur olikartade målsättningar som förbättrat flyt i trafiken, minskad klimatpåverkan och minskade skadliga halter av föroreningar ska vägas mot varandra och optimeras i utformningen av ett avgiftssystem.

En juridisk fråga var om försöket gällde en skatt eller en avgift. Ett par av de intervjuade hade fäst sig vid denna aspekt. Dennis från Djursholm menar t.ex. att administrativa barnsjukdomar samt andra avigsidor bör rättas till före ett eventuellt återinförande. Han tycker att det ska vara en avgift, inte en skatt – och att avgiften ska kunna vara avdragsgill.

Henrik från Hässelby tyckte att vissa saker under försökets gång stärkte hans negativa uppfattning, exempelvis upplevde han en ökad trafik på Essingeleden. Han blev dock mer positiv till registrerings- och betalsystemet: »tekniskt har det från min sida sett fungerat väldigt bra. [...] Nyttan av det hela är en annan sak. Tittar man på det så har jag väldigt blandade känslor«. Även Karl från Täby Kyrkby var positivt överraskad över att tekniken fungerade trots en i övrigt negativ inställning till trängselskatt: »Sen blev man väldigt förvånad när hela det här datasystemet fungerade. Det trodde jag aldrig att det skulle göra.«

Därmed har jag gått igenom de sex aspekter på försöket som jag menar väckte starka reaktioner: den politiska beslutsprocessen, samhällets kostnader för provperioden, social rättvisa (fördelningseffekter), trängselskatten som ett ingrepp i vardagslivet, utformningen av avgiftssystemet samt synen på hur trafikproblemen bör lösas. Åsikterna och ställningstagandena födde också impulser att handla i enlighet med dessa.

Ryggmärgsreaktioner?

När trängselskatten infördes ställdes människor inför olika nya handlingsalternativ för sina vardagsresor. En barnbok från 1950-talet (Prøysen 1956) handlar om en killing som lärt sig räkna och gärna vill tillämpa sin nyvunna kunskap på de andra djuren. För den som är van att räkna kan det verka betydelselöst eller ofarligt. Men de andra djuren kunde inte räkna och ville inte ställa upp på killingens stolligheter. De ville verkligen inte bli räknade.

Vad har detta med Stockholmsförsöket att göra? Jo, många som inte tyckte om trängselskatten verkar heller inte ha velat bli räknade. De ställdes i alla fall inför ett dilemma. De kunde antingen köra som vanligt, betala och därmed anpassa sig till själva den ekonomiska pålagan. Eller så kunde de undvika att köra och slippa betala. Men då bidrog de istället till att biltrafiken minskade, vilket var en officiell målsättning med skatten.

I sagan uppfattar djuren att killingen gör något med dem, trots att räk-

nandet för dem är abstrakt. De förstår inte vad det ska vara bra för. Historien slutar med att alla djuren uppretade jagar killingen. Men får de plötsligt och oväntat nytta av hans färdigheter. Killingen utnämns därefter till räknemästare på en båt, som får ta högst tio passagerare. Dilemmat för djuren bestod bl.a. i att bedöma nyttan av (att delta i) en för dem abstrakt expertverksamhet. Den verkade skrämmande men kunde också vara till nytta. Experten/killingen verkade å sin sida heller inte på förhand fullt ut kunna bedöma de sociala konsekvenserna eller nyttan av sin verksamhet. Han var bara barnsligt förtjust i att räkna, vilket gav honom en lillgammal framtoning som var svår att fördrå för de andra djuren.

Så här berättar en av de intervjuade om hur hon några månader in på perioden med trängelskatt första gången körde bil från hemmet i Hässelby till jobbet i city.

HANNA: Det är första gången jag överhuvudtaget har varit tvungen att betala trängelskatt. [...] Jag hade bestämt mig att jag inte skulle göra det. Jag skulle undvika det hade jag tänkt.

Hanna ville hålla sig utanför det system hon inte tyckte om. Denna hållning kan ses som något Hanna intog för sin egen skull. Hon tog avstånd utifrån sin känsla eller övertygelse. Flera av de intervjuade har vittnat om att de reagerat på detta sätt inför trängelskatten:

CECILIA: Jag vägrar mer eller mindre att försöka betala den här trängelskatten. Så jag har inte använt bilen. [...] Det är väl det man [politikerna] vill komma fram till naturligtvis. Men jag tycker ändå inte att det är rätt väg att gå.

GREGGER: *Men kör du annars bil normalt sett?*

CECILIA: Det är inte så ofta. Men jag har slutat med det också, om det inte är absolut nödvändigt.

Detta verkar ha handlat om ryggmärgsreflexer snarare än genomtänkta strategier för hur man bäst skulle visa sitt missnöje. Det är där parallellen till sagan ligger. Att på detta sätt undvika att köra för att man var emot försöket och skatten skulle jag vilja kalla ett privat avståndstagande. Privat för att det verkade vara ett sätt att handla efter sin övertygelse, för sin egen sinnesfrids skull. Men även om avståndstagandet inte alltid var utåtriktat eller avsett att visa något för andra kan det betraktas som symboliskt och politiskt. Det uttrycker som jag tolkar det ställningstaganden i frågor kring bl.a. myndighetsstyrning och bilåkandets berättigande. Valet av hur man faktiskt skulle resa under försöket var till stor del känslomässigt och politiskt laddat. Avståndstagandet var samtidigt paradoxalt eftersom det av

de ansvariga för försöket och projektets anhängare tolkades som ett framgångsbevis i form av minskad biltrafik. Samtidigt kunde naturligtvis förändringar i individuella resmönster vara rent praktiska anpassningar, vilket jag återkommer till i kapitel 4 nedan.

Något som upplevdes som problematiskt eller hotfullt var vad informationen, kontrollen och den egna anpassningen kunde leda till på lite längre sikt – till avhjälpandet av kollektiva problem eller till inskränkningar i den personliga friheten? Nya former för kontroll av invånarna i vardagliga situationer är en känslig fråga. Reaktionen inför transponderarna – elektroniska dosor med sändare som placeras på insidan av vindrutan – följde för somliga en liknande logik som den att undvika trängselskatten.

TINA: Jag måste ju acceptera att jag blir registrerad, jag har ju inget val. [...] Men därifrån till att tillåta att de går in och tar pengar från mitt konto, det steget är för stort. Jag gör bara så med vissa saker. Mina räntebetalningar har jag så, för jag litar på min bank. Men jag vet att det är på sätt och vis ett ologiskt resonemang, för att jag har ju inget val. [...] Även om någon stjälar min bil och kör ut och in genom Stockholm hundra gånger så är jag tvungen att betala skatten och sen överklaga. Vilket jag upplever som oerhört magstarkt.

Flera intervjuade vittnade om sin spontana motvilja mot att skaffa transponder och/eller autogiro. För dem som ville men inte kunde undvika att betala trängselskatt kan transponderlöshet också ha markerat ett symboliskt avståndstagande. (Genom att betala skatten manuellt skapade man merarbete åt sig själv, men också åt administrationen av försöket.)

De som var skeptiska till trängselskatten ställdes hursomhelst inför ett dilemma. Den som valde att undvika köra när det var avgiftsbelagt bidrog till trafikminskningen, vilken uppfattades som ett tecken på att försöket var framgångsrikt. Den som å andra sidan valde att köra precis som innan och betalade skatten kunde också känna att hon lydigt anpassade sig. Ett tredje alternativ skulle, åtminstone i teorin, kunna vara att köra så mycket som möjligt. Då skulle man i handling ha utmanat logiken bakom trängselskatten – men få verkar ha valt den strategin. Ytterligare ett alternativ var civil olydnad, d.v.s. att köra men ändå inte bli räknad, bl.a. genom mer eller mindre spektakulära sätt att dölja sin nummerplåt.

Strategin att göra sina nummerplåtar oläsliga kunde vara lika mycket en privat protestaktion som ett sätt att spara pengar. (På det viset liknade den strategin den mer reflexmässiga reaktionen att helt enkelt undvika att köra. »Jag ska minsann inte betala!«) Man kunde göra nummerplåtarna oläsliga antingen genom att låta dem bli smutsiga eller genom att använda



Tullkepsen satte man på när man skulle passera gränslinjen, därefter tog man av den igen, tvärtemot vad man gör när man hälsar. Foto: Ramón Maldonado/Stockholms stadsmuseum.



Nummerplåten blir smutsig när man kör i vinterslasket. Är det en underlåtenhetssynd att glömma att hålla den ren? Foto: Ramón Maldonado/Stockholms stadsmuseum.

anordningar som små postorderföretag, t.ex. »Potatisgris« och »Slippa Tullar«, bakslugt marknadsförde (och fortfarande marknadsför och säljer) som »skyltskydd«, d.v.s. skydd för att hålla nummerplåten ren. En typ av skydd gick i folkmun under benämningen tullkeps eller tullkepa. Eftersom registreringskamerorna tog bilder snett ovanifrån »skyddade« tullkepsen nummerplåten från kamerans lins (på motsvarande sätt som en vanlig keps skyddar ögon och panna från solljus).

Transpondrarna är intressanta eftersom de utlöste en debatt om övervakning och integritet. Det berättas historier om personer som misstänkliggjorts för vänsterprassel av sin partner när resor som de saknade motiv för visade sig genom skattebesluten. Skattebesluten kunde man själv (eller kanske ens partner) granska via internet och fordonets behörighetskod eller via kontoutdrag från banken. Kopplingen mellan transponder och autogiro har också visat sig vara känslig för många bilister. Rent tekniskt registrerades både transponddrar och nummerplåtar automatiskt vid betalstationerna. Vilket innebär att skatten skulle kunna ha dragits från autogiro även om transponder saknades. Osäkerhet rådde kring frågan varför de ansvariga valde att göra transpondern till ett villkor för autogiro. Men sedan trängselskatten införts permanent i augusti 2007 är det enbart kameraregistrering som gäller, och man kan fortfarande betala via autogiro.¹⁵

Vissa historier har en tydlig karaktär av folklöre och berättar något om synen på medborgerlig integritet i förhållande till makt och kontroll. Transponddrar, skyltskydd och bilresor som människor undvikit av missnöjesskäl har gjort demokratin och dess problem mer konkret. Man kan säga att de reaktioner som en politisk åtgärd väckt har blivit direkt observerbara och kännbara. Skyltskydd och transpondervägran var olika sätt att mer eller mindre inom ramen för den demokratiska praktiken visa sitt ogillande av trängselskatten. Dels undvek man en kostnad eller »att bli registrerad«, dels manifesterade man sitt ställningstagande. Men det innebar samtidigt att man ådrog sig vissa besvär och risker.

Här har jag tagit upp olika sätt som folk i handling hanterat sin inställning till trängselskatten under försöket. Nästa fråga gäller hur man kan tolka dessa uttrycksformer för kritik samt det faktum att så många olika aspekter av det transportrelaterade vardagslivet lyftes fram i kritiken.

Flera olika aspekter väckte kritik

Vanliga synpunkter gällde som vi sett hur trafikreglering borde gå till, vilka andra områden reformen skulle kopplas till (fördelningspolitik t.ex.) och i vilken ordning och med vilken utformning den skulle genomföras. De

ståndpunkter som inte var direkt kopplade till trafikfrågan berörde bl.a. det politiska spelet, kostnaderna för försöket samt frågor om integritet och ingrepp i vardagslivet. Alla dessa aspekter handlar om försökets giltighet, legitimitet eller värde. Gick det hela rättmätigt till och skapade det mer värde och samhällsnytta eller främst besvär och nya utgifter för invånarna? Det handlade verkligen inte enbart om för eller emot.

Försöket framkallade idéer, förslag och kritiska tankar på ett flertal områden. Ett sätt att se på de teman som togs upp är, att när människor pratade om t.ex. rättviseaspekter på försöket så uttryckte de sin ståndpunkt i just den frågan och inget annat. Man tar i så fall folk på orden. En annan tolkningsmöjlighet är att de kritiska synpunkterna på diverse aspekter av försöket främst var kanaler för att uttrycka att man ogillade trängselskatten. De kritiska synpunkterna kan i så fall ha varit retoriska bidrag till att underminera trängselskatten, främst därför att de upplevdes som en restriktion på biltrafik.

Eftersom försöket ifrågasatte bilåkandet, eller åtminstone några av de gynnsamma villkor som dittills rått för detsamma, kan kritiken mot olika aspekter av försöket ses som motreaktioner på detta ifrågasättande. I en annan kvalitativ intervjustudie konstateras att de mest komplexa kedjorna av argument byggs av dem som tagit ställning mot försöket, som om de kände sin ståndpunkt ifrågasatt, eller som om de kände sina egna transportvanor och sin egen livsstil ifrågasatt eller hotad (Hagman & Andréasson 2006).

Utgångspunkten är att se förslagen och retoriken som väcks till liv bland invånarna som uttryck för ett maktspel. Åtgärden avsåg att styra biltrafiken. Därigenom fanns något som kan kallas ett handlingsprogram (Latour 1998). Alla slags försök att motverka eller ifrågasätta handlingsprogrammet kan kallas för antiprogram. Handlingar som redan nämnts ovan kan få denna etikett. Att använda tullkeps var ett antiprogram, liksom att smutsa ned sin nummerplåt. Att uttala sig om projektet med argument som kritiserar olika aspekter kunde som vi sett också bidra till antiprogrammen.

Transpondrar och tullkepsar är exempel på materiella ting som översätter olika viljor och som mänskligt aktörskap därmed överförs till, vilket innebär att tingen agerar å människors vägnar men inte alltid enligt deras intentioner. Det har i efterhand visat sig att kritiska åsikter, tullkepsar, avståndstaganden omsatta i handling o.s.v., tillsammans med traditionella politiska motståndformer, inte stoppade trängselskatterna. De som stödde projektet lyckades skapa omvägar förbi olika slags hindrande element. Detta bidrog till att försöket slutade på ett lyckosamt sätt i förhållande till de målsättningar som skapats inom projektet.

Även de tekniska föremålen och deras funktion fick betydelse för argumenten. Intervjuerna visar att invånare ville påverka eller omdefiniera vad trängselskatten handlade om. De fokuserade olika delar av ett nätverk av sociala och tekniska förhållanden. Det blir därigenom tydligt att vad trängselskatter är och gör inte är stabilt, utan kan förändras och definieras om. Att påverka synen på vad som är ett problem och dess eventuella lösning ägnade sig naturligtvis de professionella och politiska aktörerna åt. Här har jag velat lyfta fram min tolkning av intervjuerna: att tankearbetet kring problem och lösningar i vid mening var intensivt också på den individuella och kulturella vardagslivsnivån.

Att ta kritik

Det är nu dags för en liten utvikning kring vad som gjordes eller kunde ha gjorts för att komma tillrätta med kritiken på olika aspekter av försöket. Måltavlorna för kritiken, ansvariga politiker och myndighetspersoner, påverkades förvisso av den. Annika Billström verkar t.ex. inte ha saknat insikt om att ett sviket vallöfte kunde ge henne problem. Hon erbjöd sig att avgå vid förhandlingarna då beslutet om att genomföra försöket togs (Gullberg & Isaksson 2008). Hennes partikollegor ville dock ha henne kvar och hon stannade i ledningen för stadshuset.

När det gäller mitt andra tema ovan, kostnaderna för försöket, kan man naturligtvis tänka sig att kritiken blivit mildare för varje miljard man lyckats hålla nere kostnaderna. En annan strategi hade kunnat vara att få ut tydliga budskap om vad kostnaderna bestod i och vad man därmed fick för pengarna.

När det gäller det tredje temat om social rättvisa, hade förmodligen de kritiska fått mindre vatten på sin kvarn om prissättningen varit mer flexibel. Politikerna kunde ha tagit fasta på diskussioner kring och beräkningar av fördelningseffekterna i form av tillgänglighet och kostnader för olika grupper. Man kan tänka sig att »ensamstående mammor«, personer med ambulerande jobb på udda tider m.fl. grupper hade fått möjlighet till rabatt eller avgiftsbefrielse. När trängselavgifter infördes i London under ledning av borgmästaren Ken Livingstone gavs rabatter och gjordes undantag för särskilda grupper. Livingstone formulerade detta i ett av sina sju råd till stadspolitiker som vill införa avgifter: arbeta flexibelt så att nödvändiga ändringar kan göras (Gullberg & Isaksson 2008). Man skulle också ha kunnat ge generella kompensationer till hushållen genom att avlasta dem från någon annan pålaga. För att (symboliskt) kompensera de bilberoende hushållen skulle en del av intäkterna kunna öronmärkas för byggandet av

kringfartsleder (vilket är precis vad den borgerliga regeringen nu beslutat när de permanentat trängselskatten).

Men varje sådan åtgärd kan innebära att projektet öppnar sig för nya risker eller slag av kritik. Ett exempel på detta är avgiftsfriheten på Essingeleden, Europavägen genom Stockholm. Starka grupperingar krävde att denna regionala och nationella genomfartsväg skulle hållas avgiftsfri under försöket och detta beslutades också, men sent i processen. Det var köer på leden under rusningstrafik redan före försöket. Projektets tillskyndare visste att avgiftsfriheten på leden innebar en risk eftersom dessa köer skulle kunna förvärras om fler skulle välja den vägen när trängselskatt infördes på de andra genomfarterna. »Trafikkaos« på Essingeleden hade kunnat äventyra försökets framgång, även om trafiken flöt på övriga ställen.

Därför är det svårt att avgöra på vilka punkter ett projekt behöver anpassas till kritiken. De kritiska ståndpunkterna kan ses som anhängare som värvas till antiprogrammet. Invånare som inte var beredda att aktivt engagera sig i politiken stödde, genom att plocka upp argumenten från debatten, de politiker och andra som arbetade i antiprogrammen. Dessa var i sin tur beroende av opinionsstödet, även av det mindre formella snacket i fikarum och på stan, av insändarna och bloggarna. Detta är ett bra exempel på vad man inom aktörnätverksteorin menar med termen nätverk. Människors åsikter ingick i det man inom ANT kallar nätverk av sanningar, människor och ting. Nätverken formerades i samband med att vissa ville genomföra och andra förhindra trängselskatteprojektet.

Mina intervjuer visar på aspekter av försöket som människor fäste stor vikt vid, men som inte stod i fokus när det utvärderades. Försöket skapade, hittills outnyttjade, erfarenheter för den fortsatta politiken såväl på trafikområdet som på andra områden.

Sannolikt ger reformer på prov, d.v.s. en fullskalig demonstration av reformen, mer mångfacetterade reaktioner än förslag på papperet. På vilka andra politikområden skulle detta eventuellt kunna tillämpas? Ur demokratisynpunkt kan det ses som positivt att reaktioner, idéer och förslag från medborgarna lockas, eller till och med provoceras, fram. Men när det gäller försöket var det nog inte många ansvariga som var beredda på bredden i ställningstaganden som framkallades. Det är tveksamt om det bland politiker och myndigheter funnits beredskap eller förmåga att ta hand om alla de olika reaktionerna.

Detta väcker även statsvetenskapliga frågor om hur beslut kan förberedas och förankras. Vilka förändringar i vardagslivet kan man få acceptans för genom fullskaliga demonstrationer? Det är förvisso en fråga som ligger utanför etnologins domäner och jag går därför inte närmare in på den. Det

vore däremot intressant om t.ex. statsvetare reflekterade över försöket som ett nyskapande exempel på en demonstration och en (oavsiktlig) demokratisk innovation.

När det gäller rättvise- och fördelningsaspekterna kunde politikerna tydligare ha visat att man vägde in dessa i utformningen av de permanenta trängselskatterna. Enligt den sammanfattande utvärderingen hade personer med höga inkomster, föga överraskande, högst betalningsvilja. Den gruppen körde före trängselskatten mest bil och begränsade också sitt resande i den avgiftsbelagda zonen minst under försöket. Andra grupper fick fördelar genom förbättringar i kollektivtrafiken. I de permanenta trängselskatterna däremot har detta inslag tagits bort och man har istället valt att avsätta överskottet av intäkterna för framtida vägbyggen.

Intressant i sammanhanget är att politikerna i Upplands-Bro kommun, ca fyra mil nordväst om Stockholm, provade en något annorlunda form av folkomröstning för att höra medborgarnas åsikter. Där genomfördes 20–27 september 2006 vad man kallade ett rådslag. Detta var utformat som en enkät medborgarna kunde skicka in eller fylla i på internet. Den efterfrågade förutom ett ställningstagande – ja eller nej – till trängselskatten också åsikter om den då gällande enhetstaxan inom kollektivtrafiken och vilka förbättringar som var viktigast för pendeltåg, bussar, biltrafik och övriga trafikslag. Populärast var förslaget att pendeltågen skulle hålla tidtabellen bättre. 88 procent av dem som deltog prioriterade denna förbättring. Frågan om att förbättra tidspassningen mellan bussar och pendeltåg förekom två gånger och prioriterades av 57 resp. 79 procent. Att snabba på utbyggnaden av ett vägprojekt (Rotebroleden) valdes av 54 procent, medan fler av- och påfarter på E18 prioriterades av 37 procent.¹⁶

Det storskaliga försöket med en nyskapande trafikåtgärd i kombination med en efterföljande folkomröstning var hursomhelst något unikt. Ett ditills outnyttjat instrument för att styra vardagliga beteenden introducerades. Genom sin ovanlighet skapade försöket en kontrastverkan gentemot hur trafikpolitik brukar genomföras och tas emot. Det är sällan frågorna om infrastruktur, trafik och ekonomiska styrmedel tydligt lyfts upp ovan den gilla gången av budgetar, politiska dekret och långbänkar mellan regeringsmakt och regioner. Det ses som självklart att beslut kontinuerligt fattas och att tjänstemän och arbetare i produktionen verkställer dem.

Men det ovanliga i försöket tydliggjorde det rutinartade och självklara. Människor kände sig på ett unikt sätt manade att ta ställning till åtgärderna och koppla samman trafikfrågor med frågor om övervakning, medborgarligheter, klimatpolitik och mycket annat. Reaktionerna var särpräglade och omöjliga att förutsäga i hela sin spännvidd.

Jag menar att försöket skapade en kulturell brytpunkt. Resandets kulturella kontext blev nödvändig att förklara och försvara. Människor började tala om och tänka på vad som är bra och dåligt med biltrafik och kollektivtrafik i Stockholm – vad som är rättvist och orättvist. Saker som tidigare togs för givna, exempelvis den kostnadsfria (helt och hållet kollektivt finansierade) tillgången till vägnätet, behövde man nu fästa uppmärksamheten på och argumentera kring. Detta gäller också kontexten kring det politiska genomförandet. Försöket fungerade därmed som en katalysator för samhällsdebatt och vardagliga samtal och tankar.

Tydligt är att trängselskatten för somliga blev något mycket mer än ett betalsystem. Laddade teman som frihet, kontroll, detaljstyrning och förhållandet stat-individ berördes, vilket innebar att det människor reagerade på inte alls bara var en kostnad och ett sätt att administrera denna.

Försöket hade därmed inslag av dramatik och provokation lika väl som tydlighet och konsekvens. Man kan säga att försöket synliggjorde hur demokrati kan balansera mellan konkret och abstrakt. En betalstation som registrerar och avgiftsbelägger medborgarens passager med bil mellan bestämda klockslag är ett konkret uttryck för ett demokratiskt beslut att reglera trafiken. Men de olika upplevelserna av huruvida denna reglering är rättvis, motiverad av miljömässiga och ekonomiska skäl o.s.v. visar på demokratins mer abstrakta sidor. Regleringen (trängselskatten) samt försökets kompletterande åtgärder fick, som vi sett, vidare och mer abstrakta konsekvenser (i form av bl.a. rättvisaspekterna och den inneboende konflikten i att utnyttja marknadens spelregler genom politisk styrning) än att testa en viss förbättring av miljö och framkomlighet i staden.

Laddningen i dessa frågor förefaller dock ha dämpats något när försöket genomförts. Istället verkar intresset ha ökat för information om vad som hänt med trafikflöden och utsläpp. Man kan tänka sig att intressefokus bland somliga förskjutits något åt detta pragmatiska håll, i riktning bort från principfrågor och ideologiska skiljelinjer.

Försöket innebar också en förskjutning i balansen mellan olika positioner på den trafik- och miljöpolitiska arenan. När strid rått om trafikfrågor, bl.a. i samband med Dennispaketet, har det vanligen varit representanter för miljöintresset som ansett sig vara förfördelade och argumenterat genom hänvisning till missförhållanden, orättvisor och andra problem med de politiska besluten.¹⁷ I samband med Stockholmsförsöket var det bilintresset som tog fram denna vapenarsenal. Detta avspeglar sig i intervjuerna. De negativa har tänkt och vässat sina argument mer än de som är positiva.

Att ingrepp man sympatiserar med inte mobiliserar lika stort debattengagemang som sådana man avskyr är inte förvånande, men hur kom det

sig att relativt många ändå accepterade skatten från början? Det handlade trots allt om en ny skatt, svikna vallöften, ingrepp i bilkörandet och registrering av privata resor.¹⁸ En hypotes kan vara att de starka negativa och försiktigt positiva reaktionerna tillsammans visar att Stockholmstrafiken är ett område där politisk handlingskraft och konkreta åtgärder efterfrågas av befolkningen. Att många av de negativt inställda personerna för fram detaljerade idéer om alternativa förslag talar för denna hypotes. Försöket var unikt också i den meningen att det innebar en påtaglig förändring av trafiksituationen i Stockholm, något man inte upplevt där på decennier.

4. Ändrat resande?

SYFTET MED FÖRSÖKET var att styra vissa delar av det vardagliga resandet. Politikerna ville påverka några att ställa bilen, gå över till kollektivtrafiken, infartsparkera, stanna hemma, hoppa över en resa eller resa vid en annan tidpunkt. Vad förändrades då i människors vardag? Hur anpassade man sig?

Den politiska och mediala processen kring miljöavgifterna kan bland stockholmarna ha bidragit till individuell handlingsberedskap inför försöket. Befolkningens stora kunskaper om försöket talar för detta. Hösten 2005 visste runt 80 procent av invånarna i länet vilka tider på dagen som avgifter skulle komma att tas ut (Gustavsson 2006). 90 procent visste att försöket var tidsbegränsat och omkring 75 procent att avgiften skulle betalas inom fem dagar samt att man kunde betala via autogiro om man monterat betal-dosan som den ansvariga myndigheten tillhandahöll. Vad trängselskatten innebar var alltså välkänt på förhand, och därmed hade länsinvånarna förutsättningar att börja planera sina anpassningar. Under försöket steg kunskapsnivån ytterligare, enligt detta sätt att mäta.

Därför fanns en ökad uppmärksamhet på de egna vanorna redan innan trängselskatten införts, vilket visade sig i de första intervjuerna ifrån november 2005.¹⁹ Genom att intervjuer genomfördes under olika stadier av försöket är det möjligt att följa anpassningsprocesser på individ- och hushållsnivå. De tidiga intervjuerna speglar planeringen av ett förändrat beteende. Till dessa hör intervjun med fyrabarnspappan Nils i Saltsjö-Boo (ungefär en och en halv mil öster om innerstan i Nacka kommun, se kartan över Storstockholm ovan) och hans fru Nina. Nils arbetar på Södersjukhuset (se kartan över Stockholms innerstad i föregående kapitel).

GREGER: *Vad kommer trängselskatten att betyda för dig?*

NILS: Ja, för mig betyder det 40 kronor till om dagen, d.v.s. det skulle kosta mig med parkering 60 kronor om dagen och då har jag inte räknat med bensinen. Vilket jag tycker är alldeles för mycket. Så jag kommer att ställa bilen och åka kommunalt. [...] Det blir en tidsförlust för mig istället, men det får jag ta.

GREGER: *Hur ska du ta dig till jobbet då? Då ska du åka buss till Slussen och sen ta tunnelbanan eller?*

NILS: Ja, tunnelbanan eller promenera upp till Södersjukhuset från Slussen, för att bygga in någon sorts motion [...] Någonting som inte tar tiden ifrån mig på eftermiddagarna. Så är tanken.

I juni 2006 berättade Nils att det ändå »inte blev kommunalt« eftersom han är »bekvämlig«. Tidsskillnaden mellan kollektivt och bil har stor betydelse – med bil tar resan till jobbet på Södersjukhuset 20 minuter, kollektivt 45–60 minuter, berättade han. Till saken hör att han hade upplevt hur denna skillnad ökade när Södra länken öppnades 2004 (se kartan över Stockholms innerstad, i söder). Innan dess tog bilresan längre tid. Även den relativt låga p-kostnaden på jobbet (20 kr) medverkar till att han nästan alltid tar bilen.

I inledningen berättade Tina från Täby om sina planer att ställa bilen och åka kommunalt. Men till skillnad från Nils såg hon inte kostnaden som avgörande för det ställningstagandet.

TINA: Men alltså det viktiga för mig är inte att klara mig undan pengarna, för att jag har råd att betala den här trängselskatten, men jag tycker att försöket är tokigt utformat, jag tycker faktiskt det.

Många som var kritiska reagerade, som redan påpekats, instinktivt med att helt undvika betalstationerna under beskattad tid. Nils och Tina hörde till dem. Men inte heller Tina ändrade sina vanor så som hon tänkte. Istället fortsätta hon att köra och betalade skatten från sin första arbetsdag i januari. Några gånger har hon dock åkt kommunalt till jobbet. Dessa tillfällen låter hon i intervjun tjäna som exempel på den tidsåtgång och ovisshet som hennes pendlingsresor med kollektivtrafik är förknippade med.

Även Greta som är i 25-årsåldern och bor på Gärdet hade planer på att minska sitt bilresande. Hon tänkte helt enkelt göra sig av med bilen.

GRETA: När det här skulle genomföras då hade jag tankar på att avveckla bilen. Trängselavgifterna var ett ganska stort skäl som gjorde att det kanske var dags att göra sig av med den. Jag var verkligen på väg att sälja den och skulle just sätta in en annons. Men sen när jag inte gjorde det och det blev trängselavgifter tyckte jag inte att jag blev så påverkad av dem ändå. Det har gått ganska okej, jag har inte märkt av dem så mycket.

Här ser vi exempel på tre personer som före försöket planerade att ändra sitt bilresande, men som sedan inte gjorde det. Enligt kunskaps- och attitydundersökningen (Gustavsson 2006) var det 17 procent som i undersökningen hösten 2005 trodde att de skulle ändra sitt bilresande. Våren 2006 uppgav 25 procent att de faktiskt ändrat sina bilresor. Det var alltså fler som ändrade sitt bilresande än som sade att de hade tänkt göra det.

I kunskaps- och attitydundersökningen redovisades vad respondenterna (under försöket) uppgivit som främsta skäl till att man föregående vecka valt att åka bil till eller genom innerstan under avgiftsbelagda tider. Av dem

som bodde utanför innerstan angav 28 procent den kortare restiden jämfört med andra färdssätt. Nästan lika många, 24 procent, hänvisade till att de behöver bilen i arbetet. Andra vanliga skäl var praktiska som att skjutsa barn/ha saker att bära (18 procent), bekvämlighet/slipper passa avgångstider (12 procent), kollektivtrafiken är för dålig (7 procent). Man kan tänka sig att både Tina och Nils skulle angett tidsvinsten som främsta skäl. Tina är dessutom inne på att kollektivtrafikalternativet är för dåligt. Hon säger att hennes resväg inte är praktisk för kollektivresor eftersom den kräver byten.

Tina och Nils var skeptiska till trängselskatten och gillade inte hur de själva skulle komma att påverkas. De utvecklade därför en strategi som innebar att de gav akt på sitt eget beteende och övervägde alternativet att ställa bilen och åka kommunalt till jobbet. Men även om deras handlingsberedskap var god tog de inte steget att pröva det nya alternativet. En annan av de intervjuade, Hanna från Hässelby, som bestämde sig för att undvika att köra bil in till stan höll fast vid denna strategi, med några få undantag.

HANNA: Det var inte någon stor sak för mig eftersom jag ytterst sällan kör bil in till stan i vanliga fall. [...] Men det är liksom ett eget sätt att protestera, att försöka se till att jag inte åker så att jag ska behöva betala skatt. Nu blev jag liksom tvungen genom jobbet. [...] Men privat kommer jag inte att göra det. Jag kommer inte att åka så att jag måste betala avgift någon gång. Då åker jag hellre och parkerar och tar tunnelbanan in.

Hanna genomförde, till skillnad från Tina och Nils, sin plan att byta bilresor mot kollektivtrafik. Men även före försöket åkte hon för det mesta tunnelbana in till city. Anpassningen bestod alltså i att Hanna helt avstod från sina annars relativt sällsynta bilresor till stan.

Den andel som under en vecka åkt både bil och kollektivt – knappt 40 procent – förändrades inte från åren 2004 och 2005 till våren 2006 då försöket pågick (Gustavsson 2006). Andelen som gjorde få eller ingen bilresa under en vecka ökade under försöket, medan andelen som gjorde många bilresor minskade. Detta förefaller rimligt och tyder på att det i första hand är ett stort antal personer som var och en gjort små inskränkningar i sitt bilresande. Andelen som inte gjort några bilresor alls ökade marginellt från 26 till 28 procent. Sammantaget tyder detta på att en hel del av bilresorna som »försvann» under försöket gjordes av invånare som liksom Hanna redan var vana att växla mellan färdssätten. Att vanemässigt blanda färdssätten är ett vanligt mönster liksom att vara vanebilist eller vanekollektivresenär.

Hur såg de vanor ut som försöket påverkade? Resedagböckerna använ-

des som underlag vid intervjuerna för att diskutera specifika resor och val. Kerstin från Täby Kyrkby hade fyllt i resedagboken en dag strax före jul 2005. Hon hade, som vanligt, kört bil till sitt jobb i Sundbyberg och skulle på eftermiddagen till frisören i city. Hon tog bilen till Danderyds sjukhus (se kartan över Storstockholm i föregående kapitel), parkerade där och tog tunnelbanan till t-centralen. På frågan om hon ibland tar bilen in till city svarade Kerstin att det har hänt när det har varit fullt på den parkeringen. Då har hon varit »tvungen att ta bilen in till stan«.

Kerstin säger att hon inte gillar att åka in i parkeringshus och därför måste hon parkera på gatan, där det inte alltid finns plats.

KERSTIN: Men jag har ingenting emot att köra in till stan om jag ska till någon där jag kan parkera när jag kommer fram.

En personlig känsla och upplevelse av trafikmiljöer i stan ligger bakom Kerstins regelbundna resmönster. För Kerstins innebar försöket försämrade parkeringsmöjligheter vid Danderyds sjukhus, eftersom dessa reserverades för Danderydsborna. Hon berättade att hon därför gjort sina ärenden till stan på andra sätt under våren och sommaren 2006, exempelvis genom att lämna bilen på jobbet och sedan samåka med sin man hem.

Det är flera intervjuade som av liknande skäl, även före försöket, undviker att köra bil i innerstaden. Även om variationen är stor i de intervjuades resmönster finns inslag i dessa som många delar. Man kan därför tala om vissa särskilda typer av resvanor. När Kerstin kör bil gör hon det utifrån sina förutsättningar och gör halt vid innerstaden, ett beteende som hon delar med flera andra. Parkering, framkomlighet och trafikmiljö upplevs där som särskilt osäkra eller besvärliga. Jag kallar dessa personer för undviker-city-bilister. I förhållande till försöket är det en intressant grupp eftersom skatten syftade till att förstärka sådana beteenden.

Min avsikt i detta kapitel är att diskutera olika specifika resrutiner som de intervjuade förändrat eller behållit under försöket. I exemplet med Kerstins cityresor är parkering ett inslag som hamnar i förgrunden. Att försöka parkera i stan, vare sig det är i ett p-hus eller på gatan, tycker hon inte om, däremot går det bra på parkeringen vid Danderyds sjukhus och tunnelbanan där. Med ANT-terminologi är de olika parkeringarna liksom tunnelbanetrafiken aktanter i Kerstins ärenden-i-city-projekt. Om jag använder den kulturteoretiska diskussionen kring rutiner så har Kerstin någon första gång i det förflutna parkerat i Danderyd och tagit tunnelbanan in till stan. Det har då handlat om ett medvetet val, en viljehandling. Detta skedde kanske efter ett antal obehagliga eller frustrerande upplevelser av parkering i innerstaden, en personlig mikrokris (Ehn & Löfgren 2007; Wilk 2007). Så småningom

har resorna till innerstan via parkeringen i Danderyd blivit en rutin. Men så skapar försöket, via de ändrade parkeringsreglerna i Danderyd, en ny kris för Kerstins cityresor. Hon provar då åter ett nytt alternativ.

Wilk skriver att förändring av vanor kan vara påtvingad eller resultatet av ett aktivt val (Wilk 2007). Tina, Nils och Greta planerade att ändra sitt bilresande under påtvingade omständigheter. När de sedan inte satte sina planer i verket, kan man säga att bilvanorna åter sjunker ned bland de många rutiner som organiserar vardagslivet men sällan ifrågasätts. Detta kallar Wilk (2002) för naturalisering

För vissa medelålders bilister som jag har intervjuat verkar billöshet inte på lång tid ha varit något alternativ. När de t.ex. funderar på kostnaderna för att pendla till jobbet jämför de biljettpriset med bensinkostnaden. De totala kostnaderna för att ha bil kommer aldrig med i kalkylen. Detta tyder på att vara utan bil inte är ett medvetet övervägt alternativ. Vanan att ha bil hålls då submersivt naturaliserad (a.a.).

De intervjuade ger några olika men typiska förklaringar till sitt vanemässiga bruk av ett visst färdmedel. Vanebilister hänvisar gärna till bekvämlighet, och det gäller inte enbart medelålders män i karriären, som man kanske skulle kunna tro. Maria 33, en mamma från Mariefred, ca 7 mil sydväst om city var nybliven doktorand när intervjun gjordes. Maria menade att skatten »slår lite fel« mot dem som har långt att åka, med få tågavgångar att välja på.

GREGER: *Har du tänkt på att infartsparkera i Stockholms utkanter för att undvika trängselskatten? Då får du fler kollektivavgångar att välja på.*

MARIA: Nej, nej, jag är nog för bekväm. Tänk dig själv att du kommer där med din bärbara dator som väger lite grann. Och så har jag en hel kasse full med böcker. För jag sitter ju hemma och skriver [ett par dagar i veckan]. Jag vill komma så nära som möjligt så jag behöver bära så lite som möjligt.

Enligt kunskaps- och attitydundersökningen var det bland dem som kört bil in till stan föregående vecka 18 procent som angav praktiska skäl, bl.a. saker att bära, som orsak till detta färdmedelsval.

Man bör fråga sig vad betyder det att vara bekväm, att hänvisa till detta som bakomliggande skäl? Betyder det att vara snäll mot sig själv, att unna sig lyxen att slippa bära? Eller handlar det snarare om ett sätt att slippa planera. Att inte så noga behöva välja vad man behöver just idag, utan istället packa ett överflöd – vanemässigt. Har Maria vant sig vid att unna sig själv bilresan, vant sig vid att slippa planera, eller bådadera?



En av de intervjuade med saker att bära. Hon studerar och inte så många av hennes studiekamrater har bil. Foto: Ramón Maldonado/Stockholms stadsmuseum.

En inbiten SL-pendlare

En annan kategori representeras av en kvinna med väl inarbetade bussvanor. Rita bor med man och son på landet, i trakten av Brottby i Roslagen, ca 3 mil nordost om city, och pendlar med buss in till sitt arbete i Stockholm. Hon har fyllt i resedagboken för en dag i december 2005 då hon åkte till arbetet och hem igen. Utöver detta gör hon sällan några resor på vardagar utan tillbringar de flesta vardagskvällar hemma med sin familj. Rita säger att hon, hennes man och deras son i tonåren träffas vid busshållplatsen där de stiger av.

RITA: Så ses vi vid Brottby [där busshållplatsen ligger] vid halv sex. På mornarna så anpassar vi oss efter [sonen Rikard] som går i skolan och på kvällarna så anpassar vi oss efter mig. För jag har lite längre att resa.

GREGGER: *Träffas ni alla tre där och åker bil sista biten? Det händer inte att din son kommer lite tidigare?*

RITA: Ja men det finns en skolbuss, ibland hinner han med den vid fyra. [...] Men min man vill inte vara den eviga chauffören. Därför anpassar vi oss, så han bara ska behöva åka en gång per dag. Det är ju aldrig så att »Oj, nu vill Rikard komma kvart över fem och jag halv sex« så får

han åka fram och tillbaks. Så gör inte vi. Dessutom är det så fantastiskt att i Brottby har de i anslutning till affären ett bibliotek som har öppet lika länge som affären. [...] Två dagar i veckan finns det bibliotekarie. Annars tar man själv en bok. [...] Jag sitter mest och läser tidningar där. Det är en skön miljö. Det passar bra när man pendlar. Det gör inget om någon kommer för sent. Vi har biblioteket som vår stående mötesplats.

GREGER: *Och sedan?*

RITA: Oftast är det så att vi handlar lite på ICA-affären, lite mjölk och sådär. Komplettera behöver man ju alltid göra. Sen åker vi hem och det är min man som är matlagare i familjen. Jag brukar sitta i köket och göra sällskap och prata när han lagar mat. Artonåringen är jättehungrig. För vi går upp jättetidigt. Jag går upp fem på mornarna för jag vill ta lite tid på mig. Dom andra går upp halv sex. Det blir ganska långa dagar. När vi är hemma så har han varit hemifrån i tolv och en halv timme. [...] Så han är jättehungrig och då måste det gå fort med maten. Jag pratar lite med min man och dukar. Och när maten är klar så äter vi tillsammans. Det tycker jag är en höjdpunkt på dagen. Och då pratar vi mycket och Rikard berättar hur det är i skolan. [...] Vi brukar börja äta vid halv sju, sju och sen sitter vi till åtta. Och före vi äter så brukar jag slänga in en tvätt så jag hinner hänga upp den sen. Jag tycker kvällarna är jättekorta för när vi ätit klart vid åtta, då är det bara några timmar innan vi ska gå och lägga oss. [...] Ibland är det väl något vi tittar på TV, fast vi inte tittar så mycket på TV. Ibland kan vi ta någon promenad. Det är ju mycket det här att vi umgås. Jag och min man vi pratar om hur vi haft det på jobbet. Det är ju mycket det här att vi pratar om vår dag. Hur man har haft det, planering och så. Om Rikard har gymnastik. Jag måste kolla vilka kläder som måste tvättas och sådana saker. [...] Man kan ju säga att kvällen går åt till hemlivet eller vad man ska kalla det och jag tycker det är jättetrevligt.

[...] När det är vår och ljusare sitter vi mer ute. Och sen tar jag alltid en runda och tittar hur mycket fåglarna har ätit av fröna jag lagt ut. Sen på kvällarna lägger jag ut vitkål till rådjuren innan jag går och lägger mig. Vi matar liksom djuren därute för att det har varit en tuff vinter nu.

Här framgår hur vardagslivet gestaltas som en serie privata ritualer som ger mening och stadga. Kvällsvanorna med familjen skapar trygghet. Utifrån sett kan berättelsen ge associationer till trygghetens baksida, enformigheten (Ehn & Löfgren 2007). Val och vanor i vardagslivet verkar ofta hamna i en balansgång mellan trygghet som stödjande korsett och som hindrande tvångströja. Wilk (2007) ger ett exempel på hur en person kan ha större behov av ritualer och ordning än en annan. Han frågar retoriskt om det

finns en vana att ha vanor. De dagliga resorna är kopplade till återkommande handlingar och ritualers rytm. Ritas berättelse illustrerar hur rytmen i familjelivet har samband med färdmedelsval och mängden dagliga resor. Faktorer som arbets- och skoltider och lång pendlingsväg har betydelse för Ritas lågfrekventa resmönster. Om hon hade kört bil skulle hon kunnat använda den för att hinna med fler resor per dag eller per vecka. Men Rita är vanekollektivresenär, och kollektivtrafiken tillsammans med den lantliga bostadsorten ger restriktioner för hur mycket hon orkar och vill resa. Det intressanta är hur detta ges mening och till och med väntetider omskapas till att bli något som kan utnyttjas i positiv anda. Den mening och det värde människor har gett sina vardagliga vanor har naturligtvis betydelse för hur mottagliga de är för politiska åtgärder avsedda att påverka resandet.

Vanor att blanda

Elvira som är konsult bor en dryg halvmil söder om Stockholms city i Enskede. Hon kör ofta bil till sina olika arbetsställen, men åker också kommunalt ibland. Ett icke-vanemässigt beteende utmärker hennes sätt att resa, säger hon själv. Hon är ingen pendlare i ordets egentliga bemärkelse eftersom hon har ett oregelbundet schema och skiftande arbetsplatser. Under försöket arbetade hon mestadels i city och hemma.

GREGGER: *När åker du kollektivt?*

ELVIRA: Ja, det är ju om jag tänker att »jaha, jamen nu är klockan halvtio, det är ingen idé att ta bilen ner till Sockenplan ens en gång«. Och sen så vet jag att det är fullt på parkeringen vid Riddarhuset också, t.ex. [Se kartorna i föregående kapitel] Då tar jag ju inte bilen hemifrån, utan då får jag se till att komma i tid till tunnelbanan eller bussen.

Elvira har satt i system att på daglig basis välja färdmedel och tidpunkt. Hon har ett antal alternativ att laborera med. Man kan beteckna henne som improvisatör eller blandbrukare. Hon kan eller behöver inte hushålla med mental energi genom att låta färdmedelsvalet vara förprogrammerat, rutinerat. Samtidigt är inte hennes valmöjligheter obegränsade. Kanske är det i realiteten tre eller fyra standardlösningar hon väljer mellan för sina resor till jobbet. När hon väl bestämt sig för det ena eller andra kan man tänka sig att autopiloten kopplas in.

Ett annat sätt att blanda resandet står Lars för. Han bor i Långbro, en dryg mil sydväst om innerstaden. Lars väljer alltid färdmedel efter vilket slags ärende han ska uträtta. Han kör t.ex. alltid moped till sitt jobb som

smed i Högdalen, på ungefär en kvart. Lars är 48 år och bor i en liten villa med fru och två av sina fyra barn (de två äldsta har nyligen flyttat hemifrån). Lars har flera cyklar och familjen har en bil. Jag frågade Lars varför han t.ex. inte cyklar till jobbet istället. Han svarar att han har ett tungt arbete och inte tycker om att komma svettig till jobbet. Han provade dock att cykla för ett antal år sedan för motionens skull.

LARS: Nej, sen så jobbar jag hela dagen och blir smutsig och svettig och så går jag in och duschar för att bli av med skiten så att säga. Så kommer jag nyduschat och hoppar på cykeln och cyklar jag då fort hit hem då är jag dyngsvettig igen, så att det blev så opraktiskt.

En annan person med liknande jobb skulle förmodligen resonera annorlunda, särskilt eftersom moped är så pass ovanligt för pendlingsresor. Poängen är att mönstren som avviker från den vanliga bil- eller kollektivpendlingen tydliggör att valet mellan färdssätten inte bara handlar om praktiska lösningar och likvärdiga alternativ. Resandet är förvisso invävt i dagliga rutiner varigenom det stabiliseras så att valen upprepas. Men resandet är också känslomässigt laddat. För Lars känns det rätt att åka moped till jobbet. Men när det gäller resor på fritiden verkar Lars inte köra så mycket moped.

GREGER: *Du säger att du inte cyklar till jobbet. När cyklar du?*

LARS: Det är en bra fråga. Det undrar min familj också eftersom de ser hur många cyklar jag har. Jag cyklar väldigt lite, det gör jag. Så att det blir oftast om man ska på föräldramöte eller om man har glömt en liter mjölk eller [...] Det blir liksom inga långa turer.

GREGER: *Varför tar du inte moppen då? Blir det en avvägning då på något sätt eller? [...] Hur ska du veta vad du ska hoppa på för något? Du kan ju gå ut här genom dörren så har du cykel, moped och bil att välja på. När bestäms det vilket du tar om du ska handla mjölk eller gå på föräldramöte?*

LARS: Nej, men jag tror att det hänger lite mera på att mopeden, den är jag rädd att de ska sno. Så jag har moppen inne i boden eller inne på jobbet. Jag har liksom inget lås på den. Då är det ju lite bökigare att plocka fram den också.

GREGER: *Men vadå lås, du har väl något? [...] Om du skulle råka ställa den på gatan någon gång då är den liksom tillgänglig för vem som helst?*

LARS: Så därför gör jag aldrig det.

GREGER: *Det gör du aldrig alltså, utan du kör dit och så ställer du in den där, eller så ställer du in den här? Och cykeln står den inte också i boden då?*

LARS: Ja, de fina cyklarna står i boden.

GREGER: *Mm. Har du en brukscykel, som står ute, för att köpa mjölk och gå på föräldramöte?*

LARS: Ja, det har jag.



Lars med sin moped, just för honom ett lämpligt färdmedel för ett visst slags resor.

Foto: Ramón Maldonado/Stockholms stadsmuseum.

För udda ärenden kan Lars hamna i en valsituation. Men annars använder Lars regelmässigt ett visst transportmedel för en viss typ av resa. I jobbet kör han t.ex. alltid firmabil till kunderna. För de arbetsrelaterade resorna gör Lars nästan aldrig, till skillnad från t.ex. Elvira, dagliga överväganden om val av transportmedel.

Vardagen är den bakgrund de intervjuade använde för att förklara vad de tyckte och hur de reste. Jag tog tidigare upp hur man hänvisade till hockeyträningar och andra inslag i familjepusslen när man redogjorde för åsikter kring trängselskatten. Här har vi nu sett att även anpassningar av det egna resandet motiverades med hänvisning till vardagsrutinerna. Man beskrev på vilka grunder prioriteringar och val gjordes. Det visade sig också hur

mening och stadga skapas i tillvaron genom resornas rutinartade karaktär. Inarbetade vanor ger ofta trygghet, förutsägbarhet, möjligheter till samordning med närstående samt ekonomisering med den mentala energi som krävs i valsituationer. Detta innebär också att vanor kan bromsa upp den typ av målrationellt handlande som transportekonomerna förutsätter i sina analyser, så som att skära ned på resandet när kostnaderna för det ökar.

Mot bakgrund av kraften hos rutinerna är det inte så konstigt att de flesta individuella anpassningar till försöket inte innebär drastiska omställningar. Men det förekom naturligtvis även sådana.

Vanebilist som bytte till kollektivtrafik

Dennis är i femtioårsåldern, jobbar som revisor och bor i Djursholm en dryg mil nordost om innerstaden. Före försöket åkte han nästan alltid bil till jobbet inne i stan. Under försöket däremot valde han kollektivt ungefär fyra dagar i veckan. Intervjun gjordes efter försöket i början av oktober 2006 då han hade återgått till att åka bil för det mesta. Övergången till kollektivtrafik motiverar han med sina arbetstider.

DENNIS: Jag satt ofta väldigt länge på jobbet och tyckte det var okej att jobba så där mycket, 70 timmar i veckan ibland. Jag kom ofta hem efter 10 på kvällen. [...] Men för ett par år sedan bestämde jag mig för att successivt dra ner på arbetstiden. Så gjorde jag slag i saken under förra året [2005]. En viktig del var att försöka åka lite mer kommunalt. För man blir mer disciplinerad då. [...] Man kan lättare låsa sig vid vissa tider, och kanske bara jobba över två dar i veckan.

Dennis hävdar att försöket gav en puff i rätt riktning, men att det var hans strävan att korta arbetsdagarna som var grunden till beslutet att börja åka kollektivt.

Dennis: Nån gång under hösten [2005] började jag åka buss, lite som en förberedelse. Då åkte jag blandat buss och bil. [...] Sedan tror jag att det här trängselförsöket bidrog. Det hjälpte till att ge det där avstampet att åka kommunalt.

Under intervjun lyfter Dennis fram fler saker som är positiva med att åka kollektivt.

DENNIS: På morgonen går det på samma tid eller fortare att åka kommunalt. Om man ska något så när centralt i stan. [...] Man blir mycket mer isolerad om man sitter och åker bil. Då kan man ju i och för sig klara av en del telefonsamtal, men annars är det ganska ineffektiv tid. Nu träffar man en del människor som man överhuvudtaget inte hade träffat annars.

Sen kan man läsa tidningen lite längre. Och man ser, när man åker förbi universitetet, hur bilköen står still.

De fördelar Dennis nämner här verkar han ha kommit att uppskatta sedan han lade om sina vanor. De har så att säga stärkt honom i hans beslut. Men det var övervägandena kring de egna arbetstiderna som tillsammans med trängselskatten gjorde att han lade om vanorna. Dennis var negativ till skatten. Liksom personerna jag beskrivit ovan planerade han sin anpassning i protest mot skatten som sådan.

DENNIS: Det gick bra att åka kommunalt fast själva skatten gillade jag inte. [...] Sen gillade jag inte Billström. [...] Det var en irriterande avgift, det var det. [...] Just det här att man var tvungen att ha autogiro. Jag hade inte det i början utan då fick jag betala på 7-eleven. Och dom kunde inte ta emot, och det var massor med krångel där. [...] Kostnadsmässigt kunde det bli 60 spänn om dan. Det är egentligen ganska mycket. Få se, 20 arbetsdagar per månad. Säg 1 000 spänn lite avrundat sådär, och sen är det ändå rätt så dyrt att åka bil. [När jag åkte kommunalt till jobbet] behövde jag bara tanka en gång varannan vecka. Det kostar nästan 1 000 spänn att tanka en bil och tidigare tankade jag en gång i veckan ungefär. Det blir egentligen rätt mycket billigare att åka kommunalt så det är en ekonomisk fråga. Och även fast man har råd att betala trängselskatten – ja, man är lite småsnål.

Dennis inställning var negativ från början och kostnaderna fick sedan betydelse för honom. Han är prismedveten på ett relevant sätt i förhållande till försöket genom att han stannade kvar på jobbet till halvsju de dagar han hade åkt bil.

DENNIS: Och ibland på morgonen tänkte jag att jag lika gärna kunde jobba hemma en timme eller två på morgonen. [...] Jag tror att jag påverkas av kostnaden även om jag egentligen har råd. Men det är irritationen, det är en onödig kostnad på nåt sätt. Och det har ju blivit mycket billigare att åka kommunalt. 18 spänn kostar det nu.²⁰

GREGGER: *Men hade du inte månadskort då?*

DENNIS: Jo, jag hade månadskort tidigare. I och med att jag åker bil ibland så tänkte jag att jag prövar och ser hur det blir med dom här biljetterna. [...] Dessutom – när man åker Roslagsbanan [se blått spår på kartan över Storstockholm ovan] med biljett är det i alla fall ett par gånger i månaden som dom inte klipper. Så det blir billigare att åka med biljett. Och om dom inte klipper och det är fint väder då går du ju sista biten till jobbet [istället för att byta till buss eller tunnelbana]. Den tillkom-

mande kostnaden var en bidragande orsak till att jag svängde om. Man tänkte på 60 kronor om man även fast det kanske bara var 40, eller 20 för den delen. [...] Så mycket mer bekvämt var det inte att åka bil. Utan då kunde jag lika gärna åka kommunalt och när man väl åker kommunalt så upptäcker man att det finns ett antal fördelar med det.

Dennis sätt att resonera ger en bild av den ganska komplexa logik som bidrog till hans ändrade resvanor under försöket. Han återgick som sagt till bilkörande månaderna efter försöket även om han strävar efter att mestadels åka kommunalt till jobbet i innerstan.

I november 2005 var det ytterligare två intervjupersoner som sade att de tänkte gå över till att åka kollektivt. Men som framgått iscensatte de aldrig sina planer. Dennis är den enda personen i denna undersökning som helt bytte färdmedel i samband med försöket. Sannolikt är det ovanligt att önskan att skära ned på och kontrollera sin arbetstid blir ett motiv för att byta till kollektivtrafik.

I ett bredare perspektiv är det dock inte ovanligt att koppla samman bilkörande med improviserat resande och kollektivåkande med framförhållning. Greta, som vid intervjutillfället hade planer på att flytta till Drottningholm, uttrycker detta på följande sätt.

GRETA: Jag tror att om jag skulle flytta ut dit skulle jag få planera min tillvaro mer än vad jag gör nu. För det ligger ingen affär i närheten. Jag kanske måste planera mer med inköp och allting [...]. Jag ser faktiskt lite grann fram emot det också. [...] Nu känns det lite hattigt över lag med hur jag tar mig fram och så där. Så jag kan nästan tycka att det skulle vara lite skönt att få planera lite mer, men att ändå ha kvar bilen.

Flexibilitet behöver med andra ord inte enbart upplevas positivt. Greta ser sitt resande som »hattigt«, d.v.s. för varierande eller oplanerat. Hon ser fram emot att planera mer men ha kvar bilen, vilket kan tolkas som att hon önskar sig mer struktur men att behålla möjligheterna till improvisation.

Dennis berättelse illustrerar ännu tydligare ett laborerande med de egna rutinerna i förhållande till varandra. Vad han säger är att han genom att byta färdmedel kunnat bryta vanan att ha långa arbetsdagar. Den ena rutinen används i så fall för att strukturera den andra. Förmodligen upplever han kollektivresandet som mer strukturerat än bilresandet, eftersom han anser att det kan hjälpa honom att omstrukturera sitt arbetsschema.

Wilk (2007) skriver om vardagslivets interaktion mellan å ena sidan val vi gör och å den andra strukturer som bestämmer våra val. Rutiner är våra

interna tidsmässiga strukturer. Dennis framställer det i intervjun som att han väljer en struktur eller rutin som begränsar eller bestämmer vad han sedan kan välja på ett annat område.

Marginella anpassningar

Sven är yrkeschaufför och bor på Södermalm i sydligaste delen av innerstaden. Han berättar att han startar en halvtimme tidigare hemifrån för att slippa avgift på vägen (ut ur skattezonen via Skanstull) till jobbet som ligger i Solna. Intervjun gjordes i slutet av januari 2006 och Sven planerade också att senarelägga sina resor till sommarstugan när det blev aktuellt till våren. Som yrkeschaufför hade han anpassat sig genom att köra mer i stan i stället för på kringfartslederna. Detta berodde främst på att det blivit mindre trafik, bl.a. på Klarastrandsleden, men också på att det blev en extra kostnad att köra ut om man ändå var innanför avgiftssnittet och skulle någonstans inom innerstan. (Se kartan över innerstan i föregående kapitel. Klarastrandsleden och Centralbron är huvudförbindelsen för vägtrafik som går rakt igenom innerstan från norr till söder.) Sune, den andra yrkeschauffören bland de intervjuade, hade liknande erfarenheter.

GREGER: *Har du ändrat resmönster som yrkeschaufför?*

SUNE: Jag kör i så fall lite mer igenom stan – för att Klarastrandsleden är ofta bra nu, så att säga. [...] Nu kan du köra Klarastrandsvägen fram till fem. Det har varit otroligt. Då spar man lite tid på det. Och det är otroligt hur snabbt det går ibland, verkligen lättare på vissa ställen, framförallt mitt på dagarna, så fort du är innanför tullarna in alla fall. Utanför tullarna är det ungefär lika, men jag tycker i alla fall att det är lite lättare, jag tror att färre bilar är i omlopp och det gynnar även kringvägarna. Men det är bara en privat iakttagelse.

Sune hade ändrat sina yrkesmässiga resvägar när det blivit bättre framkomlighet på vissa sträckor i stan. Ytterligare ett par intervjupersoner hade anpassat sina privata restider. Hanna som citerades ovan säger att hon blivit mer noggrann med att komma upp i tid och hinna till infartsparkeringen innan den blev full. Hon upplevde att det skedde tidigare på morgonen efter att trängselskatten infördes och försökte, som tidigare beskrivits, dessutom helt att undvika att köra in till stan på de avgiftsbelagda tiderna.

Hans, säljare boende i Haninge, menar att trängselskatten var en bidragande orsak till att firman valde att lägga ned det gemensamma kontoret och satsa på att säljarna fick ha kontor hemma. Han har också senarelagt avresetiden och börjar med att ringa samtal och göra förberedelser hemma

för att få den lägre avgiften. Även Björn från Sundbyberg väljer oftare att åka till jobbet på KTH sent och att åka hem efter halvsju.

Av tjugotalet intervjuade var det denna handfull som på något sätt anpassat sitt resande under perioden med trängselskatt. Det rörde sig om marginella förändringar utom för Dennis. I kunskaps- och attitydundersökningen uppgav våren 2006 ungefär en fjärdedel att de minskat sitt bilresande till, från eller genom innerstan under avgiftsbelagd tid (Gustavsson 2006). Bland mina djupintervjuade är det två av tjugo som säger sig ha avstått från bilresor. Ytterligare tre säger att de förskjutit sina restider något, vilket i praktiken innebär att även de minskat sina resor under den avgiftsbelagda tiden. I kunskaps- och attitydundersökningen uppger 22 procent att de åkt på andra tider (15 procent hade åkt mer på avgiftsfri tid och 7 procent hade undvikit rusningstrafik). I förhållande till den representativa undersökningens resultat verkar de förändringar jag funnit bland de tjugo utvalda personerna rimliga. Jämförelsen mellan undersökningarna bör dock tas med en nypa salt eftersom metoderna är så olikartade.

Vad gjorde att de flesta invånarna ändå inte reagerade på trängselskatten med ändrat beteende? Enligt resvane- och attitydundersökningarna är det stora grupper som helt enkelt inte berördes av försöket. För det första är det många som inte brukar passera avgiftssnitten. Det gäller 30 procent av invånarna i Stockholms stad och 45 procent av invånarna i övriga länet (ibid). Siffrorna är ungefär desamma hösten 2005 och våren 2006, d.v.s. före och under försöket. År 2004 var det 65 procent av länets befolkning som inte passerade snittet mellan klockan 6.30 och 18.30 en vardag. Bland de 20 djupintervjuade är det tre som inte brukar passerar avgiftssnittet, en av dem, Greta, både bor och studerar i innerstan.

Kerstin från Täby Kyrkby och Henrik från Hässelby vare sig bor eller arbetar i innerstaden. De var heller inte där under den dag de fyllde i resedagboken våren 2006. Men Henrik har då och då tjänsteärenden i innerstan och Kerstin privata ärenden. Även Lars från Långbro har både bostad och arbetsplats utanför innerstaden. Men jobbet innebär tjänsteärenden i stan nästan varje dag. De cirka 40 procent av länsinvånarna som inte alls befinner sig innanför snittet en normal vecka är därmed underrepresenterade bland mina intervjuade.

Bland de fyra intervjuade som inte har tillgång till bil är det faktiskt ingen som säger att de ändrat sina resvanor under försöket. Inte heller resedagböckerna tyder på detta. Ingen av dem har använt extrabussarna. De bor helt enkelt inte så att det passar dem. De har heller inte försökt undvika ökad trängsel på kollektivtrafiken även om ett par säger att de märkt av en sådan.

Sune fortsatte att resa som förut med bussen till jobbet. Däremot ser han sig som en vinnare eftersom han får fler alternativ att välja på för sina andra resor. Även som yrkeschaufför har han märkt att det är lättare att ta sig fram, särskilt inne i stan.

Måns bor i Mariefred, utanför Stockholms län (se kartan över Storstockholm, längst ned i sydväst), och hör till dem som behöll sin dagliga pendling med bil. Han säger att det oavsett trängselskatten är dyrare för honom att åka kollektivt till Stockholm. Måns och hans fru samåker nästan alltid in till Stockholm och hem igen.

MÅNS: Att pendla med tåg, kostar 5 000 kronor i månaden för två personer. Det är en ganska stor kostnad. Att åka bil kostar ungefär två-tre tusen i bensinkostnader. Kollektivt kan man åka billigare med buss till Södertälje och så byte till pendeltåg. Och det tar en och en halv timme eller nåt att åka så. Eller kan jag välja det dyrare alternativet; det är ju att ta lokalbussen till Läggesta [3–4 km utanför Mariefred] och sen [det snabbare] SJ-tåget till Stockholm. Men om jag tar lösa resor kostar det 300 kronor tur och retur per dag. Sen är det möjligt att det finns rabatt. [...] Det tar från en timma och 10 minuter upp till en timma och 30 minuter att åka med bil om det inte har hänt någonting speciellt. Jag har ändå sju mil och får lägga ner en timme på tåget till Stockholms central. Och det tar säkert en och en halv timma i alla fall med den sista bussresan hit ut [till jobbet på Ladugårdsgärdet, se kartan över Stockholms innerstad].

Måns menar att det blir dyrare för honom att åka kollektivt jämfört med bil, även med trängselskatten inräknad. Han nämner dock att det kan finnas rabatter och billigare kollektiva alternativ. Vad Måns gör är att värdera tids- och bekvämlighetsaspekter tillsammans med vissa av de rörliga bilkostnaderna. Han menar också att den ökade framkomligheten har gett honom fördelar, även om han känner sig kluven inför den.

MÅNS: För man känner sig som en marodör när man själv åker bil i stan. [...] Men stan är byggd för mig [som bilist]. Så är det. Och denna miljardinvestering som alla har varit med och betalat, ska den bara bli tillgänglig för dom som betalar dom extra slantarna? Dom är små, men kan höjas. För mig som ändå lägger fem tusen spänn varje månad för att åka bil är det förhållandevis billigt. Ju längre bort man bor, desto marginellare är biltullsavgiften kan man säga.

När Måns resonerar kring sitt val att betala trängselskatten och inte ändra sitt resmönster är det alltså kostnader och olika aspekter av tillgänglighet och bekvämlighet han lyfter fram.²¹ Men han problematiserar också trafik-

politiken och egennyttnan utifrån ett allmänintresse när han säger att alla är med och betalar investeringskostnader, men bara de bilister som väljer att betala trängselavgiften tillgodogör sig hela nyttan med investeringarna i framkomligheten.

Att fortsätta resa som innan kunde även vara en symbolisk handling. En taxichaufför i 60-årsåldern tillfrågades på trängselskattens första dag om han skulle anpassa sig på något sätt:

TAXICHAUFFÖR: Nej, nej. Taxi är undantaget och betalar ingenting. Och rent privat så kör jag så sällan. [...] Det är min frus bil. Och den bilen kommer inte att anpassa sig. Då hon tidigare behövde åka så åkte hon, och när hon nu behöver åka så åker hon. Hon anpassar sig inte.

Detta signalerar avståndstagande eller möjligen ointresse. Taxichaufförens budskap kan uppfattas som »skatten rör oss inte i ryggen, det gäller även min fru och vår privata bil«. En sådan attityd kan kanske ses som ett sätt för den som fortsätter att köra som vanligt att hantera den motvilja inför trängselskatten som många av de intervjuade gav uttryck för. Men som tidigare diskuterats kunde en negativ inställning också leda till att man anpassade sig genom att undvika trängselskatten. Det var då ett avståndstagande och en symbolisk handling som faktiskt innebar att man ändrade sitt resbeteende något.

Attityden ändras med resvanan

Attityden till trängselskatten påverkade som vi sett hur man eventuellt anpassade sig till den. Men när man anpassade sig kunde det i sin tur också påverka attityden. Det blev tydlig i en kort intervju med den 38-årige Knut från Kungsängen (se kartan över Storstockholm, i nordväst), som i april 2006 stod och väntade på pendeltåget vid Stockholms central.

KNUT: Från att ha varit rabiatt motståndare till trängselavgifter så har jag blivit en rabiatt förespråkare. Det är en stor succé tycker jag. [...] Jag trodde över huvud taget inte på att trängselavgifter skulle ge de effekter som de har gjort.

GREGER: *Okej, och vilka är de effekterna?*

KNUT: Biltrafiken har minskat väldigt mycket, som jag ser det.

GREGER: *När ändrade du dig? Har det även påverkat dig personligen, så att du ändrat några resor?*

KNUT: Det gjorde jag veckorna efter försöket satte igång. Och nu tänker jag mig för innan jag tar min bil till stan, eller till innerstaden. Jag har

upptäckt fördelarna med pendeltåget, kollektivtrafiken. [...] Jag tog bilen oftare förut än vad jag gör idag. Men det är ingen ekonomisk fråga för mig utan det har blivit en principfråga. Jag kunde parkera för 150 kronor en dag här inne och då är ju inte de 20 kronorna eller 30 kronorna så jätteviktiga. [...] Utan det är snarare i och med att det blivit en sån succé, som jag har jag försökt att hålla mig ifrån att köra in med bilen. Jag vill markera det positiva med det.

GREGER: *Men varför tänkte du inte på det innan försöket? Du kunde ha låtit bilen stå då också, om du tycker att det är viktigt att man inte kör bil? [...]*

KNUT: Nej. Jag tycker väl att man ska ha rätten att ta bilen in till stan, men jag har inte behovet som jag ser det. Det är det jag har blivit uppmärksam på.

Knut har alltså kultiverat sina resbehov (Wilk 2002). Han låter sina kollektivresor få en symbolisk betydelse, när han använder dem för att »markera det positiva« med försöket. Knut säger också att den stora trafikminskningen överraskade honom. Det innebär att han låtit sig påverkas av hur han upplever att andra ändrat sina resvanor. Det individuella valet görs i en social kontext. För att ett gemensamt mål, som bättre miljö eller minskad trängsel, ska uppnås behöver många ändra sig. Den enskilde gör hellre ett val för en god sak om hon tror att »andra också gör det eller kan fås att göra det« (Åkerman m.fl. 2000: 4, 86 ff). I linje med en sådan omvärldsrelaterad modell kan man skilja på individer som aktivt tar egna initiativ respektive sådana som inte gör det, men ändå passivt accepterar införandet av regler och incitament för det allmännas bästa.

Enligt Knuts berättelse visar tydligt hur han aktivt tar initiativ när han märker att många andra ändrar sig och vilket resultat det ger. Han ändrar sig tack vare information och handlingar hos andra människor som han kommer i kontakt med. Han påverkas av vad de tycker och gör, d.v.s. av sådant som han menar har gjort försöket till en »succé«. Knut vill själv i sin tur vara med och påverka andra genom att låta bli att köra bil till stan och visa sin positiva inställning.

Det är ganska många av de intervjuade som säger att de blivit mer positiva till försöket när de märkte att det fungerade bättre än de väntat sig. Dennis från Djursholm säger att han röstade nej till trängselskatt i september 2006, men att han trots allt är mer positiv nu än före försöket.

DENNIS: Det blir mindre avgaser trots allt och bättre luft inne i stan. [...] I efterhand när man har hunnit tänka efter och utvärdera så är den ju bra.

Även Kerstin hade trots en grundläggande negativ inställning sett en del ljuspunkter, som att det blev mindre trafik på hennes väg till jobbet trots att den inte passerar avgiftssnittet.

KERSTIN: Visst blev vi mer positiva därför att vi såg att vi vann på det. Jag som då dessutom vann på det fast jag inte betalade någonting. För även mina vägar blev det lite mindre trafik på.

I den sammanfattande utvärderingen (Miljöavgiftskansliet 2006: 16-17) uttrycks omsvängningen på följande sätt:

Både allmänhet och företagare har blivit mer positiva till avgifterna och försöket efter hand som man har fått egna erfarenheter och nyttorna har börjat synas. Acceptansförändringar ser normalt i princip ut så här: Innan man har egen erfarenhet ser man till övervägande del hinder och kostnader, men med egen erfarenhet börjar man upptäcka även fördelar och de nyttor man själv får för kostnaden. Det råder däremot stor osäkerhet kring hur snabbt dessa attitydförändringar sker.

Att människor tenderar att först se problemen och sedan möjligheterna, i takt med att de gör sina praktiska erfarenheter av en reform, stämmer i grova drag med mina intervjuer. Fördelarna betonades starkare efterhand som försöket pågick. Men även de som intervjuades i slutskedet av försöket kom in på de teman för kritik som jag tidigare tagit upp. Man hade inte glömt problemen.

Resultaten i kunskaps- och attitydundersökningen visar att en negativ inställning till försöket dominerar bland »de mest berörda«, d.v.s. bland dem som dagligen brukade åka över avgiftssnittet före försöket (Gustavsson 2006). Mina intervjusvar stämmer väl överens med dessa. Fyra av sju i den gruppen gav uttryck för avsikten att ändra sitt resande. (Det gäller Dennis, Nils, Tina och möjligen Sven, men inte Karl, Björn och Måns.)

Dennis, Nils och Tina har liknande familje- och levnadsförhållanden. De förvärvsarbetar, är i femtioårsåldern, bor i villa i förort samt har hushåll bestående av två vuxna och barn eller ungdomar. De körde mestadels bil till jobbet i innerstan före trängselskatten och hade en negativ inställning till den. De hade också för avsikt att gå över till kollektivtrafik när trängselskatten kom igång. Dennis genomförde sin planerade förändring, men inte Tina och Nils.

Dennis gjorde slag i saken av minst tre skäl. Han ville skapa ett nytt förhållningsätt till sina egna arbetstider och dra ner på dem, han var negativ till trängselskatten och han ville undvika kostnaden. Nils, som avsåg att ändra sig men inte gjorde det, sade att skälet bakom avsikten främst var kostna-

den, men också möjligheten att lägga in promenad eller cykel som motion på en del av resan. Tina uppgav att skälet främst var en negativ inställning till skatten. Men man kan också se att för dem båda var tidsvinsten med bil värdefull och uppoffringen som det medförde att gå över till kollektivtrafik var stor.

Tre vanetyper har presenterats ovan: bilvana, kollektivvana och blandbruk. Färdmedelsval och restider hanteras med hjälp av privata vanor och annat som gör att resorna anpassas till värderingar och till samordningen mellan medlemmarna i hushållet.

Särskilt intressanta är de sätt på vilka blandbrukarna sköter sin reseplanering. Gruppen är heterogen och växlar mellan färd sätt enligt helt olika mönster och på olika grunder. Någon, som Lars från Långbro, som konsekvent väljer ett visst slags färdmedel för ett visst ärende är förmodligen inte lika påverkbar på kort sikt, som en som Elvira från Enskede som är van att variera sitt val av färdmedel beroende på typ av ärende, exempelvis resor till arbetsplatsen. Hos blandbrukarna blir komplexiteten i hur resbeslut uppstår och fattas tydlig. En del av dem är vana att välja dagligen, medan beslut mer sällan måste fattas av andra med en mer rutiniserad form av blandbrukande. De statistiska redovisningarna i kunskaps- och attitydundersökningen visar att det var bland dem som redan före försöket växlade mellan olika resmönster som det största inslaget av ändrat resbeteende stod att finna.

I intervjuerna finns bara ett exempel på en stor omläggning av resvanorna under försöket. I det fallet är det tydligt att förändringsviljan redan uppstått av andra orsaker, men att trängselskatten bidrog med en tunganpå-vågen-effekt. Det är inte omöjligt att liknande omständigheter gällde för många av dem som ändrade sitt resande under försöket. Bland de intervjuade var det flera för vilka kostnadsökningen eller oviljan att betala inte räckte till för att isolerat kunna framkalla ändrade resvanor.

Förändringar av resvanor verkar utlösas av attityder på flera olika områden och av resenärernas allmänna livssituation. I praktiken kan detta slags styrmedel fungera så en del av befolkningen som redan funderat på att ändra sina resvanor får en impuls att skrida till verket. Stämmer detta öppnas möjligheter för selektiva styrmedel riktade till grupper som är förändringsbenägna.

Det privata avståndstagandets paradox

I de samhällsekonomiska prognoserna och utvärderingarna var attityden till försöket inte någon explicit faktor. Trängselskatten behandlades enbart som en kostnad för trafikanten. Det betyder inte att värderingar eller attityder saknas i modellerna som använts. Värderingar kommer in i fakto-



En av de intervjuade som under försöket började åka mer kollektiv och mindre med bil. Här vid pendeltågsspåren på Stockholms central. Foto: Ramón Maldonado/Stockholms stadsmuseum.

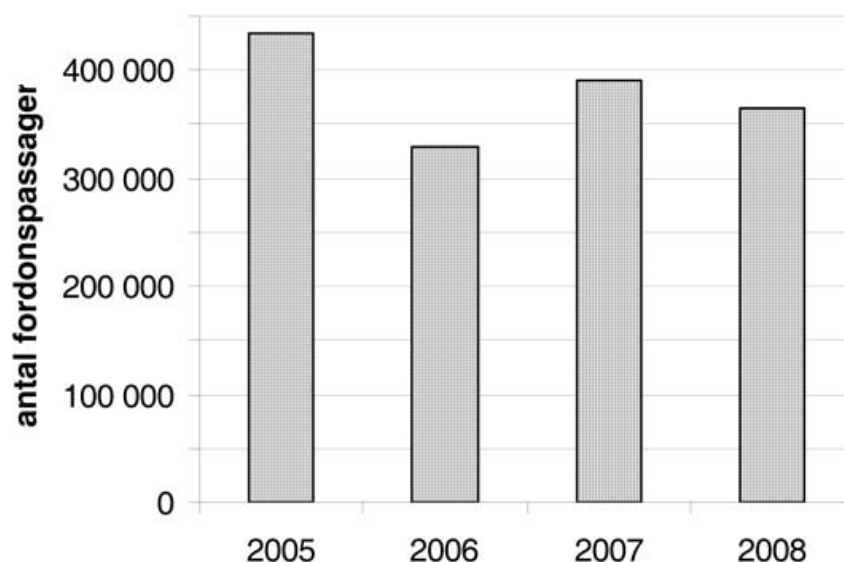
rerna tidsvärde och anpassningskostnad, d.v.s. vad människor i genomsnitt är beredda att betala för att vinna tid eller för att undvika att anpassa sig. Prognoserna som modellerna gav visade sig stämma bra på så sätt att det verkligen blev avsevärda trafikminskningar. Trafiken till och från innerstan minskade dock mer än beräknat. Med utgångspunkt i den metodik som använts kunde man därför fråga sig om tidsvärden och anpassningskostnader borde justeras. Vad som däremot inte kommer fram i modellerna är att styrmedlet infördes på prov med ett givet slutdatum. Detta är en faktor som kan ha påverkat människors val av anpassningssätt.

Det kan ha varit så att attityderna påverkat anpassningarna till skatten på ett sätt som inte förutsågs. Exempelvis kan »effektiviteten« hos styrmedlet ha ökat p.g.a. att de människor som tog avstånd till trängselskatten undvek att köra när skatt togs ut. Dessa personer bidrog (när de ställde in resor med detta motiv), paradoxalt nog, till att öka styrmedlets effektivitet. Om detta bidrog till trafikminskningen kan man tänka sig att effekten av styrmedlet skulle komma att avta med tiden i takt med det kändes mindre motiverat (mer lönlöst) att ta avstånd. Det kan vara en av orsakerna till att trafikminskningarna inte blev lika stora när trängselskatten återinför-

des utan givet slutdatum (och med andra politiska förtecken). Hypotesen skulle kunna prövas genom analyser av data från försöket samt genom nya undersökningar nu när trängselskatten införts permanent. I samband med försöket gjordes ingen analys av sambandet mellan attityd och förändring i färdssätt, även om det i kunskaps- och attitydundersökningen fanns uppgifter kring såväl attityder till trängselskatten som självrapporterat resbeteende.

För att sammanfatta, försöket framtvingade nya sätt att tänka och handla. Men resvanorna påverkades även av individuella faktorer vid sidan av försökets trängselskatt och utökade kollektivtrafik. Detta innebär att personer som av andra skäl befann sig i en valsituation påverkades i särskilt hög grad. Försöket bidrog till ett antal individuella vändpunkter. Frågan om försöket medverkat till en vändpunkt i den faktiska utvecklingen av bilismen och kollektivresandet i Stockholm är det dock för tidigt att besvara. Trafiken över avgiftssnittet under första kvartalet 2007, en period utan trängselskatt, var högre än under försöket, men lägre än före detsamma. Under första kvartalet 2008, när trängselskatten hade införts permanent, var trafiken 9 procent större än under försöket men 7 procent lägre än under 2007 (Baradaran 2008), se diagram 2 nedan.

Diagram 2: Trafikutvecklingen över trängselskattesnittet (avgiftssnittet) för kvartal 1, 2005–2008, antal fordonspassager per dag, kl 06–19. Källa Baradaran (2008)



Försöket har dock förändrat debattklimatet och ändrat de politiska partiernas inställning i frågan. Det har vidgat föreställningarna om vilka alternativ som är möjliga lösningar på stockholmstrafikens problem, vilket kan leda till fler nyskapande lösningar i regionens trafikpolitik.

DEL C | Leva med eller utan bil

5. Bilburna förortsfamiljer

TRÄNGSELFÖRSÖKET SKAPADE en mycket speciell situation för stockholmarna. I fortsättningen vill jag mer förutsättningslöst visa hur resmönster kan skapas genom att ställa en grupp bilberoende familjer mot en grupp som valt bort bilen. Här möter vi först de bilberoende familjerna och i nästa kapitel de billösa. Efter en inledning följer ett räkneexempel som visar hur pass resintensiva familjerna är. Sedan följer ett avsnitt om styrmedel, vilket har kopplingar till trängselstudien.

En, två eller tre personer i varje familj förde resedagbok under fyra till åtta dagar och intervjuades sedan. Avsikten med urvalet var alltså att hitta familjer som reser mycket och har en komplex planering av resandet. Därför valde jag familjer med två eller flera hemmaboende barn. I varje familj skulle finnas minst en egen bil eller tjänstebil som används privat och minst ett barn och en förälder skulle åka kollektivt eller cykla regelbundet (någon gång varje vecka). De skulle dessutom bo utanför innerstaden. Genom kollegor och bekanta fick jag kontakt med tre familjer i Danderyd och två i Nacka som uppfyllde kriterierna.

Jag anade också att resmönstren skulle vara mer innehållsrika om något eller några hemmaboende barn i varje familj var i tonåren eller äldre. Så var det i alla familjer utom en (där äldsta barnet var elva år). Det var också intressant att få med familjer där de vuxna reste till innerstan eller längre för sin dagliga sysselsättning. Detta kriterium hänger samman med mitt intresse för styrmedlens konsekvenser för familjerna. De som dagligen reser till eller genom innerstaden är mer berörda av bl.a. parkeringsrestriktioner och fysisk planering som omfördelar gatuutrymme från biltrafik till cykel- och kollektivtrafik i innerstaden. I två av familjerna har båda föräldrarna sina arbetsplatser i eller kring innerstaden, i en familj har den ena

föräldern det. I de andra två familjerna däremot arbetar båda föräldrarna i den egna förortskommunen.

I den västliga delen, närmast Stockholms stad, består Nacka av blandad och ganska tät bebyggelse. Här finns kommunens viktigaste centrum, många företag, gamla stora industribyggnader och lika stor andel flerfamiljshus som småhus. Den viktigaste trafiklänken, både för bil- och kollektivtrafik (i form av bussar), är en fyrfilig 90-väg i östvästlig riktning genom kommunen. I den östra delen av Nacka dominerar villabebyggelse och skogsområden. Det är här de två familjerna bor, familjen Hansson i Orminge och familjen Runeberg i Saltsjö-Boo.

Danderyd har också en fyrfilig 70/90-väg som går rakt igenom kommunen, i nordsydlig riktning. Men här finns till skillnad från Nacka också två tunnelbanestationer, vid Danderyds sjukhus respektive vid köpcentret, Mörby centrum. Dessutom har många av invånarna nära till någon av Roslagsbanans två grenar genom kommunen. Familjen Boman bor i en villa precis vid den station, Mörby, där alla tåg på Roslagsbanan stannar (se kartan över Storstockholm). De har bara femhundra meter till motorleden, tunnelbanan samt bussarna vid Danderyds sjukhus. Familjen Österlund bor tre kilometer längre åt nordost, mitt inne i villabebyggelsen men nära en station på Roslagsbanan. Familjen Sunesson slutligen bor ytterligare ett par kilometer åt öster, precis vid havet och med någon kilometer att gå till en hållplats på Roslagsbanan.

Syftet med resedagböckerna i min studie är dubbelt. Dels vill jag använda ungefär samma metod som i resvaneundersökningarna för att kunna uppskatta hur mycket familjerna i min studie helt konkret reser i förhållande till genomsnittliga reslängder bland befolkningen. Dessutom använder jag dagböckerna för att knyta intervjufrågorna om planering och val i vardagslivet till konkreta resor och situationer. Jag börjar med att med hjälp av resedagböckerna uppskatta resfrekvenser och reslängder i jämförelse med en statistisk resvaneundersökning utförd i Stockholms län.

Sex av föräldrarna körde vanligtvis bil till jobbet under den undersökta veckan, en cyklade och övriga två åkte mest kollektivt. Man åkte till jobbet i genomsnitt ungefär fyra dagar per vecka. Att det inte var fem dagar beror på att tre av kvinnorna jobbade deltid samt på enstaka sjukdagar och tjänsteresor. Antalet resor för andra ärenden än arbete var i genomsnitt 2,2 per dag. Dessa resor var fördelade på flera olika typer av ärenden. Att träffa släkt och vänner hörde till de vanligaste, liksom inköp, sportaktiviteter och nöjen.²²

När jag sammanfattar resultaten från dagböckerna ser jag att de inte på något avgörande sätt skiljer sig från de större, kvantitativt inriktade under-

sökningarna. Jag har valt att i första hand jämföra med resvaneundersökningen inför Stockholmsförsöket (Modig m.fl. 2005) som i fortsättningen kallas RVU 2004, se tabell 1.

Tabell 1. Antal resor per person och vardagsdygn

	totalt	med bil	med kollektivtrafik	med övriga färdssätt
Förvärvsarbete med barn i min studie	3,4	2,7	0,4	0,3
Förvärvsarbete med barn i RVU 2004	3,5	2,1	0,7	0,7
RVU 2004 totalt	2,8	1,3	0,8	0,7

Som framgår av tabellen var antalet resor per dag bland mina meddelare 3,4 i genomsnitt, vilket är högre än genomsnittet för befolkningen enligt RVU 2004. Inom den grupp som motsvarar deltagarna i min studie, förvärvsarbete med barn i RVU 2004, var dock antalet resor per dag likvärdigt, 3,5.

I RVU 2004 har man naturligtvis sett på resefrekvensen även hos andra grupper. Det visade sig dock att uppdelningen efter sysselsättning och familjesituation gav störst skillnader i antalet resor, jämfört exempelvis en uppdelning efter inkomst och boendeort (innerstad, närförort eller ytterförort). När det gäller reslängden däremot varierade den främst med boendeort. De som bodde i de yttre delarna av regionen reste längst och innerstadsborna kortast, vilket inte är så konstigt med tanke på var det finns flest arbetsplatser.

De medverkande i min undersökning reste dels lokalt, dels till mål i och kring innerstan. Väldigt få resor i dagböckerna har varit avsevärt längre än det som för dem motsvarar en resa till innerstan (ca 12–20 km). I RVU 2004 anges den genomsnittliga längden per resa till ca tolv kilometer. Det verkar rimligt att ungefär samma tal gäller för resenärerna i min undersökning. Detta innebär i så fall att den dagliga reslängden per person i min undersökning (1,2 mil multiplicerat med 3,4 resor) skulle hamna på ca fyra mil, vilket är normalt för förvärvsarbete med barn i RVU 2004, men ca 25 procent över genomsnittet för befolkningen. Slutsatsen av räknandet på resedagböckerna är därmed att de medverkande i studien är resintensiva, men inte på något sätt extrema. I en studie gjord på 90-talet fann man att de tio procent av befolkningen i Stockholmsregionen som reste mest med bil avverkade ca 7,5 mil/dygn (RTK 1995).

Trafikpolitiska styrmedel

Ett syfte med undersökningen var att beskriva hur trafikpolitiska styrmedel verkar i familjernas vardag. Det handlar då om andra styrmedel än trängselavgifter eftersom undersökningen gjordes just före Stockholmsförsoöket.

Jag har strävat att använda frågor som gör att de intervjuade själva tar upp ämnen till diskussion. På det viset har jag fått en bild av hur de tänker kring resorna och vilka förhållanden de kopplar ihop med sina val. Jag har därför inte heller ställt direkta frågor om styrmedlens betydelse utan snarare försökt ställa följdfrågor när de intervjuade själva fört dem på tal.

De ämnen som förts på tal i ganska hög utsträckning är parkeringsmöjligheter, framkomlighet och tjänstebilsförmån. Däremot nämndes sällan bensinkostnader eller kollektivtrafiktaxor. Inställningen till kostnader för bil respektive andra färdmedel betraktar jag som ett tema för sig och här ingår även hur de intervjuade ser på tjänstebil och förmånsbeskattning.

Parkeringsmöjligheter och hur enkelt eller besvärligt det är att ta sig fram verkar samverka som motiv bakom färdmedelsval när man reser till eller inom innerstaden. Därför behandlar jag dessa två saker tillsammans. Här handlar det därmed om s.k. stödjande strukturer som kan styras genom samhällsplanering. I denna kategori styrmedel ingår bl.a. vägnät, kollektivtrafik och parkeringsplatser, d.v.s. kollektiva arrangemang som åstadkoms när planeringen verkställs (Lindén 2001).

Parkeringsförhållanden inne i staden hade betydelse för samtliga intervjuade (vuxna). Och för dem som jobbade i staden var det skillnad på hur man förhöll sig till parkeringen vid arbetsplatsen respektive parkering för möten och ärenden.

Rikard berättar att företaget betalar hans p-plats i ett garage 50 meter från arbetsplatsen nära Stureplan. Han tror att kostnaden för en sådan p-plats är ungefär tretusen kronor i månaden. Rikard säger att om han skulle betala parkerings- och bilkostnader själv skulle han nog inte åka bil.

Till skillnad från övriga intervjuade parkerar Rikard sin bil mitt inne i stan varje dag. Men han använder den inte för ärenden och möten där. Han tar sig ungefär tre gånger per vecka till Söder, Kungsholmen eller Centralen där det finns kunder. För dessa möten säger Rikard att han promenerar eller tar taxi. Vilket alltså innebär att han inte tar ut bilen från garaget under dagen. Han nämner svårigheten att hitta parkering som ett av skälen till detta. Detta pekar på styrkan hos de särskilda innerstadsförhållandena. Trots att Rikard försetts med tjänstebil och en kostsam p-plats i centrum så använder han inte bilen för tjänsteresor i innerstaden eftersom det är för opraktiskt.

Olle och Wilma Boman, som jobbar utanför innerstan, brukar inte heller ta bilen när de har ärenden och möten där. De säger att parkeringsbekymmer är en viktig anledning till att de åker kollektivt istället. Kostnaden för parkering är ett skäl, men för Wilma och Olle handlar det också om bristen på flexibilitet. Olle säger, att om exempelvis ett möte tar längre tid än planerat så måste man gå ut och lägga på mer pengar. Detta skapar stress som det är bättre att undvika genom att åka kommunalt istället. Olle, som är mäklare, nämner sina besök på banken vid Skanstull som exempel på detta. Wilma påpekar att hon upplever att det är bökigt att ha bilen med sig inne i staden för att man måste gå tillbaka dit där man ställt den. Åker man kollektivt blir man friare, kan hoppa på det färdmedel som passar och uträtta flera ärenden i en följd, hävdar hon.

Till skillnad från familjen Boman så verkade inte parkeringen avskräcka familjen Runeberg från att ta bilen vid tillfälliga ärenden i staden. Men en viss respekt för innerstadens bökigheter har de. Det leder bl.a. till att Nina ofta parkerar vid Hötorgsgaraget. Det är dyrt men praktiskt, säger hon. Enligt resedagboken gör hon det till exempel när hon stämt träff med en vän på Östermalm efter jobbet. Då är det lättare att parkera i garaget och ta tunnelbanan fram och tillbaka. Detta har lika mycket med framkomligheten som med parkeringen att göra. För Nina Runeberg finns det alltså en poäng att ha bilen med sig i staden. Det hänger förmodligen samman med att hon brukar åka bil till jobbet nära innerstaden samt att hon har relativt lång resväg.

Kostnad och prioritering

Valet att ha bil eller inte verkar sällan omprövas: Rikard såg bilen som en grundläggande fast kostnad. Han skattar en viss summa varje månad för att ha tjänstebilen. Detta verkar han inte se som en del av kostnaden för bilresorna. Det han uppfattar som en kostnad för en bilresa är skatten på förmånsvärdet för bensinen, vilket han jämför med vad kupongerna för en kollektivresa kostar.

De intervjuade är vana att ha bil, bara ha en bil eller inte ha någon bil ses inte som något aktuellt alternativ. Detta innebär att flera av dem betraktar kostnaden för bilen eller bilarna som något oundvikligt. I familjen Boman hade man tre bilar (inte tjänstebilar) igång (och en avställd). Jag frågade om vilka kostnader de hade för skatt, försäkring, reparationer o. s. v.

OLLE: Jag är väldigt petig på andra kostnader, men med bilarna ... Det kostar vad det kosta vill, på något underligt sätt. Men när man ska handla mat, då tittar man på priser och sådär. Vi behåller bilarna så länge det

går och sen lagar vi dom när det blir nödvändigt. Och det får kosta vad det kosta vill då.

De intervjuade verkar vara relativt okänsliga för vad det kostar att ha och åka bil, vilket kan bero på deras hushållsinkomster är höga jämfört med riksgenomsnittet. Men i familjen Runeberg bekymrade man sig för de stora reparationskostnader man haft för bilarna på sistone. En tid före intervjun hade Ninas bil gått sönder och eftersom hon bara har körkort för automatväxlad bil kunde hon inte använda familjens andra bil. Nina säger »då stod jag alltså utan bil« med ett eftertryck som signalerar att det var en ohållbar situation med tanke på jobbet och familjen. Ett alternativ var att hyra bil, men det tyckte hon var för dyrt. Reparationskostnader har lett till att Nina bestämt sig för att gå tillbaka till tjänstebil, som hon har haft tidigare. En slags smärtgräns för vad bilarna får kosta verkade ha uppnåtts.

De goda kollektivförbindelserna i innerstaden stödjer naturligtvis relativt miljövänliga färdmedelsval medan begränsad framkomlighet och osäkra parkeringsmöjligheter kan betraktas som hindrande strukturer för biltrafiken. Hur har då de intervjuade påverkats av dessa förhållanden? Jo, man verkar åka kollektivt, taxi och promenera i betydligt högre utsträckning där, jämfört hur man tar sig fram i övriga delar av regionen. Man kan naturligtvis diskutera om dessa specifika innerstadsvanor höjer beredskapen för att resa på andra sätt än med (egen) bil även på andra ställen. Det visar åtminstone att de intervjuade har en god förmåga att anpassa sig till lokala förutsättningar. Men för att färdmedelsvalen ska påverkas även i områdena där de bor krävs förmodligen lika kraftfulla samverkande strukturer som i innerstaden. Den historiska utveckling och samhällsplanering som bidragit till de särskilda innerstadsförhållandena påverkar förmodligen de flesta som kommer dit. Sätt att anpassa sig till detta är att samordna flera ärenden i innerstaden eller uträtta dem i anknytning till arbetsdagen (om man jobbar i eller nära innerstaden).

Tjänstebilsförmånen visade sig också ha stor inverkan på några av de intervjuades resbeslut och resvanor. De påverkades i riktning mot en ökad andel bilkörning och troligen också till ett mer omfattande resande. För den enskilde fungerar förmånen som ett ekonomiskt styrmedel, men styrmedel brukar definieras ur samhällets synvinkel. Ur detta perspektiv är det främst genom lagar och regler (juridiska styrmedel) som användandet av tjänstebilar kan påverkas.

Eftersom mitt urval gjordes i villaområden där genomsnittsinkomsterna är de högsta (Danderyd) eller bland de högsta (Nacka) i landet är det inte så konstigt att de med bilförmån var överrepresenterade. Av de nio för-

äldrarna som intervjuades hade två privat bilförmån. Dessutom planerade ytterligare en av dem, Nina, att välja det igen. Dessa tre var, till skillnad från övriga sex, privatanställda tjänstemän. Att ha tjänstebil och kunna använda den främst privat är förbehållet en privilegierad grupp i samhället. Detta är en grupp som generellt sett reser mycket och som ytterligare stimuleras till detta genom bilförmånen. Vilka förmåner som ingår i avtalet med arbetsgivaren varierar som vi sett från subventionerad parkering till fri bensin m.m.

Sammanfattningsvis verkar de undersökta hushållen inte särskilt påverkade av priser, skatter och subventioner. Detta hänger troligen samman med att de har det relativt gott ställt ekonomiskt. Ekonomiska styrmedel som bensinskatt och p-kostnader kunde annars ha lett till att de vid någon tidpunkt hade valt att begränsa sitt bilresande. Men så var alltså inte fallet. I alla familjerna verkade det ekonomiska utrymmet stabilt eller på uppåt-gående.

I de båda familjer där mannen hade tjänstebil användes denna av honom för pendlingsresorna. Tjänstebilen var i båda fallen en stor Chrysler Voyager, medan andrabilen var en mindre bil. Detta innebar att för vardagliga resor som skjutsningar av barn användes främst den mindre bilen. Nyttan av den stora bilen för familjebruk var främst för långväga fritidsresor, exempelvis till fjällen eller för besök hos släktingar i en annan del av landet. En viktig detalj i sammanhanget var att tillståndet för parkeringen vid arbetsplatsen verkade bundet till tjänstebilen. Därför kan man säga att förmånen ledde till en ur miljösynpunkt dålig anpassning av motoreffekt och bilstorlek.

Bilförmånen är ett område där specifika styrmedel kan verka. Dit räknar jag även förmånen av bränsle och parkering. Detta går att påverka via beskattning och regler för såväl arbetsgivaren som den anställde. En bilförmån med generösa villkor uppmuntrar i praktiken till privat bilkörning, även när det finns alternativ.

En jämförelse med trängselstudien visar att konsekvenserna av redan etablerade trafikpolitiska styrmedel inte är lika lätta att få syn på som konsekvenserna av ett nyintroducerat styrmedel som trängselskatten. Detta beror bl.a. på att människor »skaffar sig erfarenheter och etablerar rutiner« utifrån de förhållanden som faktiskt råder (Godskesen 2002). Bensinpriset (d.v.s. skattesatsen) har t.ex. länge varit ett styrmedel, men det är något som hamnar i bakgrunden eftersom storstadsborna redan skapat sina rutiner i förhållande till vissa prisnivåer. I förhållande till köpkraften har bensinkostnaderna ändå legat på en ganska stabil nivå under en längre tid. Drastiska förändringar har inte varit särskilt realpolitiskt gångbara.

Välja och planera resor

Dagböckerna har fungerat som fästpunkter för frågorna hur och varför, eftersom jag i intervjuerna ställt frågor utifrån den information om deras aktiviteter och resor som jag före intervjun inhämtat via dagboken. Jag har varit intresserad av hur varje person väljer bland de aktiviteter (förknippade med resor eller inte) som är möjliga att ägna sig åt. Vari ligger lockelsen i att stanna hemma jämfört med att göra en viss resa? När och hur görs valet mellan olika färdmedel? Hur planerar man och gör sina val av resor?

Nina Runebergs resedagbok innehåller en reseintensiv eftermiddag och kväll. Med utgångspunkt i dagboken gav intervjun följande bild av planeringen av aktiviteter och resor vid just detta tillfälle.

En torsdag i december 2006 åkte Nina hem till Saltsjö-Boo från jobbet i Alvik. På hemvägen fick hon behandling hos en hudterapeut i Nacka, vilket var inbokad sedan länge. Ninas dotter ringde någon gång under Ninas hemresa och ville ha skjuts hem från en kompis, vilket hon fick. Äldste sonen (19 år) hade också ringt. Han fick åka med hemifrån till sin tjej när Nina lämnade dottern hemma och skulle köra vidare till en väninna som sytt om kläder åt henne. Besöket hos den sömnadskunniga väninnan var inbokad via mejlväxling som skett dagen före. Nina berättar att väninnan hade »varit gullig« och »sytt in i det sista«. »Och hon blev försenad, för hon skulle möta sin son i Orminge. Så då körde jag henne dit.« Sedan körde Nina hem igen. Mellansonen skulle spela datorspel hos en kompis under helgen och behövde få sin dator transporterad dit, vilket man diskuterat i familjen tidigare under veckan. På fredagskvällen skulle Nina och hennes man stanna kvar i staden efter jobbet och gå ut med vänner. Därför hade Nina insett att även datortransporten fick klaras av under torsdagen, men att det fick göras sist när övriga ärenden var avklarade. Denna dagens sista bilresa kombinerades med inköp på Konsum i Orminge centrum.

I korthet innehöll kvällen alltså besök hos hudterapeut, tre skjutsningar av egna barn till och från kompisar (inklusive en datortransport), inköp på Konsum, besök hos en väninna som sytt om kläder åt Nina samt skjutsning av väninnan till busshållplats efter besöket. Det är tydligt att Nina hade olika tidtabeller för aktiviteterna. Planeringshorisonten var alltifrån ett par veckor till någon dag eller ett par minuter, beroende på vilken slags ärende det handlade om. Det visade sig också att mobil, e-post respektive möte öga mot öga med kalendern i hand var de olika kommunikationsmedel som använts.

Vad ligger bakom de olika sätten att planera för olika slags ärenden? Är besöket hos hudterapeuten som skrivs in i kalendern mer prioriterat än

barnens skjutsningar som improviseras via mobiltelefon med kort framförhållning? Ja, barnens behov av skjuts för att umgås med kompisar får anpassas efter Ninas egna mer långsiktigt planerade behov av välsittande kläder och hudbehandling. Men å andra sidan verkar en del av barnens aktiviteter, som jobb och skolgång, prioriteras högt. Ett exempel från Ninas dagbok återfinns redan morgonen efter den hektiska kvällen i form av en tidig morgonskjutsning av äldste sonen till en skola där han fått ett springvikariat.

En del resor och aktiviteter improviseras medan andra är antingen vane-mässiga eller inplanerade med god framförhållning. För att förstå hur och med vilka motiv anpassningarna görs kan det därför vara fruktbart att undersöka ändpunkterna på detta kontinuum, d. v. s. det mest stabila och det mest improviserade. Genom att ställa frågor kring det som i dagböckerna verkar vara infall och tillfälligheter får jag en inblick i hur denna planering går till. Jag tar upp detta nedan. De mest stabila elementen i resvanorna tar jag sedan upp i kapitel åtta i slutet av boken.

En lördagsförmiddag ringde den 23-åriga Susanne Boman till sin mamma Wilma Boman i Danderyd och bad henne komma in till släktingar i staden för att prova kläder. Susanne hade sovit över hemma hos sin kusin och moster på Söder.

SUSANNE: Det var en sån här försäljning av Stella McCartney-kläder på Hennes. [...] Min moster är väldigt speciell. Hon köper väldigt mycket kläder hela tiden. Hon och min kusin hade passat på när de var i Sundsvall [...] och köpt på Hennes för hur många tusen som helst, för att sen lämna tillbaka kläder.

Någon timma efter samtalet tog Wilma Roslags- och tunnelbanan till Söder och klädprovningen kunde genomföras. Susannes och Wilmas omedelbara motiv för att åka till sin kusin/syster på Söder var klädprovningen, men också att titta på systemens nya ateljé samt helt enkelt passa på att umgås. Det var ett infall som fick Susanne att ringa sin mamma och föreslå den gemensamma aktiviteten. Att det verkligen blev av berodde bl.a. på tillfälligheten att ingen av de fyra hade bokat in något annat (som inte gick att ändra) denna förmiddag. Klädprovningen, umgänget och de specifika resorna kunde ur detta perspektiv lika gärna inte blivit av, om någon haft förhinder eller tackat nej. Det handlar om kortsiktig planering och val i nuet, om ett tillfälle som fångas i flykten. Men detta är inte hela sanningen. Ur ett mer långsiktigt perspektiv är det troligt att en träff och en resa av ungefär detta slag förr eller senare blir av. I bakgrunden verkar långvariga familjerelationer mellan två syskon och deras döttrar, behov, önskemål och

förväntningar planeras och gror kontinuerligt. De manifesteras då och då i gemensamma aktiviteter. Detta visar att det inte går att göra en konsekvent uppdelning i vilka resor som planeras på kort respektive lång sikt eftersom planering och förväntningar verkar på olika nivåer. Det finns en nivå av mer grundläggande värden och skäl för att resa, exempelvis att upprätthålla socialt utbyte med familj, släkt och vänner. Det finns också en nivå där tillfälliga omständigheter beaktas, exempelvis en Stella McCarthy-kollektion eller en ny ateljé. Ur samspelet mellan nivåerna uppstår besluten att företa sig något och att göra en resa.

Det betyder dock inte att alla resor som kan möjliggöra socialt utbyte mellan närstående är lika sannolika, vilket samma berättelse om lördagsutflykten ger exempel på. Det visar sig att Susanne inte hade förväntat sig att mamman skulle tacka ja till klädprovningen den där lördagen.

SUSANNE: Det brukar du aldrig göra. Du brukar nästan aldrig åka dit till dem. Jag blev jätteförvånad.

Jag frågar mer om detta och får veta att Wilma inte åker så ofta till sin syster.

WILMA: Nej. Hon är så upptagen jämt så hon har inte tid. Det är inte så att inte jag vill. Men ... hon jobbar hela tiden.

SUSANNE: Ja. Hon är jättesvår att stämma träff med. [...] De har konstnärsgrupper och jag är involverad i det. Igår skulle vi ha ett möte och sen ringer hon fem minuter innan och säger att »ja, men jag har inte tid«.

WILMA: Och häromdagen så skulle ni träffas halv fyra och då blev det sju. [...] Hon är så jämt. Det är väl därför vi inte träffar henne så ofta.

Vad Wilma säger visar att viljan att umgås finns, men att hon upplever att systemen har ett annat sätt att planera sin tid, vilket gör det svårare att träffas. I detta sammanhang kommer hon också in på skillnaden i hur man ser på avstånd. Ännu ovanligare än att Wilma hälsar på sin syster är nämligen att systemen kommer på besök hos Wilma.

WILMA: Det är som att åka till Ryssland eller någonting, inne från stan och ut hit. Det är verkligen hur långt som helst. [...] Men för oss är det nära. Mm, det är så konstigt att det är närmare härifrån och dit. [...] Men hon tycker ju till och med att du (Susanne) bor långt bort, och du bor på Linégatan nästan vid Sveriges Radio och de bor på Söder vid Mariatorget. Det är liksom skitlångt bort, det är nästan omöjligt att ta sig. Då har de verkligen gjort dagens utflykt om de måste åka bil och bli skjutsade och alla möjliga saker. Så att de har ett sånt där lite konstigt sätt till avstånd.

Här ser vi alltså ett exempel på hur de två syskonen skapar sina olika bilder av staden som resestruktur, av alternativ, möjligheter och begränsningar. Därför träffades de inte så ofta som Wilma säger att hon skulle vilja. Susanne och hennes kusin umgicks dock intensivt.

Susanne Boman har fört dagbok i sex dagar. Två av dessa vaknar hon på morgonen i sin lägenhet på Östermalm. Tre morgnar vaknar hon hos föräldrarna i Danderyd och en hos sin kusin på Södermalm. Susanne går på en skrivarutbildning i Göteborg. Där är hon två veckor i taget några gånger per termin och bor då hos sin moster. Hemma i Stockholm arbetar Susanne självständigt med sina studier. Friheten att välja när och var hon ska jobba med uppgifterna utnyttjar hon alltså bl.a. till att fördela sin tillvaro mellan de olika hemmen. Fyra av de sex beskrivna dagarna somnar hon i ett annat hem än där hon vaknade. Dessa fyra dagar samt ytterligare en reser hon kollektivt mellan hemmen, och då alltid via längre uppehåll på olika platser inne i staden.

Susannes resmönster är intressanta eftersom de utgör en kontrast till föräldragenerationens resmönster. Debatt kring trafikpolitik och styrmedel utgår ofta ifrån medelålders personer. Rutinartade pendlingsresor i rusningstrafik uppfattas då som grunden i stadsbefolkningens resmönster. Man kan lätt förbise att många unga och äldre har helt andra vanor och aktivitetsmönster. Förutsättningarna för Susannes dagliga schema är förmodligen typiska för många i hennes generation vars vardag struktureras av exempelvis projektinriktade utbildningar och oregelbundet förvärvsarbete.

En särskild typ av anpassning som genomförs på kort sikt är att ställa in en planerad resa. I dagböckerna är de mest synliga inställda resorna de som beror på att man är trött eller sjuk och därför stannar hemma från jobbet eller ställer in t.ex. en motionsaktivitet. Det förekommer naturligtvis också att man har mycket att göra hemma eller på jobbet och ställer in något av det skälet. Men i dagböckerna är detta inte lika framträdande eftersom fokus ligger på att rapportera de resor som faktiskt genomförs. Poängen är att vardagen kan vara både över- och underplanerad. Det uppstår öppningar då man kan improvisera aktiviteter, men också tillslutningar av planeringsutrymmet. Tillslutningarna kan dels bero på att oförutsedda behov uppstår, exempelvis av att vila upp sig eller utföra en viss arbetsuppgift, dels på att tiden är intecknad med sådant man redan åtagit sig.

Intervjuerna tyder på att det även bakom kortsiktiga anpassningar och plötsliga beslut ligger mer långsiktiga mönster, i form av sociala respektive mentala processer. Sociala relationer byggs t.ex. upp över tid, en väv av relationer skapas, vilket i sin tur påverkar hur resvanorna utvecklas. Skillnader

mellan olika människor kan förstås mot bl.a. denna bakgrund. Till några av de intervjuade ställde jag frågan om det funnits några kriser i resandet. Båda familjerna i Nacka tog upp skjutsningarna till fritidsaktiviteter. I båda fallen var det en dotter det gällde, de var duktiga i gymnastik respektive simning och behövde skjuts till staden respektive Saltsjöbaden. När kraven på antalet träningstillfällen ökade blev det så att de slutade, bl.a. för att det blev för krävande med skjutsningarna.

Det är många av de intervjuade som så gott som alltid tar bilen till jobbet. Men det är inte alltid frågan »varför tar du bilen?» leder till ett uttömmande svar i förhållande till mina frågeställningar. (I detta fall är den kombinerade metoden inte helt tillfyllest, även om den kan hjälpa forskaren att förstå vilka ärenden och behov som är länkade till pendlingsresan.) Den fråga som egentligen besvaras verkar ofta vara: Vilka fördelar ser du med att ta bilen till jobbet i förhållande till att åka kollektivt? Jag får reda på hur vederbörande, i intervjusituationen samt i förhållande till diskurser kring bilen kontra kollektivtrafiken och miljön, legitimerar sin vana. Men jag får oftast inte reda på hur vanan uppstod, hur stabil den är och vad som skulle kunna göra att den ändras i framtiden. Detta innebär att andra frågor än de som explicit efterfrågar motiven (varför) är användbara. En typ av frågor (det finns säkert flera) är de som kopplas till resedagböckerna. När, med vem, hur bestämdes det? En annan användbar typ av frågor gäller hur vanorna uppstod ur ett långsiktigt tidsperspektiv. I detta kapitel har mitt fokus legat på den förstnämnda typen frågor medan jag valt att samla svaren på de tillbakablickande frågorna längre fram, i kapitel 8.

Anpassningar på kort sikt

Hos de bilburna förortsfamiljerna är det en viktig strategi att i vardagen skapa utrymme och möjligheter för valfrihet och improvisation. Denna möjlighet till improvisation utnyttjas inte hela tiden. Men som en bakomliggande strategi kan möjlighetssökandet vara grundläggande (Godskesen 2002). Sökandet efter möjligheter styr mycket av den kortsiktiga planeringen i hushållet och får även effekter på det långsiktiga utvecklandet av resvanor. De möjligheter som ett par skapar sig genom att t.ex. skaffa en andra bil tenderar på sikt att fyllas ut av nya resmönster, även om möjligheterna till en början inte utnyttjas särskilt mycket.

De frågeställningar jag har velat belysa gäller planering, prioriteringar och sammanjämkning av behov inom familjerna. Planering av pendlingsresorna till och från arbetet föreföll minst komplex på kort sikt. De flesta hade skaffat sig en väl inarbetad rutin. De fem bilpendlarna föreföll ha en mycket fast rutin, medan de fyra som huvudsakligen pendlade på annat sätt

hade mer av variation och kortsiktig anpassning i sitt resande. En av dessa fyra hade satt variationen i system genom att köra bil hela vägen en viss veckodag och kombinera färdmedlen på bestämda sätt övriga dagar.

Om de enskilda resorna och aktiviteterna är regelbundna liksom personens vanor och rutiner kan man säga att komplexiteten i den kortsiktiga planeringen är liten. Pendlingsresorna är därför något jag i huvudsak behandlar i avsnittet om långsiktiga anpassningar. Men pendlingsresorna innehåller ofta ärenden som görs på vägen – s. k. länkade resor. Dessa tillägg till rutinen kan också vara mer eller mindre vanemässiga. I exemplet ovan med Nina Runebergs torsdagskväll såg vi att hemresan innehöll tillägg med olika improviseringsgrad. Undersökningen visar att kortväga fritidsresor ofta improviseras på kort sikt.

I detta kapitel har vi sett hur barnfamiljer som bor i förorterna och reser mycket med bil planerar, och resonerar kring, sitt dagliga resande och förutsättningarna för detta. Deras resrutiner skapas i förhållande till många olika slags faktorer. Det handlar inte enbart, eller ens främst, om tidsmässiga och ekonomiska prioriteringar, vilket är sådant som brukar framhållas i debatten kring bilen kontra kollektivtrafiken och miljöfrågorna. Att plats, urbanstruktur och faktiska transportmöjligheter har stor betydelse är givet. Men samtidigt är det intressant att se hur avstånd, tid, pengar, bekvämlighet o.s.v. kan tolkas och upplevas på väldigt olika sätt för olika personer. Det som Godskesen (2002) kallar möjlighetssökande respektive självförstärkande processer tycker jag dessutom att berättelserna gett många exempel på. Relativt omärkligt byggs resrutiner ut med nya aktiviteter. I nästa kapitel är det bilfria barnfamiljer som kommer till tals. Då ska vi se hur hushåll utan bil upplever och söker sina möjligheter och kanske exemplifierar andra slags självförstärkande mönster.

6. Bilfria barnfamiljer

Vilka förutsättningar finns för barnfamiljer att leva utan bil? Många skaffar bil när de får barn. Hur kan man underlätta för barnfamiljer att klara sig utan bil, även efter en sådan omställning? En näraliggande fråga är vad som kan få fler människor i storstan att vilja leva utan egen bil. Med hjälp av nästa fallstudie vill jag analysera hur vardagliga resmönster grundlagts och förändrats samt vilka svårigheter och möjligheter som är förknippade med kollektiv- och cykelresandet.

Två kriterier har använts för urvalet av familjer. För det första har de små barn. Småbarnsfamiljer anses allmänt ha ett särskilt stort behov av bil, eftersom de har många ärenden att uträtta och då ofta behöver ta barnen med sig. Pedagogerna Sandqvist och Kriström (2001) skriver att det regelbundet refereras till barnfamiljerna i den svenska politiska retoriken kring resandet. Det framställs som självklart att de behöver bil för dagliga rutiner och besök hos släktingar, och därmed skulle de drabbas i särskilt hög grad av pålagor på bilåkandet. Sandqvist och Kriström uttyder en undermening i detta som innebär att barn behöver familjebilen för att få en normal uppväxt.

Bostadsorten är det andra kriteriet för valet av studieobjekt. Två familjer i Stockholms innerstad och två i den tunnelbaneanslutna förorten Bergshamra har blivit intervjuade. De valda familjerna bor alltså i områden där förutsättningarna är goda för bilfrihet. I innerstaden är aktiviteter, nöjen, service m. m. tillgängliga på nära håll. Det är lätt att åka kollektivt och dyrt eller besvärligt att köra bil och parkera den. Även i Bergshamra finns relativa fördelar för de bilfria familjerna. Det är en liten, tät närförort med ett väl samlat utbud av service.

För att hitta familjer med små barn i Bergshamra sattes ett anslag upp på barnavårdscentralen. En kvinna hörde av sig och ville medverka. Hon berättade att hon bodde i en studentlägenhet med sin man och tre barn. Hon pratade också med en grannfamilj i studentområdet, vilket ledde till intervjuer även med dem. På det viset kom det sig att det blev två unga »studentfamiljer« som intervjuades i Bergshamra. I innerstaden hade jag bekanta som uppfyllde kriterierna, de bor på Södermalm respektive i Vasastan. Samtliga intervjuer bandades och transkriberades. I studien har också ingått korta uppföljande telefonsamtal som utfördes i början av juni år 2002. (Dessa bandades inte men noggranna anteckningar fördes.)

Nedan följer en presentation av de intervjuade. För att ge konkretion åt den används telefonintervjuernas fråga om det senaste dygnets resor. Dessutom beskrivs boendemiljön och stadsbilden.

Studentfamiljer och innerstadsbor

Bergshamra är ett litet förortscentrum i Solna kommun. Det mesta av bebyggelsen ligger inom en radie på 500 meter. Där finns mataffärer, vårdcentral, bibliotek och apotek samt tunnelbanestationen som en livgivande pulsåder, med en knapp kvarts resa in till city. I ena änden av Bergshamra ligger studentbostadsområdet Kungshamra och bortom det tar park- och skogsområdet Ulriksdal vid. På övriga sidor är Bergshamra kringskuret av motortrafikleder och havsvikar. Här och där går det att ta sig förbi vägarna ner till de lite oländiga stränderna. Bergshamra kan beskrivas som en koncentrerad ö i stadslandskapet. Själva studentbostadsområdet ser ut att bestå av grå lådor staplade i ett par våningar och hopsatta till längor.

Kalle och Anna är 30 år gamla. De har bott fyra år i studentlägenheten och har två söner som är ett respektive tre år gamla. Kalle hade på söndagskvällen cyklat till KTH, där han studerar, och tryckt ut lite information från nätet. På måndagen var Kalle ledig, steg upp halvåtta och gick till tvättstugan. Det blev ytterligare några vändor dit under förmiddagen. Vid lunchtid tog han yngste sonen på en promenad i skogen. Anna (som var föräldraledig) tog under tiden bussen de tre kilometrarna till Mörby centrum med treåriga Philip för att handla. Resten av dagen ägnades också åt aktiviteter nära hemmet, bad och grillning tillsammans med grannar samt att Kalle och Anna så småningom gick in i lägenheten för att »röja det värsta kaoset« inför sommarferierna.

Daiva och Jonas är 25 respektive 29 år och kommer båda från Litauen. Hon studerar ekonomi och är föräldraledig, han arbetar som ingenjör. De är föräldrar till ettåriga tvillingar och fyraåringen Milda. Daivas första resan den undersökta dagen skulle ha varit att ta buss 509 ett par km till Mörby centrum. Men bussen kom inte enligt tidtabellen. Hon väntade och väntade, tvillingarna kravlade otåligt runt i vagnen och solen gassade. Till slut var Daiva »helt gråtfärdig« och gav upp. Det blev ingen inköpsresa. Hon gick istället till öppna förskolan med tvillingarna. När de hämtat Milda klockan tre lekte barnen en stund i parken vid dagis. Klockan fem, när Jonas kom hem, tog Daiva bussen till Solna centrum för att träffa en kompis. Jonas säger att hans enda resor under dagen var med tunnelbana till jobbet i Alvik och hem igen. Han byter linje på T-centralen.

Kristina och Göran var båda 39 år när intervjun gjordes. De har en dotter som är ett halvt år gammal och de bor hundra meter från Slussens T-baneuppgång i Götgatsbacken på Söder. Rakt under deras bostadsrätt i ett hus byggt 1990 går Söderleden i en tunnel. Men ovan jord får bilar inte så mycket plats och många gator är enkelriktade. Den gamla arbetarstadsde-

len är fortfarande tätbefolkad men en medelklass med välbetalda jobb eller bildning och kulturella intressen har tagit över de flesta lägenheterna. Här finns gränder och stigar i branta backar där vykortsvyer över Stockholm öppnar sig samt ett myllrande folkliv på Götgatan och kring Medborgarplatsen. Tillgängligheten till kollektivtrafik är mycket god och det är nära till det mesta av nöjen, service, kultur och kommers.

Kristina är föräldraledig och blev uppringd en torsdagskväll. Under dagen hade hon bara gjort en resa, tur och retur från bostaden till Långholmen. Denna enda resa krävde ett enda fordon med utrymme för en passagerare. Det var dottern Nancy som låg i barnvagnen av märket Emmaljunga, ny vid inköpet ett halvår tidigare. I korgen undertill låg på morgonen en grön komposthink med grönsaks- och fruktrester. På hemväg från kolonilotten på Långholmen flera timmar senare hamnade istället en bag-in-box med rött vin från Systembolaget där. Det undersökta dygnet innefattade även onsdagskvällen. Då hade familjen, med Nancy sovande i vagnen, gått hem från Parkteaterns föreställning i Vitabergsparken.

Kristinas man Göran tog samma torsdagsmorgon cykeln till sin »lagerlokal« på Folkungagatan, där han har sina musikinstrument. Göran är rockmusiker med eget företag och hyrs in av olika band och artister. På eftermiddagen cyklade han och handlade mat och sedan hem. På kvällen tog han återigen cykeln och begav sig till Gustav Adolfs Torg för att se en utomhuskonsert.

Johan 36 år och Sofia 30 år med döttrarna Sara och Matilda bor vid S:t Eriksplan. Det är ett område som tillkommit efter en stadsplan med breda gator där bussar och bilar strömmar fram på flerfiliga genomfartsgator. Vasaparken och de andra mindre grönyrtorna är fyrkantiga och stadsplanemässiga. En flik vattenyta når man vid Karlbergs slott. Vasastan har, liksom Söder, förlorat sin karaktär av arbetarstadsdel. Numera bor i båda områdena liknande kategorier av medelklassen. Det finns mer asfalterad yta i Vasastaden och området är därmed något bilvänligare än hjärtat av Söder. När det gäller nöjen, butiker och restauranger har områdena numera liknande utbud.

Sofia har varit föräldraledig under det senaste året, men läste i början av juni för en tenta på sin barnmorskeutbildning. Hon gick hem från Stadsbiblioteket på måndagskvällen. Hon hade suttit där och läst hela dagen. På tisdagsmorgonen satte hon Sara och Matilda, tre respektive ett år gamla, i tvillingvagnen och gick de 200 metrarna till tunnelbanan. Det är tre stopp till Kristineberg och väl framme promenerade hon ytterligare ett par hundra meter till Saras dagis. Sedan åkte hon hem samma väg och lämnade Matilda till sin man. Hon promenerade den dryga kilometern

till Stadsbiblioteket vid Odenplan och på eftermiddagen hem igen.

Sofias man Johans reserapport avlades två dagar senare. På onsdagskvällen höll han sig hemma. Han är kulturjournalist och jobbade med en recension av Kerstin Ekmans senaste bok. I bakgrunden stod teven på med VM-fotboll. På torsdagsmorgonen tog han sin dator och åkte tunnelbana till arbetsrummet i Gamla stan. Där skrev han färdigt recensionen och skickade iväg den klockan tolv, innan han återvände hem igen för att ta hand om Matilda när Sofia skulle studera. De hämtade Sara som fick gå från dagis till tunnelbanan, men hon blev arg när hon inte fick trycka på knappen till hissen. För att hon skulle få en ny chans att trycka tog de hissen istället för rulltrappan upp vid S:t Eriksplan. De gick in i affären och köpte lök, avokado och köttfärs. Dagens sista resa gick till samma affär eftersom menyn hade ändrats från pannbiff till köttfärssås.

Ögonblicksbilderna är hämtade från en solig försommarvecka inför lov- och semestertiderna. Det går att urskilja olika typer av resor som ingår i rytmer eller cykler i familjernas tillvaro. Det handlar om saker de gör varje dag, på helgerna respektive på semestrarna. Man kan därför tala om daglig rytm, veckorytm och årlig rytm. De dagliga resorna domineras av resor till arbete eller utbildning, medan de som görs varje eller varannan vecka har ett stort inslag av inköpsresor. De årligen återkommande resorna är ofta semesterresor eller resor för att besöka släkt och vänner. Detta innebär också att den sistnämnda kategorin innehåller störst andel önskade resor. Vardagens och helgens resor däremot är ofta mer förknippade med nödvändighet än med lust. Många människor skulle förmodligen föredra att arbetsplatsen eller stormarknaden låg närmare bostaden. I motsats till de önskade semesterresorna kan resor som har med försörjning, service m.m. att göra därför kallas för tvungna (Steen m.fl. 1997).

Dagliga resor

Hur reser de bilfria till arbetet eller studierna och hur organiserar de vardagens aktiviteter, inköp och andra ärenden? De intervjuades livssituation är geografiskt och tidsmässigt gynnsam när det gäller dagligt transportbehov. Kalle, Anna, Daiva och Sofia är studerande med kort avstånd till respektive skolor. De tre sistnämnda tog liksom Kristina ut föräldraledighet vid tillfället för intervjun. De tre familjerna med barn på dagis har nära dit. Johan är kulturjournalist och kan sitta hemma och arbeta. Han säger, »jag kan årligt talat inte tänka mig hur det här skulle blivit enklare med bil«. Jonas har däremot vad man kan kalla ett normalt resbehov med nio-till-fem-jobb i annan förort. Hans argument mot bil är främst ekonomiska. Göran styr på många sätt själv över sin tillvaro som musiker. För hans del kan man

föreställa sig fördelar med att ha bil; han kunde då bekvämt ha tagit med instrumenten till många av de platser han repeterar och spelar på.

De intervjuade är nöjda med valet av cykel eller kollektivtrafik för de dagliga resorna. Ungefär hälften av de intervjuade säger sig vara hängivna cyklister. Kristinas uttalande är representativt för dem: »Jag har cyklat till och från jobbet faktiskt hela året utom när det är snö och is, så jag cyklar i alla temperaturer, men inte i alla väder. Det går jättebra, det tar lika lång tid som om jag skulle åka kommunalt.«

De som åker kollektivt talar om hur praktiskt det är, att det är nära till tunnelbanan. När Jonas blir tillfrågad om vilka resor han gör till vardags säger han: »Jag åker bara till jobbet fram och tillbaka.« Sedan berättar han att han tar cykeln till tunnelbanan, byter linje på T-centralen och att jobbet ligger »bara tio minuters promenad« från tunnelbanan. Samtliga fyra familjer bor nära tunnelbanan och verkar nöjda med kollektivtrafiken. De två studentfamiljerna i Bergshamra har dagis alldeles in på knuten. Johan och Sofia har valt ett dagis några tunnelbanestopp från där de bor: »När vi accepterade dagisplatsen så tänkte vi på det. Att det är ganska lätt att åka dit med t-bana och tillbaka igen.«

De intervjuade argumenterar på olika sätt för det färdssätt de har valt och mot bilen. Johan nämner t.ex. en granne som också har två barn och även har bil. Denne har berättat hur han kan »kretsa kring två timmar på jakt efter parkeringsplats« en söndagskväll. »Det är egentligen främst det som är argumentet mot«, säger Johan.

Daiva och Jonas säger att de inte »behöver åka någonstans så ofta« eller »har så många ärenden« att uträtta. Vardagsresandet är de bilfria alltså i stort sett nöjda med. Det fungerar dock inte alltid, vilket vi såg ett exempel på i inledningen. Bussen kommer inte, det blir stopp i tunnelbanan, när man verkligen behöver en taxi så finns det ingen att få tag på. Men det verkar vara en sorts undantag som bekräftar regeln om det relativt oproblematiska vardagliga resandet.

Veckans rytm

I veckans rytm ingår helgens fritidsaktiviteter och hushållsuppgifter, utflykter och storinköp. I två familjer nämnde man att man inte var så intresserad av helgutflykter till utflyktsmål utanför staden. Kulturgeografen Karin Tillberg (2001) skriver om »kompensationshypotesen«. De som bor inne i staden reser mera på helgerna för att komma ut ur staden och på så sätt kompensera vardagens brist på naturupplevelser, medan de som bor på landsbygden är mer stationära på helgerna som en sorts kompensation

för sitt flitiga resande till tätorter på veckodagarna för både arbets- inköps- och fritidsändamål. Ett par av de intervjuade påpekar att deras bilburna vänner verkar ha större behov av att göra längre utflykter på helgerna. De uppfattar sitt eget helgresande som mer blygsamt.

DAIVA: Alla våra kompisar har bil. [...] De gör utflykter varje helg. De åker någonstans kanske lite utanför Stockholm. Men vi tycker inte att vi behöver göra utflykter varje dag, eller varje helg. Däremot hyrde vi bil i början av sommaren, när min mamma var på besök.

Att åka till Skansen är en helgutflykt som Johan och Sofia nämner. Det går bra med barnen i barnvagn tack vare att de bor i början på busslinjen. Utrymmet för tre barnvagnar på bussen blir annars snabbt fullt när det är »Skansenrusning«.

I veckorytmen skulle också helgens matinköp kunna ingå, det gör den för andra. Ingen av de intervjuade veckohandlar på stormarknader, även om de är medvetna om att det finns pengar att tjäna.

DAIVA: »Jag skulle vilja ha bil för att åka handla. Kanske inte just ha bil, men att tillgång till bil. Men sedan när vi tar hem saker här finns det inte så mycket förvaringsutrymmen (i studentlägenheten).«

Anna säger att »huvudargumentet för många att ha bil är att kunna storhandla«. Men hon tycker det är tråkigt och tar tid. Därför betalar hon hellre extra på Konsum »och har mer tid med barnen«. »Det är inte alla som tycker storhandling är livsnödvändigt«, säger hon senare i intervjun. Själv tycker hon att shopping är ett nödvändigt ont.

Byggmarknader får man passa på att åka till när någon med bil hälsar på, berättar hon vidare. Anna och Kalle har en granne som lånar ut sin bil, men de har bara lånat den en gång. De har inte bilbarnstol, och det är problem med att få fast sådana. Däremot har Anna samåkt och handlat flera gånger, exempelvis till Ikea. För innerstadsborna är de yttre förutsättningarna lite annorlunda, men inställningen till de stora inköpen likartad.

JOHAN: Den som är otroligt driven skulle säkert kunna få ut någonting av att ha bil, genom att handla på stormarknader. Vi går bara ner till ICA här. Vi handlar bara som det faller sig, vi är väldigt dåliga på det.

De intervjuade vill försvara sitt val, visst finns det fördelar med att handla ofta och litet åt gången. Det ger små välkomna avbrott i vardagen, avkopplande möten med kassörskor och grannar.

JOHAN: »Men sedan är det ju så att jag jobbar hemma. Och jag tycker att det är ganska skönt att kunna gå ned till affären ibland. Det fyller ett

socialt behov. Jag känner: Jag har suttit här i tre timmar med en idiotisk bok och försökt pressa ur mig någon åsikt om det här. Då är det skönt att gå ned och handla någonting.«

Kristina säger att hon är »lite avundsjuk på folk som bor utanför stan och kan gå på fantastiska supermarkets som har allt«. Därför menar hon att det »hade varit praktiskt att ha tillgång till bil varannan vecka. Men man hyr ju inte en bil i det syftet, det är lite för besvärligt«.

På frågan om de ser någon annan lösning på storinköpsproblemet svarar Göran och Kristina att de tar taxi ibland. Men inte för att handla mat.

GÖRAN: Men om vi köper några större grejer, som t.ex. när vi åker och köper byggmaterial eller sådant, vilket har hänt, då tar vi en taxi. Jag är en stor förespråkare för taxi, har alltid hävdat att det är mycket, mycket mer ekonomiskt att åka taxi än egen bil. Därför att vi kan åka väldigt mycket taxi utan att komma upp i ens bensinkostnaderna ... Folk tycker man ska snåla med det ... Taxi är lyxigt för att köpa bräddor.

Göran och Kristina berättar om när de skulle åka taxi med en stor möbel från Ikea. Andra taxiförare klev ur sin bilar för att ge goda råd, minns Kristina, en sa: »så kan ni göra så får ni in den«.

Semestersäsongen

Semesterresorna är säsongsbundna, besöken i uppväxtbygden, hos familjer, släkt och vänner är betydelsefulla. Samtliga intervjuade par har flyttat till Stockholm tillsammans under det senaste decenniet. Två par har rötter i Skåne, ett i Litauen och ett på Åland. Barndomsbygdens återbesökta landskap är vidlyftiga i rummet men komprimerade i tiden. På semestern vill man hinna besöka många platser och människor på kort tid. Där är bilen lösningen. De tre familjerna pilar runt i lånade eller ägda sommarbilar.

DAIVA: Vi har släktingar i Litauen. Vi försöker åka dit någon gång eller två gånger om året. [...] Och nu när vi är så många är det mycket enklare om man har bil. Då har man redan bilbarnstolar och allting. Nu har vi tre barn, vi har inte varit i Litauen med alla tre än.

SOFIA: Vi är ju praktiskt taget säsongboende i Skåne. Denna sommaren och sommaren när Sara föddes så bodde vi där i tre månader. Bor man så länge ute på landet, då behöver man en bil. [...] Om man hade haft sommarhus nära Stockholm som man kunde ta sig till. Då kanske man hade varit intresserad av att ha bil (här). Men det behovet har vi i Skåne. Där har vi en bil för att röra oss. Vi rör oss i hela Skåne, hälsar på folk när vi är där.

Johan och Sofia köpte på våren, ett halvår före intervjun, en Volvo 244 som står parkerad i Skåne. En utlösande faktor var att minska beroendet av de snälla grannarna på landet som förra sommaren fick skjutsa dem flera gånger till mödravårdscentral och andra vårdinrättningar etc. De har också behov av att åka iväg ibland för att ge lite andrum åt Sofias mamma som bor i den andra stugan på den lilla tomten.

Andra sorters semesterresor kan också skapa en längtan efter bil. Ett par av familjerna har upplevt påfrestande resor med flera byten och otympligt bagage och barnutrustning som måste bäras och stuvras.

SOFIA: Förra sommaren, t.ex., hade vi ingen bil. Då hade vi bara ett barn. Och då åkte vi och hyrde hus på Gotland med Johans bror. Vi tog oss härifrån och dit utan bil. Och det var ett helvete faktiskt. Det var inte meningen att man skulle göra det, kändes det som. Vi skulle vara borta i två veckor så vi hade en resespjalsäng, och vi hade en bilbarnstol för vi skulle hyra bil på Gotland. Och så hade vi packning, alltså kläder för två veckor. Så skulle vi då ta bussen till Nynäshamn och färjan till Visby. Det gick okej dit. Men på hemvägen kom vi fram på natten. Och då var bussen till Stockholm överfull. Och vi fick sätta oss på bagageutrymmet med bagage över hela vår dotter, kändes det som. Hade bussen varit tvungen att bromsa så hade hon fått allt bagage i skallen alltså. Det var väldigt obehagligt.

JOHAN: Framför allt var det rena rama flyktingscenerna. Man fick slå sig ombord på bussen och familjer blev splittrade (Sofia skrattar). Någon sprang omkring och skrek: jag måste ha med mig min väska, jag har glömt min väska. [...] Det var verkligen så här som när civilisationen börjar upplösas, på grund av dålig organisation. Och folk behöver ta saken i egna händer. Vad det visade var [problemet med] det här med att frakta bagage. Där var två veckors bagage, plus barnens bagage, att ta det två hundra meter från och till färjeterminalen är fan i mig inte lätt. Bära med det [därifrån till] taxin. Sedan från taxin ombord på bussen.

Eftersom det var en färja hade de som bilburna kunnat köra ombord utan att behöva lasta i och ur bagage. De tillfrågades om det var en avgörande händelse.

SOFIA: Ja, det var det faktiskt. Vi sa faktiskt det till varandra, det är sista gången som vi gör så här.

Johan och Sofia får frågan hur de tycker att det borde vara. Johan nämner pollettering av bagage som en möjlig lösning.

SOFIA: Men de skulle kunna ha sådana där kärror som man har på flygplatser, som bagagevagnar. Och sedan mer utrymme på bussen för barnvagnar och bagage.

Jonas och Daiva har också åkt färja till Gotland. De hade problem med andra moment i resan. Båten gick på natten och deras dotter kände sig ängslig ombord. När de kom fram tidigt på morgonen hade alla andra passagerare bilar, taxi eller någon som mötte dem. Bussen som skulle köra Jonas, Daiva och Milda till Knäbyn syntes däremot inte till, berättar Jonas. Den dök emellertid upp så småningom. Planen var sedan att ta sig fram på hyrda cyklar. Men det visade sig att det inte fanns några cykelkärror med barnsits som de hade förväntat sig. När de vid denna punkt i redogörelsen fick frågan om det gick att hyra en cykel med en vanlig barnsits skrattar Daiva och Jonas. De säger att det kanske gick, men de visste inte att man kunde be om det eftersom det var deras »första semesteräventyr«.

Ovanstående berättelser säger en hel del om hur barnfamiljer kan uppleva den långväga kollektivtrafiken. Det verkar som om Gotlandstrafiken behöver rustas upp för att passa deras behov, liksom bagagehanteringen i allmänhet på tåg och långväga kommunikationsmedel.

Framtidsplaner

Daiva och Jonas förefaller målmedvetet inriktade på att bygga upp sin tillvaro i det nya landet, och då har ekonomin högsta prioritet. De vill spara helt enkelt. Jonas återkommer flera gånger till detta. Just nu tänker jag att det vore slöseri med pengar att ha bil. De har verkligen satt sig in i vad det skulle kosta, genom att konsultera Råd och Rön och Privata Affärer. Daiva och Jonas räknar med att det kostar två- eller tretusen i månaden att ha bil. Paret tillfrågas hur de kommit fram till den siffran.

DAIVA: Den summan kan ju variera. Men det är fasta kostnader, försäkring, underhåll och allt möjligt. Det blir en fast kostnad som inte kan påverka sedan. [...] Konsumentverket har beräkningar och Privata Affärer.

JONAS: Jag har en referens. Det är mest Privata Affärer. Det finns faktiskt en tabell som värderar olika typer av nya och begagnade bilar. [...] Och här finns liksom ganska klara siffror. Så om vi behöver bilen för att komma till stora affärer och köpa någonting, då är det inte lönt. I framtiden, när det bli bättre ekonomi, och Daiva skall börja jobba. Då kan vi skaffa bil. Men just nu tänker jag att det är slöseri med pengar att ha bil. Det är ganska bra kommunikationer här i Stockholm. Vi behöver inte, det räcker med tunnelbanan, buss och pendeltåg. Det funkar bra

faktiskt. Kanske det är lite snabbare i bilen. Men om vi skulle försöka att väga kostnader och alla bekymmer. Det är värt att tänka: är bilen bättre eller? Eller att använda ett kommunalt? [...] »Vi försöker spara så mycket som möjligt för att slippa stora lån, räntor, i framtiden. Om vi skulle ha bil försvinner 3000 i månaden bara så där.«

Jonas och Daivas argument för att spara pengar på nuvarande resande och använda för framtida boende verkar övertygande. Det är deras huvudmotiv och visar att de uppfattar sin nuvarande situation som något av ett provisorium, eller åtminstone en mellanstation.

Under föräldraledigheten gör den ena föräldern inga arbetsresor. Det är klart att det underlättar vardagen, så att bilinnehav blir mindre intressant. Valet av studieobjekt, bilfria föräldrar med barn som var två år eller yngre, gjordes i syfte att undersöka hur de såg på den närmaste framtiden. Stod de inför ett vägval? Tänkte de skaffa bil när båda föräldrarna skulle arbeta eller studera utanför hemmet? I ingen av familjerna uteslöt man den möjligheten.

Anna säger att hon tror att de kommer att skaffa bil. Det är »praktiskt när man har barn«, säger hon, »och man vet inte var de kommer att gå i skolan«. Hon tror det blir svårt att bo kvar i Bergshamra eftersom bostäderna är dyra. Men även om de bor kvar i Bergshamra efter studenttiden så tror hon att de kommer att skaffa bil. Daiva och Jonas kopplar ihop bilfrågan med planer på framtida boende och sin strävan att trygga detta ekonomiskt.

DAIVA: Det är inte så att vi inte vill ha bil. Men vi vill veta först vad det kostar. [...] Eftersom vi nu bor i ett studentområde måste vi ju tänka oss att vi skall vara tvungna att flytta härifrån snart. Och då är det inte så lätt att veta var man hamnar någonstans.

Kristina och Göran umgås liksom de två studentfamiljerna med planer på framtida flytt. Då är yttre förorter intressanta och helt klart har man med möjligheten att skaffa bil i den planeringen.

GÖRAN: Precis innan Nancy kom så hade vi väldigt mycket diskussioner att vi måste flytta [för att kunna] släppa ut oss själva, ha trädgård. [...] Men vi trivs väldigt bra här.

KRISTINA: Och urvalet är begränsat var man kan bo om man inte har bil. Då är man ju beroende av att bo där det finns bra kommunikationer. Och det är vi mycket medvetna om att det blir besvärligare om vi bor utanför stan ... därför att Göran inte har körkort.

Kristina: Om vi skulle bo utanför stan så tror jag att det skulle bli nödvändigt att ha bil. Dels för att jag jobbar på Arlanda, dels rent praktiskt. Jag ska bara flyga i fortsättningen (d.v.s. inte jobba på SAS-kontoret). [...] Jag tror man skulle vilja ha bil om man bor i hus. Därför att den typen av behov man har idag skulle öka om man bor i hus tror jag. Att man ska köpa saker, att man ska åka och hämta och lämna barn då, och att man ska på aktiviteter själv, och att man har saker som ska transporteras i större utsträckning tror jag gör att man skulle tycka det är bekvämt med en bil.

Upprätthålla andra vanor

Vilken sorts vanor utgör då de dagliga respektive de mindre frekventa resorna? Utmärkande för resvanor överhuvudtaget är att de är medlet för att upprätthålla andra vanor. Vi har sett exempel på hur inköpsvanor, matvanor, umgängesvanor och semestervanor ligger bakom resvanorna. Detta betyder dock inte att resvanan enbart är en praktisk lösning på tillgänglighetsproblemet. Resvanan i sig betyder något för utövaren av den. Cykelturen eller bussresan har ett värde för att den ger möjlighet till bl.a. motion och/eller en stunds avkoppling. I den mån resvanan är förknippad med känslor, preferenser och värderingar så ingår den som en mer eller mindre viktig del i en personlig stil.

De intervjuades dagliga resvanor har utvecklats i relation till andra vanor som har att göra med bl.a. boende, hushållsarbete, barntillsyn, sysselsättning och privatekonomi. Tillsammans med de lokala transportmöjligheterna skapar dessa vanor praktiska omständigheter som medger en vardag med cykel och kollektivtrafik. Det finns också mer tvingande omständigheter, bl.a. privatekonomi, bilköer och parkeringsproblem. Men bakom den fysiska och sociala verkligheten finns trots allt känslor och värderingar som styr de val de gör. De intervjuade tycker om att cykla och att få motion. De upplever att det är för mycket biltrafik. De vill hellre spara än slösa. Att ha bil verkar dessutom bekymmersamt och tanken väcker mer motvilja än lust.

De intervjuade uppvisar som vi sett olika mönster när det gäller val av färdmedel. Ungefär hälften av dem väljer cykeln i första hand och hälften kollektivtrafiken. En av de intervjuade säger att han ofta åker taxi och minst en i varje familj har körkort, vilket gör att de ibland kan låna eller hyra bil. En av familjerna har dessutom en sommarbil på landet. Färdmedlen blandas alltså på ett specifikt sätt i varje persons resmönster. Det finns därmed möjligheter att vid behov ändra sin fördelning mellan färdmed-

len. Betraktade som just handlingsmönster verkar det rimligt att vänta sig ständiga justeringar när såväl inre drivkrafter som yttre omständigheter förändras. Betraktade som vanor däremot är planering och mental energi investerade i färdmedelsvalen och det kräver nya ansträngningar att ändra vanorna. På motsvarande vis kan nya sätt att resa som konsumtion betraktat vara förknippat med in- och omlärningens motstånd. Jag återkommer till frågan om vad som krävs för att skapa sig nya resvanor. Först dock en liten diskussion om barnfamiljens särskilda resbehov.

Mot bakgrund av retoriken kring småbarnsfamiljers särskilda transportbehov är det överraskande att rutinresor till arbete, studier och barnomsorg inte upplevs som problematiska i dessa familjer. Vanor formas dock i relation till livssituationen. När vardagens tidsekvation upplevs som krävande kan bilvanor både uppstå och förstärkas. Andréasson och Waldo och andra har visat att bilister ser sina tidsscheman som det som nödvändiggör det dagliga bilåkandet (Andréasson 2000; Waldo 2002). Men de bilfria som har intervjuats i den här studien har inte beskrivit sina dagliga scheman som pressade. Detta beror naturligtvis både på livssituationen i sig och hur man förhåller sig till den.

I de medverkande hushållen är den ena föräldern (mamman) föräldraledig, den andre är i ett fall student och i två frilansande kulturarbetare. Endast en förälder har ett »nio-till-fem-jobb«. Den redovisade ögonblicksbilden från försommaren 2002 visar hur vardagstillvaron är organiserad kring deras tidsmässigt flexibla sysselsättningar respektive föräldraledigheten.

Föräldraledigheten verkar ha inneburit innebär en sorts inbromsning eller andningspaus jämfört med tillvaron innan barnen föddes. De två familjerna i innerstaden kunde lägga upp sin dag själva. Den ena föräldern tog hand om det hemmavarande barnet, den andra kunde ägna sig åt studier, arbete eller något annat. Vid den aktuella tidpunkten hade de inte några fasta tider att passa. Kristina och Göran förde en semesterliknande tillvaro medan Johan och Sofia hade mer att göra. Föräldraledigheten och de tidsmässigt flexibla arbetsuppgifterna verkar ha gett stor frihet i valet mellan olika transportalternativ och underlättat tillvaron utan bil. Finns det två sorters människor, de som inte har bråttom och fasta tider att passa och de som har det? Studerande, »frilansare«, arbetslösa, föräldralediga, pensionärer m.fl. skulle då kunna höra till den förra gruppen.

Sociologen Åsa Waldo skriver i sin doktorsavhandling ett litet avsnitt om »bunden och fri tid i stressamhället«. Hon har intervjuat både arbetande och »lediga« personer om deras resande (Waldo 2002:158f).

I intervjuerna med personer som plötsligt får mer fri tid på grund av föräldraledighet, arbetslöshet eller pensionering kan utläsas att den viktigaste förändringen i reshänseende är att de inte har några tider att passa och att kollektivtrafiken av den anledningen passar bättre. [...] Samtidigt finns det i materialet äldre personer som har blivit mer rörliga efter sin pensionering och som nu använder bilen i mycket stor utsträckning.

Waldo drar slutsatsen att det inte finns några entydiga samband mellan hur stor andel bunden respektive fri tid människor har och hur de reser till vardags. Hon menar att sambandet mellan de olika sorternas tid och valet av färdmedel är tydligare hos enskilda personer. Detta innebär bl.a. att en människa som alltid tar bilen till jobbet (på sin bundna tid) på sin fritid kan överväga kollektivtrafik eller cykel som möjliga alternativ för resor med motsvarande längd (a.a.). Att man skulle vara mer benägen att cykla och åka kollektivt på fritiden än för arbetsresorna stämmer dock inte med hur jag i mina studier har uppfattat de intervjuades resmönster. Detta kan ev. spegla en skillnad mellan Malmö och Stockholm. Och just för de fyra bilfria barnfamiljerna var det i (de tidsmässigt obundna) resorna för inköp och semestrande som de främst såg ett behov av att ha tillgång till bil. Hur ska man tolka denna, åtminstone skenbara, motsägelse?

En tolkning är att det är svårt att generalisera kring vilken del av tillvaron eller vilka slags resor som människor upplever att bilen bäst behövs för. Synen på det egna bilbehovet varierar nog främst enligt helt andra parametrar, exempelvis var man bor och om man redan har bil eller inte. I Stockholm är förhållandena med köer i rusningstrafiken, kostnader för och tillgång till parkering sådana att bilen för de flesta inte framstår som det bästa alternativet för den dagliga pendlingen. I Malmö, där Waldo genomfört sin studie, kommer man däremot fortfarande fram betydligt snabbare med bil i rusningstrafik på de flesta sträckor och det är lättare att parkera.

På en generell nivå stödjer föreliggande studie och Waldos resultat varandra. Ett mindre bundet och pressat tidsschema gör det lättare att välja kollektivtrafik och cykel. Påståendet är väl närmast att betrakta som en självklarhet. Vad som också brukar betraktas som självklart, men inte behöver vara det, är att pensionärer och skolungdomar har gott om tid medan man i yrkesaktiva åldrar har ett pressat schema. Detta stämmer säkert om man talar om genomsnittet för stora grupper. Men om politiker, myndigheter och företag vill stödja alternativ till bilism bör de rikta in sig mot i stort sett alla åldrar (eftersom resvanorna både kan förändras och låsas fast i en människas alla livsfaser). Resultaten antyder att det kan finnas tid för sådan påverkan under de första småbarnsåren. Det är viktigt att veta vilka bland

t.ex. barnfamiljerna som är mottagliga för stöd och påverkan, och inte utgå från att alla föräldrar har bråttom och egentligen helst vill ta bilen.

Även på helgerna väljer de intervjuade i första hand bland det som är tillgängligt utan bil. Men i högre grad än i relation till vardagen uttrycker man billösheten som en »brist«. Man vill kunna handla på Ikea, byggmarknader och lågprisvaruhus. Man vill dessutom kunna göra utflykter till andra ställen än de kollektivtrafikförsörjda. Detta löser man bl.a. genom att låna bil av grannen, ta taxi hem från Ikea med möblerna eller passa på att storhandla när svärföräldrarna är på besök. Vad man verkar längta efter är en helgbil eller en-gång-i-månaden-bil. Detta är exempel på hur begäret efter bilen formeras på mikronivå. Bilen framstår som ett medel för att konsumera lågprisvaror respektive utflyktsmål. Så kallade externa köpcentra etableras i rask takt utanför städerna, vilket leder till ökat bilresande. Men kan det dessutom vara så att handelns lokalisering blir tungan på vågen i enskildas beslut att skaffa bil? De intervjuade verkar öppna för olika möjligheter att lösa storinköpsproblemen, varav införskaffandet av egen bil bara är en lösning. Detta bör handeln, politikerna och planerarna ta på allvar och stödja utvecklingar som inte behöver leda till att öka bilismen på grund av handelns och köpvanornas strukturförändringar.

Man upplever också en brist i semesterresorna, både i Sverige-turistandet och i de årliga återbesöken till ursprungsbygden. Samtliga intervjuade par har flyttat till Stockholm tillsammans under det senaste decenniet. Detta innebär att tre hembygder är förbundna med en korridor, bestående av en tåg-, flyg- eller båtlinje. Under sommarlovet i hembygdslandskapet vill man besöka många platser och människor på kort tid. Det visar sig fungera otillfredsställande utan bil. De intervjuade upplever t.ex. att det är långt till livsmedelsaffärer, vårdinrättningar och busshållplatser. De har upplevt påfrestande resor med flera byten och otympligt bagage och barnutrustning som måste bäras och stuvras. Första Gotlandsresan med småbarn gav t.ex. två av familjerna en upplevelse av att »det var inte meningen att man skulle göra så här«. Det verkar som om Gotlandstrafiken behöver rustas upp för att passa deras behov, liksom bagagehanteringen i allmänhet på tåg och långväga kommunikationsmedel.

Det är alltså skillnad på ovanliga och vanliga resor. De vanliga, rutinartade, resorna ingår i en vardagspraktik som kontinuerligt upprepas och därmed kan utvärderas och modifieras. Man kan säga: jag har valt det, det fungerar och jag är nöjd. De ovanliga resorna däremot har man inte chansen att göra om nästa dag. Här kan man upptäcka oväntade problem. Bilfriheten är situationellt betingad, den upplevs fungera tillfredsställande på en viss plats för människor i en viss livssituation. Undantagen, de ovanliga

resorna, situationerna då de väljer bilen eller kan tänka sig göra det nästa gång, visar att valet inte är oåterkalleligt eller ovillkorligt.

De bilfrias motiv

Pedagogerna Sandqvist och Kriström har studerat ungdomar och deras familjer, både sådana med och utan bil, i Stockholms innerstad. I inledningen påpekas att innerstadsborna »representerar en extrem ändpunkt« när det gäller beroende av bil under dagens svenska förhållanden. Vad man menar är att det i Stockholms innerstad är lättast att klara sig utan bil (Sandqvist & Kriström 2001: 19). Slutsatsen från deras enkät till föräldrarna är att de innerstadsbor som skaffar och kör bil gör det helt enkelt för att de tycker om det (a.a.: 114). Detta menar författarna också överensstämmer med resultaten från en studie som genomfördes i Lund. Även där bedömdes den undersökta gruppen ha goda förutsättningar att klara sig utan bil. Man kan alltså förklara bilinnehav med positiva känslor inför bilar och bilkörning i de gynnade miljöer som innerstäderna är när det gäller tillgänglighet. Detta innebär att innerstadsbor som är bilfria inte nödvändigtvis tycker illa om bilar, utan snarare kan hysa neutrala eller blandade känslor inför bilen. De har helt enkelt inte någon särskilt stark drivkraft för att skaffa bil.

Etnologen Wera Grahns (1995) gjorde i mitten på 90-talet en studie av bilfria barnfamiljer i Stockholmsområdet. Ett av Grahns urvalskriterier var att de undersökta familjerna skulle bo utanför innerstan (vilket innebär glesare kollektivtrafik och längre avstånd till aktiviteter). Grahns syfte var att ta reda på vilka de bilfria är, hur de bemästrar vardagen och vilket förhållande de har till bilsamhället. Hon studerade en avvikande grupp för att få syn både på dem och på deras motsats, bilisterna.

Med dessa »hårda« urvalskriterier förväntade sig Grahns finna miljömedvetna bilmotståndare och blev förvånad när så inte var fallet. Grahns fann förvisso ett missnöje med bilens dominans i samhället, men det var inte enbart, eller ens främst, kopplat till miljöaspekten. De var heller inte några aktiva bilmotståndare, utan framhöll bilens nytta i olika situationer.

De intervjuade verkar inte beredda att på något mer genomgripande sätt förändra sitt resande under nuvarande livsomständigheter. Man kan däremot beteckna studentfamiljernas vardagliga organisation som ett provisorium. Provisoriet inträdde efter en tydlig brytpunkt. Studentboendet är ett medel för att komma vidare, ett provisorium i väntan på nästa omställning. Ekonomin har betydelse därvidlag. De försöker spara pengar och planerar för sitt framtida boende.

Tre av familjerna kan för övrigt tänka sig situationer då de kommer att skaffa bil, beroende på var de skall bo och arbeta. Detta hänger i sin tur på

hur de vill ha det när barnen växer upp. Tre av familjerna umgås med planer på framtida flytt. Yttre förorter är intressanta och alternativet att skaffa bil ingår som en möjlighet i den planeringen. Johan och Sofia verkar däremot vara inställda på att bo kvar inne i stan. Sofia säger att hon inte tycker det »finns någon anledning att ha bil när man bor mitt inne i stan« med tanke på tunnelbanor och bussar som man dessutom kan åka gratis med barnvagn på.

Ovanstående visar på möjligheten att identifiera målgrupper. Man skulle kunna analysera vilka det är som kan tänkas skaffa sig eller behålla resvanor som inte domineras av bilåkande. Människor »passerar« under sitt livslopp olika platser och det uppstår tillfälliga eller mer långvariga förhållningssätt. Den intressanta frågan att ställa sig är på vilka platser och i vilka livsfaser eller livssituationer som »godartade« resvanor kan skapas respektive permanentas. Vilka platser »fungerar« för potentiellt bilfria människor och i vilka livssituationer? De bilfrias erfarenheter och förhållningssätt kan i detta sammanhang ses som potentiella resurser i utvecklingen av mindre bildominerade resvanor i staden.

När det gäller framtida brytpunkter och vägval verkar samtliga fyra familjer att stå inför liknande val. När studier och föräldraledigheter är helt avslutade och båda föräldrarna i varje familj börjar förvärvsarbete måste förmodligen en omställning ske. Tidsschemat med dagislämningar och -hämtningar kan bli mera pressat. Detta behöver naturligtvis inte medföra att de skaffar bil, men i den mån omställningen sammanfaller med t.ex. en flytt till en annan typ av stadsdel kan brytpunkten få stort genomslag på resvanorna.

En poäng med min undersökning har varit att skapa distans till synen på bilen som en objektiv nödvändighet i barnfamiljer. Det visar sig i denna studie liksom i den förra att det är en mångfald upplevda önskningar, behov och även restriktioner som vid olika tidpunkter avgör valen mellan olika transportmöjligheter och att skaffa sig och upprätthålla sin tillgång till dessa. Bilanskaffande verkar som en given lösning, som de bilfria hushållen nästan får värja sig emot. Ett exempel är när jag kom hem till Johan och Sofia för intervjun. Då stod en av dem i telefon och tackade nej till att köpa bil. Av en händelse sammanföll mitt besök med att en bekant till Johan ringde och tyckte att just de var lämpliga kandidater till att ta över bekantingens gamla bil när han skaffat en ny.

På en gemensam nivå tänker vi i bestämda banor om hur livet kan läggas tillrätta. Och det ligger en hel del i Håkan Andréassons (2000) analys att det kräver en sorts radikalitet (så som A. Gidden använder begreppet) att vara främst kollektivtrafikanter eller cyklist i ett bilsamhälle. Familjer med små

barn behöver kanske vara särskilt radikala, även om radikaliteten minskar med avståndet till storstadens absoluta centrum.

Slutligen vill jag påpeka att mina studier av barnfamiljer med respektive utan bil har bottnat i en vedertagen problemställning kring bilismen kontra kollektivtrafiken. Det verkade även för mig rimligt att ställa frågan i termer av vilka grupper av invånare som är i störst behov av att köra bil, trots den högre miljöbelastning som bilåkandet ger jämfört med andra transportformer. Nästa studie, om resbesparande koncept i yrkeslivet, har en annan utgångspunkt. Frågan gäller inte bilen kontra mer miljövänliga färdmedel utan andra slags möjligheter att förändra det dagliga livets organisation i transportsnål riktning.

7. Elektronisk och rumslig närhet

HITTILLS HAR MIN diskussion rört det miljöbelastande resandet som utgår från hemmet samt hur detta skulle kunna minskas. Men vilka andra sorts resor kan begränsas? I det följande vill jag vidga perspektivet genom att se på några andra initiativ. Öppnar sig andra möjligheter att undvika resor och göra vardagen mer hållbar när man betraktar den från yrkeslivets förutsättningar? Vilka sätt finns för företagen att minska sin personals resor? Olika idéer har prövats i stor eller liten skala av olika slags företag. Arbete hemifrån vissa dagar är en idé, arbete på kontorshotell nära hemmet en annan. Det finns också olika försök att utnyttja elektronisk kommunikation för att ersätta resor, exempelvis videokonferenser och mer avancerade varianter av sådan mediering. Genom några fallstudier kommer jag att se på sådana alternativa val. Det innebär att de två aspekterna elektronisk kommunikation respektive geografisk lokalisering tas upp i kapitlet. När det gäller elektroniskt förmedlad närvaro ser jag på hur tjänstemän på några olika företag i Stockholmsområdet använder e-post och telefon i förhållande till resor för att utföra sitt arbete. Ett annat fallstudieexempel utgår från de problem som en s.k. utlokaliserad myndighet ställs inför när det gäller att hålla kontakt med myndigheter och företag i olika delar av landet. Jag tar även upp ett försök i Dalarna, där resor för arbetsförmedling ersattes med nyskapande elektronisk kommunikation. Slutligen behandlar jag kontorshotell i Stockholms förorter.

Möten, e-post eller telefon?

Hur reser respektive kommunicerar tjänstemän på kontor? Vad kan ha betydelse – arbetsuppgifter, yrkesroll, intern organisation, relation till kunder och leverantörer? Och mer konkret: hur används e-post och telefonsamtal i förhållande till resor? I en undersökning utförd hösten 2007 intervjuades

bl.a. Beata som är chefredaktör för en av Bonniers tidskrifter och Erika, marknadsföringsansvarig för global produktutveckling på Ericsson. Jag ställde frågor kring användningen av olika kommunikationsformer samt val mellan dessa. Det var inte givet att de utnyttjade något resbesparande koncept även om Ericsson har en policy som bl.a. ska uppmuntra till användningen av video- och telefonkonferenser för att ersätta besöksresor. Det visade sig också att dessa båda personer inte brukade använda sig av videokonferenser. Men skillnaden mellan Beata på Bonniers och Erika på Ericsson var påfallande när det gällde e-post respektive personliga möten. Detta var i sin tur tydligt kopplat till deras arbetsuppgifter.

När det gäller e-post säger Beata att hon hanterar sin inkorg systematiskt och faktiskt skriver svar på all e-post där avsändaren kan förvänta sig ett sådant. Erika å andra sidan säger att hon är ganska passiv i sin e-posthantering. Hon hinner inte ta hand om all e-post och räknar med att avsändaren ifråga hör av sig igen, ev. på ett annat sätt, om hon själv missat att svara på något angeläget. Erika har dock ändå ett system för att prioritera. Hon har t.ex. en funktion i sitt e-postprogram som gör att den e-post som är adresserad till henne som enda mottagare hamnar i en särskild mapp som hon är mer uppmärksam på.

Skillnaden mellan Erikas och Beatas e-posthantering speglar säkert en spännvidd som finns hos tjänstemannapopulationen i stort. Vissa vill och kan vara konsekventa, medan andra så att säga gett upp den fullständiga kollen på inkorgen. Skillnaderna skulle kunna hänga samman med personlig läggning men det verkar som yrkesrollen har betydelse.

Chefredaktören Beata verkar kunna tillämpa ett kriterium för vad som är viktig e-post. Detta kriterium hänger ihop med vad som kan bli material till ett kommande nummer av tidskriften medan Erika inte har något lika tydligt kriterium för att sortera sin e-post.

Något som talar för denna tes är att Beata tydligare än Erika uttrycker ett missnöje med vissa typer av e-post. Beata säger att hon kan få upprepade e-post med reklam för en viss konsumentprodukt. Sådan reklam för nya produkter är välkommen till en viss gräns. Tidskriften innehåller en hel del redaktionellt material om mode, mat m.m. Men Beatas konkreta exempel gäller en produkt som hon på sistone fått för mycket information om, i alldeles för många e-postmeddelanden. Att Beata kan dra dessa gränser mellan intressant och lagom respektive ovidkommande eller för mycket bland vad man kan föreställa sig är ganska likartad e-posttyder på att hennes kriterier är väldefinierade. Beatas sätt att sköta sin e-post däremot verkar kopplat till ett relativt strukturerat och cykliskt arbetsschema. Det innehåller bl.a. att hålla kontakt med medarbetare och frilansare, diskutera idéer

och ge dem beställningar på det material som var fjortonde dag ska bli ett nytt nummer av tidskriften.

Erika tar också konkreta e-postmeddelanden som exempel. Ett sådant innehöll en inbjudan till ett seminarium som verkade viktigt för henne och hon gick dit. Men det visade sig vara mindre intressant och Erika kände att hon slösat bort sin tid. Missen att gå på seminariet kan hänga samman med att Erika inte så lätt kan avgöra vad som är eller kan bli användbar information. Hon säger att mycket av hennes tid går åt till att söka kunskap och att förankra idéer och beslut internt. En osäkerhet kring vad som är mer eller mindre relevant verkar påverka hennes sätt att sköta sin e-post.

I Beatas och Erikas förhållningssätt ser jag ett mönster när det gäller relationen mellan yrkesroll och kommunikationsanvändning. Detta mönster går igen i mina andra intervjuer med yrkesfolk. I någon mening har alla intervjuade konkreta slutmål för sitt arbete, något de så att säga levererar.²³ En revisor (med arbetsplats på ett kontorshotell) levererar t.ex. granskade årsbokslut åt företag. Två experter på en myndighet lämnar ifrån sig dokument som fungerar som beslutsunderlag åt politiker. Säljare har köpeavtal med kunder som slutmål för sin verksamhet. Och så vidare.

Men det finns gradskillnader mellan hur mycket av arbetet som faktiskt ägnas åt färdigställandet av slutprodukter. Gradskillnaderna kan sägas innebära att man vid den ena polen finner tjänstemän som ägnar större delen av sin tid åt att skapa och underhålla kontakter samt att söka kunskap, som endast eventuellt kommer till direkt nytta för något som de levererar. Vid den andra polen tycker jag mig ha funnit dem som ägnar större delen av tiden åt att konkret skapa produkter som de regelbundet lämnar ifrån sig.

När det gäller chefredaktören Beata skulle jag vilja placera henne ganska nära den sistnämnda, konkret utförande polen, medan Erika på Ericsson hamnar närmare polen där mesta tiden går till kunskapshantering och kontaktskapande snarare än till att genomföra och avsluta väl definierade arbetsuppgifter.

Man kan också uttrycka Beatas och Erikas olika yrkesroller och kommunikationsstrategier, som jag här skissat dem, i ANT-termer. Beata är med och driver ett moget kommersiellt projekt, nämligen att ge ut en tidskrift. Erikas roll kan snarare ses som att vara med och utforma nya projekt (t.ex. affärsidéer) och driva dem mot den slags mognad som tidskriftsprojektet redan har. Erika behöver involvera andra aktanter, inom och utom företaget. Hon blir också indragen i andras projekt, något som med ANT-terminologi innebär att projekten översätts på henne. I detta nätverk av projektskapande används olika kommunikationsformer för olika syften.

E-post och telefon som resebesparande koncept?

Mitt intresse för kommunikationsformerna i förhållande till arbetsuppgifterna gäller frågan om vad som kan sägas vara resebesparande, och vad som i så fall är strategier eller mer tillfälliga förhållningssätt hos tjänstemännen. När Beata berättar om sitt telefonerande och e-postande säger hon att det är hennes huvudsakliga sätt att hålla kontakt med medarbetarna och frilansarna som skapar tidskriftens bilder, text och formgivning. Möten däremot hävdar hon att hon sällan använder sig av.²⁴ Via telefon diskuteras idéer och infallsvinklar, via e-post skickas utkast och färdigt material. Hon och frilansarna behöver inte resa för att prata och materialet behöver inte skickas med postfordon. För Beata sparar dessa kommunikationsformer transporter, åtminstone om man tänker sig ett fiktivt alternativ som jag gör här. Beatas strategi är att sköta viss kommunikation med ett visst slags medarbetare på detta sätt. Erika däremot reser mycket i tjänsten. Hon kan inte på samma sätt som Beata använda e-post och telefon för att »vara effektiv« och hålla resandet på en minimal nivå.²⁵

Erika berättar att hon inte tar hand om all inkommande e-post. Det kan ses som ett sätt att spara tid eller att undvika att lägga kraft på olika typer av avgöranden som sedan kanske inte visar sig vara viktiga.

Bådas agerande kan betraktas utifrån de Certeaus (1984) begreppspar strategi och taktik. Strategi använder han för att beteckna det formaliserade och vedertagna, medan taktik handlar om det tillfälliga (jfr Högdahl 2003). Strategier tillämpas utifrån en plattform som t.ex. en myndighet eller ett företag har byggt upp och från vilken de kan definiera en omvärld (de Certeau 1984). Men en taktik bygger på en kalkyl eller beräkning av någon som inte kan förlita sig på en egen rumslig eller institutionell lokalisering. Taktiken har ingen given bas och behöver därför gripa tillfällen i flykten.

Sammanfattningsvis kan man därmed, om mitt jämförande exempel ovan, säga att Beata förlitar sig på strategin att använda mycket e-post och telefon och få möten i kontakten med medarbetarna. Beteckningen strategi fungerar här eftersom det enligt Beata handlar om sätt att kommunicera som byggts upp tillsammans med själva tidskriften, av dess grundare. Strategin är anpassad till arbetsuppgiften, särskilt med tanke på produktionen av nya nummer av tidskriften var fjortonde dag.

Att Erika är ganska passiv i sitt hanterande av e-postens inkorg, kan ses som en taktik hon tillämpar för att hantera kommunikationer på jobbet. Erika försöker också att taktiskt välja vilka möten hon ska gå på och resor hon ska göra för att hålla kontakt med sina medarbetare. Både arbetsuppgifternas kunskaps- och kontaktskapande karaktär samt företagets orga-

nisation och interna kultur verkar ligga bakom Erikas och hennes kollegors behov av möten ansikte mot ansikte. Möteskulturen på företaget och behovet av intern förankring bör då ses som något strategiskt. Därmed inte sagt att strategierna för kommunikation är problemfria. Tvärtom berättade Erika att det finns en konflikt i förhållande till krav på kostnadseffektivitet. Mycket resor och arbetstid till möten blir helt enkelt dyrt.

Variation i behov av, och motiv för, kommunikationer (e-post, videokonferenser o.s.v.) och resor i tjänsten verkar alltså hänga samman med den konkreta praktik som arbetsuppgift och yrkesroll innebär. Arbetsuppgifter som innebär att en viss produkt regelbundet levereras av den yrkesverksamme visade sig hänga samman med tydligt definierade behov och motiv. Tydlighet beror dels på att produkten är väl avgränsad och definierad, dels kan den hänga samman med att arbetsuppgifter är traditionella och ingår i projekt, företag eller sektorer som uppnått en hög mognadsgrad.

När arbetsuppgiften är att åstadkomma »något nytt« kan det vara mindre tydligt vad den yrkesverksamma ska leverera som resultat av sitt arbete. Den lägre graden av mognad kan innebära att tydligheten minskar och komplexiteten ökar. Detta påverkar hur man reser respektive kommunicerar för att utföra arbetsuppgiften. Arbetsuppgifter med stora inslag av kreativitet, kunskapssökande och/eller samverkan kan överhuvudtaget antas ge stor variation i hur resor, möten respektive elektronisk kommunikation används. Det kan rentav vara så att detta slags arbetsuppgifter ger upphov till omfångsrikt resande som är ganska svårt att växla över till andra kommunikationsformer.

Men de exempel på skillnader mellan olika slags arbetsuppgifter eller yrkesroller som skisseras ovan behöver inte motsvara skillnader mellan mycket eller litet, eller mellan svårt eller lätt att åtgärda. Däremot är sambandet mellan yrkesrollens konkreta praktik och val av kommunikationsätt tydligt. Mognadsaspekten är en av flera aspekter som är styrande. En annan är maktaspekten. I såväl privata som offentliga sektorer finns många exempel på hur maktrelationer styr vem som förväntas resa eller kommunicera på ett visst sätt. Att inte behöva resa eller att kunna begränsa hur nåbar man är via telefon- och datorkommunikation kan t.ex. vara ett uttryck för en inflytelserik och stabil position.

För att bedöma möjligheter att ersätta tjänsteresor med medierad kommunikation behöver yrkespraktiken studeras på en detaljerad nivå. Det räcker inte att enbart utgå från traditionella indelningar i olika branscher, yrken och funktioner. Sådana indelningar är inte skapade för att hantera frågor kring vad som avgör balansen mellan att varaktigt befinna sig på en plats, att resa respektive att kommunicera tvärs genom rum och tid.

Två människor med skilda yrken i olika branscher kan förmodligen ha arbetssätt som ur kommunikationsperspektivet är så gott som likartade. Samtidigt kan två personer med precis samma yrke ha helt olika kommunikationsmönster. Det går inte heller att enbart utgå från den formella arbetsbeskrivningen. Denna överensstämmer sällan helt med vilken sorts resultat människor försöker åstadkomma i sin yrkesutövning eller vilka konkreta arbetssätt och metoder de i praktiken använder. En utmaning ligger därför i att på ett relevant sätt definiera arbetsuppgifter i förhållande till kommunikationsformer.

En annan utmaning ligger i att välja vilka yrkesroller som är mest intressanta att belysa och utvärdera ur perspektivet var det finns störst miljövinster att hämta. Här kan man tänka sig ett antal kriterier. En lämplig forskningsstrategi är förmodligen att fokusera på vanligt förekommande, resintensiva yrkesroller som bedöms »ha framtiden för sig«. För att ytterligare avgränsa kan man tänka sig att bland sådana yrkesroller välja ut kritiska fall med förmodat stor respektive liten potential att balansera minskat resande med ökad användning av telefon- och datorkommunikation.

Genom att klarlägga ändamål och motiv bakom valen och vanorna är målet att för de olika yrkesrollerna finna svar på frågorna: Varför just så här mycket resor och så här mycket användning av varje kommunikationsform? Vilken potential finns att ändra kommunikations- och resvanor och därmed minska miljöpåverkan?

Nyskapande teknikanvändning?

I debatten kring distansarbete, videokonferenser och andra resebesparande koncept lyfts ofta den tekniska kapaciteten och kvaliteten fram. För låg användarvänlighet, tillgänglighet till information och resurser, överföringskapacitet, bild- och ljudkvalitet o.s.v. pekas ut som hinder för ökad användning kommunikationslösningar för att ersätta resor. E-post och telefoni ses som gammal teknik och det skulle i så fall behövas ny teknik för att ersätta resor.

Ett sätt att pröva vilken betydelse teknikhinder verkligen har är att följa pilotprojekt där man försökt att komma förbi några av hindren. Under hösten 2007 deltog jag i en utvärdering av ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekter av ett pilotprojekt i Dalarna (Moberg m.fl. 2008).

Arbetsförmedlingen fick för ett antal år sedan direktiv om att alla kunder skulle få likvärdig tillgång till deras tjänster. Arbetsförmedlingen i Dalarna behövde därmed en ny lösning för de norra delarna av länet och beslöt så småningom att vara med och driva utvecklingsprojektet »Service, utveckling och kommunikation Dalarna«. Detta ledde fram till den s.k.

distansmötesplatsen, en lösning på tillgängligheten som idag används i åtta kontorsmiljöer på Arbetsförmedlingens s.k. e-kontor i Idre, Orsa, Sälen, Särna, Vansbro och Älvdalen samt vid kontoren i Malung och Mora.

Tidigare har, på orter utan kontinuerlig bemanning, bl.a. s.k. nyanmälan vid arbetslöshet skett genom att den nyblivne arbetslöse tog en första kontakt med Arbetsförmedlingen via telefon. Då bokades ett möte in som genomfördes då arbetsförmedlare (någon dag per vecka) bemannade ortens lokalkontor.²⁶



Distansmötesplats vid Arbetsförmedlingen i Vansbro, Dalarna.
Foto: Charlie Gullström.

Nu kan man på de sex orterna med e-kontor alla vardagar nyanmäla sig som arbetssökande via distansmötesplatsen (fortsättningsvis kallad distansen). Distanzen består av ett litet rum eller en avgränsad yta. Bild- och överföringstekniken finns, i den prototyp som använts i projektet, samlad i en möbel (se bild). Möbeln är designad tillsammans med användare som en del av utvecklingsprojektet enligt ovan. Möbeln håller en halvtransparent kvadratmeterstor spegel upprätt. Bakom spegeln sitter en bildskärm. Undertill finns en kamera som via spegeln avbildar användaren. Resultatet är att man kan kommunicera via något som kan beskrivas som en tvåvägs storbilds-tv med möjlighet till direkt ögonkontakt.²⁷

Enligt muntlig uppgift har ungefär 20 000 samtal mellan arbetsförmedlare och arbetssökande skett via e-kontoren och distansen under de senaste två åren.

Projektet i Dalarna handlar alltså om regional och lokal tillgänglighet i relationen myndighet – medborgare. Man kan jämföra med betydelsen av apoteket, systembolaget eller posten i en ort eller stadsdel. När en sådan lokal inrättning stänger upplevs det av medborgarna i allmänhet som försämrad service. Organisationernas företrädare pekar ofta på att de istället tillhandahåller service på andra sätt, exempelvis via lokala ombud.

Pilotprojekt erbjuder ofta ett val mellan att använda det nya alternativet eller det traditionella. Då kan man undersöka vem som väljer det ena eller andra och med vilka motiv. Men för arbetsförmedlare respektive arbetssökande i Dalarna erbjöds i stort sett inte något val. Det handlade snarare om en övergång från gammalt till nytt sätt att organisera nyanmälningarna vid arbetslöshet. Ur den aspekten går det faktiskt att dra paralleller till försöket med trängselskatter. Det handlar om demonstrationer som är obligatoriska för de berörda, inte om frivilliga försöksverksamheter. När det gäller demonstrationer får forskaren rikta in sig på hur förändringen har upplevts och hanterats snarare än på hur människor väljer mellan alternativ.

Demonstrationen i Dalarna fick olika konsekvenser på olika orter. Distansmötesplatserna håller öppet kl. 9–15 på måndagar och 9–12, tisdag–fredag. När arbetsförmedlingen bytte till distansmötesplats i Orsa upplevdes det delvis som en försämring eftersom där fanns ett bemannat kontor, där man innan projektet kunde göra drop-in-besök på vissa tider för nyanmälan. Numera kan man inte göra nyanmälan hos en arbetsförmedlare av kött och blod i Orsa. Det kan man däremot i den – som många upplever det – gynnade centralorten Mora, 17 kilometer från Orsa (Räsänen 2006). I Särna däremot upplevdes distansmötesplatserna mer som en förbättring, jämfört med att resa hela tolv mil till Mora eller pricka in de få timmar per vecka kontoret tidigare var bemannat med en ditrest arbetsförmedlare.

Nu har projektet rullat på i ett par år. Det har varit relativt goda tider på arbetsmarknaden och många tillfälligt arbetslösa i Dalarna har åter kommit i arbete. Såväl arbetsförmedlare som arbetssökande verkar i stort sett ha accepterat det nya sättet att ordna nyanmälningarna på. Jag återknyter därför till frågorna som föregick min beskrivning av projektet.

Fanns det ett tekniskt hinder? Övervanns det? Hur då? Hindret var inte bara eller kanske inte ens främst tekniskt. Snarare var det formellt eftersom telefon och andra kommunikationssätt inte duger för nyanmälan per telefon. Om jag förstått det rätt ska den arbetssökande genom att infinna sig visa att hon står till arbetsmarknadens förfogande. Att infinna sig via tele-

fon eller internet skulle erbjuda (alltför) många möjligheter att tänja på de formella reglerna. Med de fasta och unika uppkopplingarna och mötesplatserna minskar denna risk. I ANT-termer skapas en omväg eller en ny väg förbi den obligatoriska passagepunkten att den arbetssökande infinner sig. Detta visar att hindret för nyanmälan på distans i huvudsak var formellt eller institutionellt, medan lösningen bestod i ett principbeslut kopplat till en viss teknik. Det är alltså inte kvaliteten på kommunikationen som ska ses som den springande punkten utan möjligheten att upprätthålla regelverket genom en sorts kontroll av närvaro i tid och rum. (Även om det medierade mötet måste hålla en viss kvalitet för att kunna »godkännas«.)

Detta betyder dock inte att kvaliteten är ointressant. Företagare, föreningar och andra verksamheter i offentlig regi har på de aktuella orterna visat intresse för distansmötesplatserna. Olika verksamheter ser olika möjligheter med tekniken, och därför har kvaliteten betydelse (se t.ex. Gullström 2008). Samtidigt finns det i dagsläget ekonomiska och organisatoriska hinder för att användningen ska spridas till nya områden. Tekniken och dess användning är inte allmänt spridd. Arbetsförmedlingens distansmötesplatser kan hänga på en skör tråd eftersom det inte är vanligt internet som används utan en teknik med högre kapacitet för överföringen. Problemet är dock inte brist på ledig kapacitet i nätet av optisk och elektronisk fiber utan snarare att sättet att använda fibernäten är nyskapande. Det är ingen etablerad produkt och det finns heller inget givet marknadspris på den. Genom att arbetsförmedling på distans från början har varit ett särskilt utvecklingsprojekt har de inblandade aktörerna lyckats skapa en omväg förbi detta organisatoriska (ekonomiska, juridiska och samarbetsmässiga) hinder.²⁸ Övergången till kommersiell drift kan (enligt ANT-terminologin) kallas en obligatorisk passagepunkt för arbetsförmedlingens service på distans. Men det är inte ett val mellan arbetsförmedling på distans eller inte, utan ett val mellan olika metoder att hantera kommunikationen. Denna övergång måste förmodligen ske via en lösning på problemet att till ett rimligt pris skaffa mer varaktig tillgång till fibernätet. Detta är också nödvändigt för att möjliggöra fler användare och användning i större skala.

Det som minskar betydelsen av kvaliteten, eller åtminstone möjligheten att utvärdera betydelsen av den, är alltså de särskilda regler som gäller för arbetsförmedling och a-kassa. Därför bör också jämförelsen mellan det traditionella respektive nyskapande alternativet handla om något utöver skillnaden mellan ett verkligt och ett medierat möte. Särskilt eftersom vare sig arbetsförmedlare eller arbetssökande kunnat välja mellan dessa alternativ utan fått förhålla sig till en given förändring.

Arbetsförmedlarna och deras chefer är nöjda med förändringen eftersom

man kunnat minska på resandet (Moberg m.fl. 2008). Man sparar framförallt kostnader, men även restid och bränsle och får därmed en minskad miljöpåverkan av verksamheten. De arbetssökande i stort sparar också pengar och restid (om de annars skulle ha rest till en centralort) och har dessutom fått en ökad tidsmässig flexibilitet i tillgänglighet till arbetsförmedlingens tjänst.

Vad som förändrats går därmed att diskutera med hjälp av Shoves begrepp kring smidighet (convenience) och tidsförskjutning (shifting time). Liksom kommunikationsteknologier i allmänhet erbjuder denna speciella teknik för detta speciella användningsområde möjligheter att laborera med tillvaron i förhållande till andra aktiviteter, krav och möjligheter i vardagen. Jag återkommer till Shove's begrepp i slutet av kapitlet och då i förhållande till flera av kapitlets fallstudieexempel.

Rapporterna från demonstrationen har också visat att ett flertal faktorer är annorlunda efter införandet. Tiden per nyanmälan/möte sjunker t.ex. Jag ska inte närmare gå in på detta utan bara konstatera att detta bör ha att göra med att medierade möten och elektronisk närvaro alltid är något kvalitativt annorlunda än närvaro i verkliga livet.

Det som mer allmänt är intressant med exemplet från Dalarna är makt- och tid/rumsaspekterna. Man kan anta att en introduktion på andra företag och för andra slags möten också kommer att vara beroende av sådana aspekter. Det kommer förmodligen sällan att handla om att rätt och slätt »ersätta resor«. Teknikanvändningen griper in i och är beroende av sociala och institutionella relationer. Den är också beroende av vilka möjligheter och krav människor upplever i relation till att organisera om sin dagliga tillvaro i tiden och rummet. Andra organisationer är intresserade av just denna teknik, bl.a. myndigheten Boverket som jag nu ska använda som exempel när vi går över till kapitlets andra del om arbetets lokalisering.

Lokalisering av arbetsplatser

Vad händer på lång sikt när ett företag eller en myndighet omlokaliseras, hur påverkas resvanor och resbehov? Först vill jag kort behandla Boverket som exempel för att därefter gå in på en annan omlokaliseringsstrategi, nämligen kontorshotell.

Boverket är en myndighet som 1989 flyttade, eller som man brukar säga utlokaliserades, till Karlskrona från Stockholm. (Boverket bildades i juli 1988 när Planverket och Bostadsstyrelsen, båda med säte i Stockholm, slogs ihop). På Boverket arbetar ungefär 190 personer. Många av dem är handläggare med ansvar för olika specialområden. Jag har här valt att kalla dem experter. Bland dessa intervjuade jag Yngve som arbetar med brandsä-

kerhet och Ingrid som arbetar med de nationella miljömålen. Yngve, Ingrid och deras kollegor behöver träffa myndighetspersoner och branschföreträdare på andra håll i landet, ofta i Stockholm. Detta innebär en hel del resande, vilket är kostsamt för myndigheten och delvis ses som ett arv från lokaliseringsbeslutet.

Vad rumsliga avstånd och arbetets innehåll innebär för kommunikationerna kan illustreras med några exempel från intervjuerna. Både Yngve och Ingrid påpekar att de samarbetar, i olika konstellationer, med personer från andra myndigheter. Yngve berättar om sitt arbete med säkerhetsregler för vägtunnlar. Då samarbetade han med experter på Vägverket i Borlänge respektive Räddningsverket i Karlstad. Han säger att detta innebar »en omöjlig kombination« ur ressynpunkt. Att ha möten hos endera parten blev omständligt. Man hade i så fall snarare »fått träffas i Stockholm«, vilket man ofta gör i liknande sammanhang. Men just samarbetet kring vägtunnelsäkerheten fungerade med väldigt få fysiska möten och istället ett antal videokonferenser, telefonmöten m.m.

Exemplet belyser ett par viktiga förutsättningar för yrkesmässiga kontakter mellan organisationer i Sverige. För det första att sådana blir särskilt krävande ur ressynpunkt när det handlar om samverkan mellan små och medelstora städer i olika landsändar. Trafiken är, som Yngve påpekar, optimerad för Stockholm. För det andra kan krävande resförhållanden därmed innebära att tjänstemännen väljer att i högre grad förlita sig på andra kommunikationsformer än resor.

Möjligen kan Yngves exempel med samarbetet mellan myndigheterna i de tre städerna också betraktas ur ett tillgänglighets- och rättviseperspektiv. Alla tre orterna är ungefär lika (o)fördelaktigt placerade ur ressynpunkt. Det är i och för sig inte så långt mellan Karlstad och Borlänge, 21 mil, men en tågresor mellan orterna kan ta från tre timmar och 20 minuter upp till fem timmar. Av Yngves redogörelse får jag intrycket att samarbetet fungerade bra, kanske bidrog de rättvisa transportförutsättningarna till att man kunde komma överens om kommunikationsformerna?

På stockholmarnas villkor?

Vad Yngve i övrigt berättar om möten i Stockholm antyder att det också kan förekomma obalans i upplevd rättvisa. Han berättar att planet från Karlskrona till Stockholm går kl. 6.30 på morgonen, vilket ibland innebär att han »sitter och rullar tummarna en timme« i väntan på att stockholmarna (som är vana att börja kl. 9.00) ska komma till ett möte centralt i Stockholm. Anledningen till att planet går så pass tidigt tror Yngve är att det ska fungera för dem som flyger vidare till andra orter via Stockholm. Detta

innebär att planen från Stockholm går senare än planen till Stockholm.²⁹ Yngve påpekar att därför »hade stockholmarna kunnat resa istället«. Dagliga tidsscheman laborerar människor med på individuell nivå, men ibland handlar det som detta visar om något som kräver en kollektiv planering.

Förhållandet mellan tjänstemännen på de olika myndigheterna kan alltså diskuteras i termer av hur tillgängligheten rent praktiskt ser ut, upplevs och på vems villkor den tillgodoses. Tillgänglighet handlar bl.a. om makt, och en relativt perifer lokalisering kan innebära en viss maktlöshet i förhållande till dem med mer centralt lokaliserade kontor.

Det verkar som om även Ingrid (på Boverket i Karlskrona) ställs inför motsvarande problematik som Yngve för resor till samarbetspartners på andra håll i landet. Av resedagböckerna att döma har de liknande resmönster. En skillnad finns dock i hur de vinklar sin framställning av problemet. Ingrid framhåller sina gränser för vad som är acceptabelt när det gäller resor till Stockholm. Det ska helst vara heldagsmöten om hon ska åka, inte kortare. Det kan dock hända att hon åker på ett kortare möte om hon kan kombinera det med att träffa någon annan kollega. Hon säger också att hon förhandlar om klockslag för mötena med de ansvariga. Yngve och Ingrid har alltså olika attityder när de svarar. Yngve säger »kommunikationer och tider passar ofta stockholmarna bättre« och Ingrid säger »jag ser till att det passar mig också«. Men grundförhållandet, att det finns en maktaspekt i obalansen i tillgänglighet, är detsamma för dem båda.

Förortshotell i mellanprisklassen

Det finns andra former av omlokalisering, nämligen då individer väljer att arbeta nära hemmet på ett kontorshotell. Detta kan ses som ett alternativ mellan att arbeta hemifrån och på ett traditionellt kontor. Kontorshotell kan betraktas som den renodlat kommersiella formen av s.k. grannskapscentraler, ett begrepp som brukades för något decennium sedan. De antogs kunna ligga i lokala centra, vara kommunikationsmässigt välutrustade och tillgängliga för alla i grannskapet. (På engelska har begreppet *Telecottages* använts.) Oavsett vad man kallar lokaler av detta slag (skärgårdskontor, glesbygdskontor, folkets hub eller något annat) så verkar det ännu så länge handla om en företeelse av marginell betydelse. En kartläggning av kontorshotellen i Stockholmsområdet visade att flera av kontorshotellen i Stockholms förorter huvudsakligen befolkades av gäster som bodde i närområdet. Detta var inte fallet med kontorshotellen i city och inte heller med de kontorshotell i andra delar av Stockholm som tillhör kedjor

och har ett högre prisläge.³⁰ Jag pratade med 5–6 gäster på vart och ett av tre kontorshotell, inklusive de personer som drev kontorshotellen. Ett av hotellen, i Kista, valdes sedan bort eftersom det inte kunde ses som ett resebesparande koncept för daglig pendling.³¹ Då återstod kontorshotellen i Vällingby respektive Nacka, och från varje valdes ett par personer med olika slags yrkesroller ut för fördjupade intervjuer.

Vällingby centrum planerades på 50-talet, enligt den s.k. ABC-principen som innebar att det skulle finnas arbetsplatser, bostäder och service integrerade i förortskärnorna. Här finns fortfarande mycket affärer och post, bank, apotek samt Systembolaget. Vällingby kontorshotell ligger i ett av de största husen, nära tunnelbanan precis vid bussterminalen. Man kan se skylten på det stora kvadratiska sjuvåningshuset från tunnelbanan. Kontorshotellet ligger på andra och tredje våningarna.

Björknäs ligger i Nacka kommun som är mer glesbefolkad än Stockholms Västerort, där Vällingby ligger. Man har t.ex. inte förrän nyligen bedömt att det finns underlag för (ny) spårtrafik i Nacka. Bussförbindelserna på Värmdöleden in till stan är dock goda och det går faktiskt snabbare med buss och tunnelbana från Björknäs och in till T-centralen än vad det gör med tunnelbana från Vällingby. Bebyggelsen kring Björknäs är gles och jämfört med Vällingby centrum saknar Björknäs centrum i dagsläget det utbud av restauranger, butiker och annan service och resmöjligheter som gör Vällingby centrum till en stadslik miljö.

Intervjuerna bekräftade att flertalet av gästerna på de två kontorshotellen hade korta pendlingsavstånd dit. De intervjuade säger sig ha sökt en arbetsplats nära bostaden. Ur den aspekten kan denna typ av kontorshotell ha en potential att begränsa arbetsresandet. När det gäller yrken framträdde två huvudgrupper som lite förenklat kan etiketteras säljare respektive konsulter. Säljarna var anställda i stora företag och de flesta konsulterna hade egna företag. Bland dessa yrkesgrupper skulle det alltså kunna finnas ytterligare potential att rekrytera kontorshotellgäster som vill ha nära till jobbet. Men sambanden mellan förortshotellen och reslängderna är inte entydiga. Det visade sig nämligen i så gott som samtliga fall att alternativet till att sitta på kontorshotellet var att ha kontoret hemma. Arbete från ett traditionellt kontor någon annanstans i Stockholmsregionen utgjorde inget omedelbart alternativ. (Om de intervjuade skulle byta arbete verkade det dock vara ett tänkbart alternativ.) Kontorshotellens potential att begränsa pendlingsresandet är därmed inte given, i jämförelse med hemarbete ökar naturligtvis pendlingsresorna, om än till måttliga nivåer.

Säljarna och konsulterna som intervjuades tillbringade minst en lika stor del av sin arbetstid hos kunderna eller på resande fot som vid skrivbordet

på kontorshotellet. De reste alltså väldigt mycket i tjänsten, även om deras pendlingsresor (till den egna huvudarbetsplatsen) var korta. Övriga egenföretagare på de två hotellen representeras av en revisor, en musikförläggare, en skogsbolagsdirektör samt en uppfinnare. Dessa hade ett relativt litet tjänsteresande. Revisorn, med enmansföretag, gjorde ett par kundbesök i månaden runt om i Stockholm. Uppfinnaren, skogsbolagsdirektören och musikförläggare gjorde alla någon enstaka längre tjänsteresa per år. På de två undersökta kontorshotellen framstår därför egenföretagarna som den mest stationära kategorin.

Det visade sig att den andra gruppen, konsulter och säljare, som utgör ungefär hälften av gästerna på de två kontorshotellen, reser mycket i tjänsten. De har valt korta resor till jobbet men har, om tjänsteresorna inkluderas, en daglig reslängd högt över det svenska genomsnittet. Det innebär att det kan vara en viktig grupp att studera av andra skäl. Individuella val och vanor i denna grupp ger stor påverkan på det totala resandet.

När det gäller arbetsmiljön på kontorshotellen ansåg de intervjuade att tillgången till funktioner som konferensrum och en reception var viktiga för valet av kontorshotellet framför hemmet. Det visade sig också att häri inrymdes en social aspekt som en av de intervjuade kallade »en presen-tabel fasad«. Kundkontakterna var viktiga för säljarna och konsulterna. Det kunde vara en fördel att ta emot kunder på kontorshotellet eller att ha adress, administration och en telefonröst som gav ett etablerat intryck. Ännu viktigare verkade dock den egna arbetsmotivationen och trivseln vara, också den främjad av en kombination av praktisk och mänsklig sam-verkan som kontorshotellmiljön kunde erbjuda.

Hårdvarusäljare

Zachary bor bakom biblioteket i Vällingby centrum och går de cirka 100 metrarna till jobbet. Han kan inte tänka sig något långt pendlingsavstånd. »Hur kan man kasta bort två timmar av sitt liv varje dag? Så mycket tid tjänar man på att jobba nära hemmet. Den kan man använda till att arbeta istället.« Det betalar hela hyran på kontorshotellet, menar han.

Senare i samtalet nämner Zachary att han reser mycket i tjänsten. Förra året hade han 110 resdagar. Han var i USA, England, Tyskland, Danmark, Norge. Vart han åker beror på var kunderna finns. Nokia, Ericsson med flera köper komponenter som tillverkas i Kina, USA, Mexiko och Taiwan. Zacharys uppgift är att ordna årsavtal för exempelvis en ny telefon. Hans företag tar fram nya komponenter eller modifierar gamla.

Zachary nämner ett par saker som han uppskattar med kontorshotellet. Det är bra att kunna vädra idéer och att inte bara träffa »eget folk«.

Han har fått en kompis som är uppväxt i samma stad och som han går på fotboll med. Ytterligare en fördel med kontorshotellet är tillgången till en professionell adress. En hemadress verkar inte lika varaktigt. »Folk kan tro att man sköter saker med bägge händer.« Hans arbetsgivare har dessutom insett att kontorshotellet är en bra bas för kolleger och chefer som kommer på besök i Skandinavien.

En viktig faktor bakom valet av kontorshotellet var hans nya arbetsgivare. Företaget har ungefär tusen anställda runt om i världen och de flesta, med arbetsuppgifter som liknar Zacharys, sitter hemma och arbetar, berättar han. Endast kollegan i Hongkong är i likhet med Zachary placerad på kontorshotell. Inom detta företag är det alltså normalt att arbeta med hemmet som bas, åtminstone för vissa kategorier anställda. Det fanns därmed en given lösning som Zachary med sitt önskemål om kontorshotellplatsen lyckades modifiera.

Motiven Zachary uppger bakom valet av kontorshotellet istället för bostaden är både sociala och praktiska men främst knutna till familjesituationen. När jag funderade över detta kom jag i kontakt med Jonathan, vars arbetsuppgifter liknar Zacharys, men han har hemmet som bas (inte något kontorshotell). Jonathan arbetar liksom Zachary med »marknadsföring och storkundsförsäljning« och även hans antal flyg- och resdagar per år är ungefär lika stort. Jonathan säger att hans arbetsgivare är världsledande i sin nisch, försäljning av hårddiskar till datorer. Han tycker det fungerar bra att arbeta hemifrån.

JONATHAN: Det här med socialt på jobbet, det får jag så mycket när jag reser. Jag är inte van vid att gå till ett kontor som är fullt med kollegor där man snackar. Utan jag åker till München eller London eller vart jag nu åker och går in på vårt kontor där. Där har jag lite kollegor som jag kan snacka med, men i övrigt är det ju mycket som går på telefon i alla fall.

Jonathans förutsättningar liknar Zacharys på det viset att han också hade ställts inför ett erbjudande om ett självständigt arbete, utan kollegor på hemmaplan. Förväntningar från arbetsgivaren var, liksom för Zachary, att han skulle arbeta hemifrån. I Jonathans fall fanns också alternativet att flytta utomlands till huvudkontoret. De typer av faktorer som fällde avgörandet var också av samma slag. Både Jonathan och Zachary nämnde:

- familjesituation (med små barn)
- boendeform (villa eller lägenhet)

- omfattande tjänsteresande gjorde att man ville undvika dagliga pendlingsresor helt (som en sorts kompensation)
- inställningen till dagligt umgänge på jobbet.

Zachary och Jonathan jobbar inom IT-sektorns hårdvarusida, d.v.s. för företag som står för handel med komponenter till bl.a. datorer och mobiltelefoner. IT-sektorn är relativt ung och i någon mån nyskapande när det gäller arbetets villkor. Tid, rum och gränser mellan privat och professionellt kan anta delvis nya skepnader, vilket har visats av Willim (2002) och Ó'Riain (2004). Den senare har i sin studie av en grupp programvarumakare på Irland visat att den fysiska närvaron på den lokala gemensamma arbetsplatsen och arbetstiden är mycket viktig trots att chefer, medarbetare och underleverantörer i det aktuella fallet finns på andra sidan Atlanten. Utmärkande är enligt Ó'Riain också pressen från den globala ekonomi arbetsgrupperna ingår i:

However, these pressures actually make local space and social context all the more important. The speed-up of time and the extension of social space across physical distance in the global economy do not destroy space but in fact intensify the impact of space in constituting successful global workplaces (Ó'Riain 2004:17).

Balansen mellan att resa och slippa resa, mellan att vara global och lokal kan analyseras ur olika perspektiv. I citatet ovan syftar Ó'Riain i någon mån på individen, men främst på arbetsgruppen. Gruppen, eller åtminstone stora delar av den, behöver vara fysiskt samlad för att göra ett bra jobb, de behöver förmodligen också en givande omgivande social miljö. I Zacharys fall är det tydligt att den formella arbetsgruppen sällan är samlad. Det är snarare individen Zachary som har valt och behöver den lokala förankringen. Att ordna stora avtal för leveranser av hårddiskar eller kretskort är naturligtvis en helt annan roll än den att skapa program och tillämpningar. Som säljare, agent eller distributör kan man arbeta ensam i stor utsträckning. Jonathan berättar att företaget regelbundet har ett slags datorbaserade telefonkonferenser, då avdelningar i olika världsdelar möts, trots tidsskillnader, och rapporterar om sina respektive verksamheter.

Tre egenföretagare

Niklas har ett rum på kontorshotellet i Björknäs. Han är konsult och formellt även VD i en firma som han driver med två kompanjoner. Jobbet består i att hjälpa andra organisationer att vara välfungerande och effektiva.

Delvis har det med datorer att göra. De system och tillämpningar som företagen använder ska fungera på ett tillfredsställande sätt.

Niklas valde kontorshotellet bl.a. för att kunna dela upp sina dagliga pendlingsresor. Genom att först åka till hotellet slipper han rusningstrafiken in mot stan. Men dit ska han ändå fyra dagar i veckan för att träffa och arbeta med sina kunder. Därför bokar han alla möten till klockan tio eller senare och tar då bilen in till stan. En av de betydelser det lokala kontorshotellet fått för Niklas handlar därför om en sorts smidighet i organiserandet av hans reseberoende jobb. Han har funnit en tidsmässig omväg förbi rusningstrafiken.

Niklas representerar konsulterna, den andra gruppen jag fann på kontorshotellen. En del var egenföretagare andra anställda, alla sysslade med tjänster till stöd för affärsverksamhet. Den tredje gruppen bestod av specialiserade egenföretagare och till dem hör notförläggaren Uno och virkeshandlaren Harald.

Uno har länge jobbat med att på gehör ta ut och skriva noter, ackordsanalyser och texter till popsånger. Detta har han gjort på uppdrag av förlag som ger ut noter (nu har han själv ett sådant förlag). Arbetsuppgiften är inte platsbunden, Uno kan utföra den var som helst där han kan lyssna på de inspelade sångerna och det finns en dator med lämplig programvara. Men denna möjlighet att ta med sig jobbet verkar han inte utnyttja i någon nämnvärd utsträckning.

För Unos del verkar motiv kopplade till familjesituation och dagligt umgänge vara helt dominerande. Tjänsteresor (han gjorde nästan inga alls) och boendeform (småhus) hade till skillnad från säljarna däremot inte med saken att göra.

En annan småföretagare som var mycket stationär satt på Björknäs kontorshotell. Han var i ledningen för ett litet företag som sysslade med skogs- och virkesaffärer, främst i Baltikum. Harald hade – precis som Uno – tidigare suttit i villan, som i Haralds fall ligger en knapp halvmil från kontorshotellet. Verksamheten hade växt och företaget hade anställda. Utmärkande var att anställda och affärskontakter ofta reste för att träffa Harald på kontorshotellet, medan Harald själv reste lite. Han hade också en sekreterare som bodde inne i stan och varje dag åkte till kontorshotellet (i Nacka) för att jobba tillsammans med honom.

Även övriga egenföretagare hade ett relativt litet tjänsteresande. Detta gällde bl.a. en revisor med enmansföretag, som gjorde ett par kundbesök i månaden runt om i Stockholm, samt en uppfinnare som gjorde någon enstaka längre resa per år (han hade varit i Kina). På de två undersökta kontorshotellen framstår därför egenföretagarna som den mest stationära kategorin.

Meningen med kontoret

Etnologen Birgitta Conradsson (1988) skriver i sin avhandling om vad som i början och mitten av förra århundradet utgjorde lockelsen med att arbeta på kontor. Hon menar att kontorsarbetet i sig sällan framstod som glamoröst. Det var snarare kontorsmiljön och dess synliga prestige som lockade. För många var dock drömmen om storstan det viktigaste. Traditionellt sett har en av de upplevda fördelarna med kontoren varit att de legat i storstäderna och erbjudit närhet till bl.a. affärs- och nöjesgator (a.a.). Värdet av kontorens centrala lägen devalverades förmodligen något i takt med förortsboendets expansion. Å andra sidan kan »det dagliga flyttbeteendet« för många förortsboende kontorsanställda uppfylla ett behov av omväxling, ge såväl rörlighet som rotfasthet (Vilhelmson 2002).

Drömmen om kontoret har förmodligen blivit än svagare i takt med att fler kontor byggts i städernas ytterområden under de senaste decennierna. Men säkerligen finns fortfarande förväntningar om tillgång till kommers, lunchrestauranger och nöjen. Detta borde i så fall ha betydelse för kontorshotellens lägen och attraktivitet.

Conradssons undersökning omfattar de anställda vid ett enda kontor. Hon skriver att deras val av just denna arbetsplats oftast var till synes godtyckligt, många hamnade där för att det »låg närmast till« (Conradsson 1988:73). Här finns en parallell till kontorshotellen, flertalet av dem jag intervjuade där har valt just det aktuella kontorshotellet för att det låg närmast till.

Tidsförskjutning, bekvämlighet och flyt

Ett sätt att förstå valen bland kontorshotellens gäster är att utgå från Elisabeth Shoves diskussioner kring smidighet och tidsförskjutningar. Även ANT-perspektivet är användbart. Shove (2003) använder begreppet convenience (bekvämlighet och smidighet) när det gäller fritid och privat konsumtion, men det är uppenbart att diskussionen även går att föra kring förändringar av arbetslivet. E-postens intåg har t.ex. erbjudit möjligheter att »flytta tid« (shift time).

Det tjänstemännen i de tre valda fallen gör när de arbetar på kontorshotell eller hemma är att trixa lite med arbetslivets spatiotemporala struktur. De utnyttjar tjänster och teknologier som erbjuder bekvämlighet och smidighet (convenience) – t.ex. e-post, bil och telefon för att öka sitt individuella friutrymme.

Man kan tänka sig att konsulten Niklas strategi (att undvika rusningstrafik genom att ha en arbetsplats halvvägs in till innerstan) om den blir van-

lig, bidrar till att förändra tids- och rumsanvändningen i affärsbranschen, vilket i sin tur kan framkalla nya individuella strategier. Man har då att göra med (ännu) en förändringsmekanism menar Shove. Hon kallar den en glidning (creep) av känslan för vad som är anständigt, normalt och nödvändigt som kommer sig av det individuella hanterandet av tidspress.

Shove menar att den enskildes strävan efter smidighet ofta leder till fragmentisering och individualisering med ökat resursutnyttjande som följd, men att det kan gå åt båda hållen. I fallet med telependling och arbete från hemmet/kontorshotellet, menar jag att det också kan innebära positiva utvecklingar ur resurshänseende.

Pendlingsresor handlar om jobbnärvaro, om att komma till jobbet, om övergången mellan fritid och arbete. Pendlingsresorna är övergångar – man »reser« från ett socialt sammanhang till ett annat, även om man stannar hemma och går ner till arbetsrummet i källaren, eller bara plockar undan frukostdisken från köksbordet och ställer dit sin laptop istället. Vi är socialiserade in i detta växelspel, men förutsättningarna för det är samtidigt under förändring. Nya branscher och förändrade produktionsförhållanden kan ge nya förutsättningar för arbetet och även för den sociala växelverkan mellan arbete och fritid.

Det man kan fundera på när det gäller pendlingsresor är att det är struktur snarare än aktörer som till stor del bestämmer när, var och hur de utförs. Andra övergångar eller förvandlingar – Shove tar upp tvätt och bad – kan man, trots att det finns kulturella konventioner, utföra i stort sett enligt eget tycke och smak. Att vara på jobbet däremot bestäms av formella strukturer som vi kanske inte tänker på till vardags. Men de blir tydliga när det uppstår konflikter eller brytpunkter. Man kan se den svenska lärarkåren som ett exempel. Lärarna är en yrkeskategori med lång tradition att arbeta hemifrån. Yrkets attraktionskraft består delvis i uppdelningen mellan bunden (undervisning) och fri tid (skollov och planering/efterarbete). Denna frihetsgrad ifrågasattes och förändrades när lärarfacken 1994 ingick ett avtal med arbetsgivarna om att ha arbetsplatsförlagd tid.

Inom andra organisationer som velat följa med sin tid genom inslag av distansarbete är det den tid som inte är arbetsplatsförlagd som det skrivits avtal om. Även i lärarnas avtal ingår numera sådan tid explicit. Den har kvantifierats till nio timmar per vecka och kallas förtroendetid, d.v.s. den tid som lärarna har arbetsgivarens förtroende att utföra traditionella arbetsuppgifter under eget ansvar.

I relation till mitt material går det att diskutera hur den sociala kontrollen av att säljare, konsulter och myndighetspersoner gör sitt jobb sker. På kontorshotellen förekom enmansföretag, där man var självbestämmande,

men samtidigt var beroende av, eller hade åtaganden i förhållande till, leverantörer, kunder o.s.v. Såväl resmöjligheter som kommunikationsformer kan ses som tjänster som användes för att inta olika positioner i förhållande till samspelande aktörer.

När konsulten Niklas en morgon t.ex. tog emot ett samtal via kontorshotellets receptionist, så var både kommunikationsformen, dagens första korta pendlingsresa och lokalen med dess receptionsservice tjänster som förvandlat Niklas till en konsult på sitt kontor. Den strukturella sidan av detta innebär bl.a. att eget ansvar och ett visst frihetsmått följer av företagsformen. Niklas kunde skapa sin egen organisation i rum och tid så länge han hade uppdragsgivarnas förtroende. Men i praktiken var hans schema också styrt av att han tillbringade mycket tid hos sina uppdragsgivare.

Om man tittar på de andra tjänstemannakategorierna var t.ex. säljarna inte egenföretagare, men deras rums-tidsliga frihet under ansvar följde av arbetsuppgifternas mobila art. De myndighetsanställda å andra sidan representerar en struktur där intern möteskultur, besöksverksamhet, formella regler och arbetsbeskrivningar har stor betydelse för när och hur mycket de behöver befinna sig på sin huvudarbetsplats, på resa eller ev. arbetar hemifrån. Men även för myndighetspersonerna fanns frihetsramar inom denna struktur. Tjänsteresor kunde de i viss utsträckning välja att göra eller inte och även på plats framför skrivbordet kunde de styra sin egen användning av tillgängliga kommunikationsformer efter eget huvud. Ett belysande exempel på detta är att en av experterna på Boverket berättade att även för kommunikation med kollegor som satt i samma byggnad var telefonen ett vanligt val.

Om jag återvänder till kontorshotellen så var ett motiv för att välja dessa att slippa rusningstrafik, trängsel och tidsödande resor till jobbet. Detta är intressant i förhållande till att huvudalternativet till att sitta på kontorshotellet var att arbeta hemma. Då är det inte uppenbart hur motivet att slippa rusningstrafiken spelar in. I detta fall kan begreppet förvandling erbjuda ett förklarande perspektiv. Att förvandla sig till tjänsteman i arbete underlättades av de faciliteter och den sociala struktur kontorshotellet erbjöd. Även själva resan har betydelse som transformation från ett privat till ett yrkesmässigt tillstånd. Även en kort resa kan fylla ett sådant syfte, särskilt om man för sig själv kan rättfärdiga sitt val genom att peka på problemen med andra alternativ (att pendla in till stan i rusningstrafik).

Frågan om förhållningssättet till resan mellan bostad och arbetsplats rymmer också en intressant komplexitet när ett omfångsrikt tjänsteresande, exempelvis med bil i Stockholmsregionen eller med flyg i Europa, verkar vara kopplat till inställningen att man vill slippa onödigt resande. Detta

innebär att resor i tjänsten inte är frikopplade från privata resor (vilket även pendlingsresor formellt klassificeras som). Om man upplever sig resa mycket på det ena sättet kan man välja att försöka kompensera sig genom att resa mindre på det andra.

Makt att välja plats och sätt att kommunicera

De olika fallstudiexemplen som tagits upp i detta kapitel kan betraktas som projekt, i den mening som man inom ANT lägger i begreppet. Att ge ut en tidskrift är ett projekt, att administrera nyanmälningar vid arbetslöshet ett annat o.s.v. Användningen av ett kontor på en viss plats eller av en viss kommunikationsteknik ingår som ett av många element i varje sådant projekt. Det har genom fallstudierna blivit uppenbart att frågorna om plats och kommunikationsform rymmer maktaspekter. Skogsbolagsdirektören, chefredaktören och arbetsförmedlarna kunde till exempel undvika resor genom att andra antingen reste till dem eller använde en viss kommunikationsform. Att regeringen kunde bestämma över Boverkets lokalisering är ett exempel på hur makten att lokalisera kan vara utpräglad formell. Det handlade om politiska beslut och lagstiftning. Samtidigt skulle även den process som utmynnade i Boverkets placering i Karlskrona kunna betraktas som ett projekt. Det skulle då förmodligen visa sig att många fler element än makten att lagstifta behövdes för att föra flyttprojektet i hamn.

Bruno Latours (1998) påstående att teknik gör samhället hållbart kan ges ytterligare en dimension. Latour menar med detta stabilt ur maktsynpunkt. Hållbar som i hållbar utveckling är något annat. Man kan t.ex. säga att arbetsförmedlandet i Dalarna blivit mer ekologiskt hållbart (som i hållbar utveckling) med hjälp av distansmötesplatserna, eftersom miljöbelastande resor för nyanmälan minskat. Samtidigt har arbetsförmedlandet, som det ser ut för tillfället, också blivit hållbart i Latours mening eftersom den formella regeln att den arbetssökande ska infinna sig vid arbetslöshet nu kan efterkommas med hjälp av tekniken. Men man vet å andra sidan inte hur stabilt detta förhållande är. Tekniken kan t.ex. visa sig sårbar och förlora sin kraft att upprätthålla de legala kraven.

Den dubbla innebörden i begreppet hållbar pekar på att hållbar utveckling hänger ihop med makt. Teknikanvändning kan, och bör förmodligen i vissa fall, styras med olika maktmedel för att åstadkomma social och miljömässig hållbarhet. Samtidigt fungerar teknologier i sig som maktfaktorer. Man kan behöva montera ned eller avveckla teknologier som visar sig motverka hållbar utveckling. Det kan också finnas en konflikt mellan en social dimension av hållbarhet, exempelvis rätten till delaktighet och inflytande, och en miljömässig dimension, som innebär att visst resande begränsas.

I studien av kontorshotellen blev det uppenbart att placeringen på kontorshotell byggde på individuella önskemål och beslut. Man kan därför också tala om individuella projekt. Att placera sig på ett kontorshotell visade sig åtminstone för somliga vara ett sätt att optimera sitt individuella vardagslivsprojekt. Här blir maktperspektivet ett annat. Det handlar om människor vars yrkesroller gett en möjlighet att välja det som de flesta inte kan välja – var arbetsplatsen ska ligga. Organisationer och företag har olika skäl att utöva makt över var de anställda ska befinna sig när de arbetar. För att skapa ett hållbart resande i Stockholm vore arbete från hemmet eller lokala kontorshotell i stor skala en utmärkt möjlighet att spela med. Men just nu verkar detta inte intressera arbetsgivarna i någon nämnvärd utsträckning. I förhållande till de individuella livsprojektens behov av rumslig närhet utgör den roll central lokalisering av arbetskraften spelar i företagens projekt därmed ett hinder.

Sammanfattningsvis har det också visat sig att IT-användningen spelade en begränsad roll för de intervjuades val att placera sig på kontorshotellen. Istället var det speciella yrkesroller och karriärmöjligheter i kombination med familjeförhållanden, sociala behov och »reströtthet« som låg bakom valet. När det gäller pendlingsresandets omfång visade det sig hos de intervjuade vara beroende av omfattningen av övriga typer av resor. Det verkar handla om en sorts balansräkning där man kompenserar för t.ex. ett omfattande tjänsteresande genom att skära ned på sitt pendlingsresande. De intervjuade tillhör yrkeskategorier med möjlighet att påverka sitt pendlingsresande genom val av arbetsplats.

Att skapa ett ekologiskt hållbart samhälle är processer som tar tid. Klimatpåverkan blir synlig först på en mycket utsträckt tidsskala, förändringar av globala produktions- och konsumtionsmönster på en mycket kortare sådan, men kanske ändå över en period som omfattar ett par generationer. På individnivå är livscykeln den längsta skalan. Den är värd att titta närmare på. Om energisnåla resvanor kan skapas och behållas mellan livsfaser, och kanske till och med överföras mellan generationer, då tycker jag de är värda beteckningen hållbara. Hur ser resrutinerna ut över livscykeln? Detta handlar nästa kapitel om.

8. Resvanor i ett livsperspektiv

HUR MÄNNISKOR FORMAR sina resvanor på lång sikt har naturligtvis betydelse för hur resandets miljöbelastning långsiktigt skapas och förändras bland regionens invånare. Forskare som i intervjuer ställt frågor kring resor under uppväxt och ungdom har dragit slutsatsen att den tidiga präglingen är betydelsefull (Andréasson 2000; Sandqvist & Kriström 2000). Samtidigt har varje fas i livet sina speciella mönster, vilket betyder att t.ex. en tonåring, småbarnsförälder eller nybliven pensionär kan ha mycket gemensamt med andra i samma livsfas, även när det gäller resvanorna.

Mitt material belyser främst de intervjuades vuxenliv, men i några fall även deras ungdom. Eftersom kontorshotellsgästerna presenterades i slutet av förra kapitlet känns det naturligt att börja med dem. När kom de i den positionen att de kunde välja kontorshotellet – vilket steg i karriären eller förändring av arbetsvillkoren handlade det om?

Omställningar i yrkeslivet

Zachary säger att han hamnade i Vällingby av en slump, det var där han fick tag på en lägenhet när han som 24-åring flyttade till Stockholm (han växte upp i Skåne och hade före Stockholm bott fyra år i Turkiet, där han har sina rötter). Han fick jobb på ett elektronikföretag i Vällingby, där han sedan jobbade i sex år.

Zachary berättar att han avancerade stegvis inom elektronikföretaget, men han såg ändå inte så ljus på sin framtid där eftersom »branschens förutsättningar förändrades«. Han säger att han då såg två alternativ, att »söka sig till en större distributör eller mot tillverkarledet«. Via en kollega fick han veta att en av de stora tillverkarna inom branschen ville etablera sig i Norden. Zachary tog kontakt och fick jobb som ansvarig i Norden för årsavtal för leveranser av elektronikkomponenter (bl. a. till mobiltelefoner). Till saken hör att Zachary därmed blev företagets enda anställda i Norden.

Detta var i december 1999 och Zachary säger att eftersom han bodde i lägenhet och precis fått sitt första barn ville han inte ha kontoret hemma. Detta krav ställde Zachary till sin nye arbetsgivare. Han kollade själv Gula Sidorna och hittade två kontorshotell, ett i Spånga och ett i Vällingby. Arbetsgivaren gick utan knot med på att hyra in Zachary på Vällingby kontorshotell och lät även receptionisterna där ta hand om hanteringen av hans lön. Det kostade drygt 4 000:–/månad för rummet och servicen.

Zachary satt på kontorshotellet i sammanlagt fyra och ett halvt år.

Jonathan jobbade på ett elektronikföretag när han 1991 blev headhuntad till det nuvarande företaget som säljer hårddiskar till datorer på den internationella marknaden. Jonathan fick då tillsammans med den andre anställde, en tekniker »etablera ett kontor«. Lokalerna var till en början ett par kontorsrum i Kista. Personalstyrkan var som mest fyra personer och 1993–99 flyttade man till andra lokaler i Kista där man hade tillgång till telefonväxel samt konferensrum »men inte sekreterarservice«, påpekar han. Under denna period tittade man vid ett tillfälle också på Reguskedjans kontorshotell i Upplands-Väsby men avstod för att det var dyrt.

Jonathan berättar att »verksamheten utvecklades på ett sådant sätt att den lokala rollen blev mindre intressant«. 1999 bad Jonathan därför sin chef om nya arbetsuppgifter, vilket han också fick. Det innebar en omställning på flera plan. Fram till dess hade han gjort tjänsteresor främst i Norden. De nya arbetsuppgifterna innebar att tjänsteresandet ökade något och främst gick till övriga Europa. Jonathan säger att han sedan dess har 90–100 resdagar om året och att de längre avstånden gör att han sover borta fler nätter än när han reste i Skandinavien.

Fram till 1998 bodde Jonathan med sin fru i Nacka och pendlade varje dag genom Stockholm med tjänstebilen till Kista. 1995 föddes deras första barn och två år senare deras andra flicka. 1998 flyttade de till Danderyd. När han året därpå fick de nya arbetsuppgifterna blev han knuten till företagets stora kontor i München och chefen ville att han skulle flytta dit. Jonathan tackade nej till detta, det var i princip otänkbart för honom och hans fru. Den yngsta flickan skulle börja på dagis och Jonathan säger att det blev viktigare för honom att vara tillgänglig hemma. Särskilt som det stod klart att han skulle vara borta mer på tjänsteresor än tidigare. Därför var det ett givet val att arbeta från villan i Danderyd.

JONATHAN: Det var viktigt att få tid hemma och det gjorde att vi tyckte att det var en bra lösning att jag satt hemma och jobbade när jag var i Sverige. För det gav mig flexibilitet att kunna bryta och gå till dagis och göra ... vara med i familjen på ett annat sätt, än vad man kan göra när man sitter på ett kontor.

Jonathan säger att det inte bekymrade honom att han inte skulle sitta tillsammans med andra längre. Det har heller inte varit något problem senare.

När konsulten Niklas redogör för sin karriär går han tillbaka ca tolv år, då han »hamnade« han på Kommundata som projektledare och utredare.

NIKLAS: Det var egentligen där som jag kom in i datasvängen. [...] Där har jag ändrat inriktning väldigt tydligt, från att vara tekniskt orienterad och producerande till att vara administrativt engagerad. Sedan fortsatte jag inom IT-banan i olika bolag [...] Kommundata omvandlades så småningom till Enator.

På 90-talet nappade Niklas på ett erbjudande »att hoppa över till ett annat IT-bolag – med en tydligare försäljningsroll«. Han rekapitulerar:

NIKLAS: Då hade jag gått från teknikutveckling till administrativ projektledning till försäljning/marknadsföring. Det var en oerhört rolig tid. Det var mitt under värsta IT-bubblan. Sen kom det barn med i bilden och jag kände att det kanske inte var lika roligt att ligga och jobba med försäljning på Europa, att inte riktigt veta var man var och när man kom hem.

Han beslöt sig för att göra något annat och säger att det fanns några olika alternativ.

NIKLAS: Det var ett naturligt steg att istället för att jobba som leverantör gentemot [ledningsnivån] så klev man in på ledningens sida och hjälpte till att ta fram kraven och jobba mot leverantörerna. [...] Där började den här ledningsstöds-delen med upphandling och ... Jag gjorde utredningar åt dem och tittade på analyser [för att] få fram rätt saker egentligen.

Konkret innebar detta att Niklas bytte arbetsgivare. Några människor han kände hade »ett mindre företag som var mer nischat mot den typen av uppdrag«. Niklas »gick in som delägare och konsult«. Detta var precis i slutet på 90-talet. Ungefär samtidigt föddes andra barnet och Niklas var pappaledig ett halvår.

Niklas fick smak för annat än att »jobba mycket och tjäna oerhört mycket pengar«. Han säger att han för ett och ett halvt år sedan »gick loss« och startade det nuvarande företaget tillsammans med ett par personer han kände i branschen. Ja, IT-branschen är egentligen liten, påpekar han.

De började med att arbeta hemifrån. Det gick i två månader, sedan kände Niklas att han behövde ett jobb att gå till. De andra två instämde och Niklas tog initiativet. De började leta, var lite »trångsynta« först, tänkte främst på att hyra eget. Snart insåg de att det är en stor apparat runtomkring för att få ett eget kontor att fungera. Dessutom finns en ekonomisk osäkerhet med treårskontrakt och nio månaders uppsägningstid.

För Niklas blev förändringen av resvanor tydlig när han slutade med försäljningen för sex år sedan. Från att mest ha åkt taxi och flyg, blev bilen

det huvudsakliga transportmedlet när tjänsteresandet koncentrerades till Stockholmsregionen istället för till södra Sverige och norra Europa. Niklas kommer till kontorshotellet ca tre dagar i veckan. Han åker vidare in till stan så gott som alla dagar utom fredagar då han stannar på kontorshotellet.

Niklas historia har många och tydliga beröringspunkter med de båda säljarna Jonathans och Zacharys. Även Niklas var ett tag säljare i IT-branschen och med ett omfattande internationellt tjänsteresande. Familjesituationen (med små barn) spelade stor roll för hans beslut att byta till konsultjobb och därmed sluta med flygresandet. Detta byte innebar ett nytt sorts tjänsteresande med så gott som dagliga möten och långvariga arbetspass hos Stockholmsföretagen han var konsult åt. Då låg kontoret inne i city. Det myckna tjänsteresandet gjorde att han ville påverka dagens första och sista resor (till jobbet), vilket spelade in i besluten om lokalisering när han var med och startade ett litet företag med liknande yrkesroll. Då hade också boendeformen (villa) och ekonomin betydelse för beslutet att först jobba hemifrån. Niklas inställning till dagligt umgänge på jobbet hade betydelse för kontorshotellsvalet. Niklas och Zachary skapade sig alltså liknande val-situationer när de bytte jobb. De såg möjligheten att minska sitt dagliga resande som en sorts kompensation för det myckna resandet i tjänsten.

Uno hade drivit egen firma hemifrån i tio år när han och hans fru separerade 1998. Då flyttade han till ett mindre hus några kilometer bort och hade barnen varannan vecka. Uno säger att det kändes »asocialt« att bara gå trappan ner (till arbetsrummet i källaren) och upp varje dag.

UNO: Det blev så tydligt att man var ensam. Och speciellt (de veckor) när man inte hade barnen runt sig hela dagarna heller. Det blev tomt – och att dessutom sitta hemma och jobba och vara där hela dygnet i princip ... och bara gå ut när man ska handla.

Jag ställer en fråga om hur det kändes före skilsmässan att arbeta ensam hemma.

UNO: En sak som hör till det här är väl att firman började gå mer och mer bra. Så att innan dess fick man ju spara in. Det är mer ekonomi i att sitta nere i källaren, helt enkelt. Och jag hade väl egentligen inte råd att ha ett kontor externt innan dess. Så det sammanföll. Jag har inte tänkt på det så mycket, men så var det säkert.

Uno blev alltså mer intresserad av att ha arbetskamrater p.g.a de ändrade familjeförhållandena. De ekonomiska möjligheterna spelade också en roll. År 2000 flyttade han till kontorshotellet i Vällingby. Det var i samma veva

som han sålde halva företaget, det ombildades till aktiebolag och han fick en (ägande, inte arbetande) partner. Såväl när han jobbade hemma som under tiden på kontorshotellet reste han väldigt lite till vardags. Så här svarar han på frågan om vilka tjänsteresor han gjorde.

UNO: Kanske något besök en gång om året på en musikmässa, antingen i Göteborg eller Frankfurt. Och har det väl varit några resor till STIM-huset [Svenska tonsättares organisation för upphovsrätt m.m.], där jag haft några förtroende-uppdrag ... det är ute på Gärdet. Och sen besök på musikförlag har det väl blivit lite då och då, inne i stan.

Unos pendlingsresor var först obefintliga och sedan ca fyra kilometer till kontorshotellet, oftast med bil. Han har haft ett enmansjobb, som inte varit platsbundet, vilket varit en förutsättning för hans låga dagliga reslängd.

För egenföretagaren Uno innebar skilsmässan en förändring av familjelivet som motiverade honom att flytta kontoret från källaren till kontorshotellet och börja åka bil de fyra kilometrarna tur och retur varje dag. Han stannade på kontorshotellet i några år. Nästa utökning av pendlingsresandet bestod i att han köpte delar av företaget som varit hans uppdragsgivares och flyttade in hos de kvarvarande anställda (som han nu blivit arbetsgivare åt). Kontoret hamnade då i en annan förort en dryg mil från hemmet.

De karriärhistoriska exemplen ovan visar att ett levnadshistoriskt perspektiv tillför kunskap till frågan om hur resvanor skapas. Nu kommer jag att återvända till personer från de tre studier som presenterades före tjänstemännen. Det handlar om människor som idag lever i Stockholmsregionen. Men det finns skillnader mellan dem som är uppväxta i storstan och fortfarande bor där respektive de inflyttade från mindre städer och orter.

Stadigvarande innerstadsbor

Göran, från en av de bilfria familjerna, är uppväxt i Malmö med, som han säger, fem minuters cykeltur till centrum. Han vande sig i tonåren vid självständiga förflyttningar med cykel och kollektivtrafik. Hans föräldrar hade i och för sig alltid haft bil.

GÖRAN: Men den bilen ... hade de kunnat klara sig utan egentligen, i en sån stad som Malmö, förutom att de hade, eller har, ett sommarställe som bilen användes till att köra till. Och pappa hade bilen till att köra till jobbet.

Som innerstadsbo fortsatte Göran att cykla och åka buss, när han flyttade hemifrån. Han etablerade sig efter några år som musiker och började så

smått att utveckla sina taxivanor. Sedan han flyttat hemifrån bodde Göran under tio år på olika adresser i Malmö innerstad. Under de sista fem åren jobbade Göran alltmer i Stockholm. Detta innebar långpendling med flyg och en sorts dubbel bosättning. Att då skaffa körkort och bil och åka mellan städerna var ingen lösning som Göran övervägde. Inte heller att ha en bil på den ena, den andra eller båda orterna. Istället verkar Görans vana att kombinera flera andra färdmedel ha utvecklats och förstärkts under denna period.

Göran har nu också hunnit bo tio år på Södermalm med sin fru Kristina – hela tiden i innerstadsmiljö. Han verkar ha upprätthållit cyklandet och kollektivresandet som obrutna vanor. När dessa transportmedel inte räckt till har Göran med tiden utvecklat ett omfattande taxiåkande. Han har jobbat som rockmusiker i stort sett hela sitt vuxna liv och det arbetet innebär repetitioner, inspelningar, spelningar och turnéer. Görans tillvaro är därför ambulerande, replokaler, studios och spelställen varierar från vecka till vecka. »Större delen av mitt liv har jag inte haft någon vardag. Jag har turnerat och rest runt jättemycket.«

Musikeryrket skiljer sig från många mer regelbundna sysselsättningar. För Göran har det inneburit att han skapat sig andra slags och kanske mindre fasta rutiner än t.ex. en person med kontorsarbete. Flexibiliteten speglas i resvanorna. Varje nytt uppdrag eller ny spelning leder till att han bestämmer sig för en viss kombination av färdmedel.

Göran säger att han aldrig övervägt att skaffa bil (även om det för den som betraktar hans tillvaro utifrån borde ha varit en rimlig lösning på yrkets transportkrav). Han har inte ens funderat på körkort, utan funnit andra lösningar som han trivs med. Göran säger att han tycker mycket om att cykla, åka taxi och åka kollektivt. Göran föreställer sig att bilägande i innerstan är mer en belastning än en tillgång. Han har medvetet undvikit en livssituation som kunnat tvinga fram ställningstagandet att ta körkort och skaffa bil.

Sofia (studien av bilfria barnfamiljer) har alltid bott i stan, säger hon, och hennes uppväxt liknar mycket Görans när det gäller boende och resande. Hon växte upp i Malmö och familjens Renault användes, som hon minns det, inte varje dag utan främst på helgerna för att åka till sommarhuset på Österlen. Som vuxen har Sofia haft egen lägenhet centralt i Malmö och mest tagit sig fram på cykel. Hon tog körkort som 20-åring »av någon diffus plikt känsla«, men säger att hon alltid känt obehag vid längre körsträckor. Malmöboendet interfolierades med en kort sejour på studentkorridor i Lund. Men Sofia återvände efter tre terminer till hemstaden.

Sofia arbetade sedan som översättare och flyttade som 25-åring till

Stockholm. Efter några månader köpte hon en lägenhet i Vasastan. Hon säger att hon cyklat rätt mycket i Stockholm, till kontoret på Söder och till universitetet. Sofia lärde känna Johan, som så småningom flyttade in hos henne. När de väntade sitt andra barn köpte de en större lägenhet i samma område. När Sofia inte har cyklat har hon mest åkt buss. T-banan tyckte hon, särskilt i början, var »lite halvläskig«. Först i och med dagislämningarna och att hon fått regelbundna tider att passa har hon börjat använda tunnelbanan. Nu utbildar hon sig till barnmorska och påstår att hennes dagliga liv utspelar sig inom en »snäv area för att vara i Stockholm«. »Jag rör mig mest i krokarna«, säger Sofia och menar att detta beror på »en kombination av tillfälligheter och medvetna val«. Hon har medvetet letat upp kaféer och butiker som hon gillar i närheten, men det var »ren tur« att hon råkade hamna på Sabbatsbergs sjuksköterskeskola, som ligger på gångavstånd.

Daiva, från en annan av de bilfria familjerna, växte upp i Vilnius i Litauen. Familjen bodde i en trerummare en kvart från centrum med buss. Mamman hade en högskoleexamen i ekonomi och arbetade med redovisning, pappan var svetsare. De hade bil, ibland två stycken, berättar Daiva, men hon blev sällan skjutsad någonstans av sina föräldrar. Det blev mest bussresor till vardags. Det är nästan omöjligt att cykla i Vilnius, säger hon, det finns inga cykelbanor. Daiva flyttade till Stockholm 18 år gammal år 1995. Hon gick på en restaurangskola och bodde på ett studenthem inne i stan. Sedan arbetade hon ett halvår som barnflicka i Djursholm, innan hon flyttade ihop med Jonas och de fick barn. Hon studerar till ekonom på Stockholms universitet, men är föräldraledig med tvillingarna.

48-årige Lars (trängselstudien) säger att han alltid bott i Stockholm. Han växte upp i Midsommarkransen strax söder om Söder. Som Lars minns det var det inte vanligt att han rörde sig långt utanför grannskapet som barn, med några få undantag, som t.ex. när han åkte på scoutläger. Familjen hade ingen bil och kanske är detta en av de saker som gjort att Lars fortfarande varierar sina färdmedelsval. Som vi ska se så dröjde det innan han tog körkort och skaffade bil. Lars beskriver resvanorna efter han flyttat ihop med sin blivande fru Lena år 1980.

LARS: Men sen träffade jag min hustru och hon bodde på Pålsundsgatan inne vid Hornstull. Det var ju mycket hottare än att bo i Midsommarkransen. Så till slut flyttade jag in där. Då blev det verkligen kollektivtrafik, om man inte cyklade förstås. Då använde vi cyklarna när vi skulle till Södermalm till exempel, om man skulle ner till Långholmen, till Tantolunden eller något sånt där. Men skulle man någon annanstans då åkte man kollektivt.

Lars säger att han var 26 år när han tog körkort och hans fru 30 när hon gjorde detsamma.

LARS: Det var 1985, för att vi hade nog köpt huset, men vi flyttade in 1986. [...] Jag tänkte att »nu vill jag jobba som hantverkare och då behöver jag körkort, och vi har köpt hus«. Jag är så där att jag bygger och håller på och fixar och donar. Och då vill jag ha bil för att köpa bräddor och så. Det var ett framtidssyfte, jag tänkte »vi kommer att skaffa bil, vi behöver det«.

GREGER: *Barnen när kom de då?*

LARS: Ja, det första 1984. Ja, precis, för att flytta barn [behöver man också bil]. [...] Det måste ha varit 1989 som vi köpte den första bilen. [...] De första åren [i huset] hade jag en veteranmoppe som vi åkte och storhandlade med. Det var en Nyman, ser ut som en damcykel, men motorn sitter som på en moppe. Ibland åkte Lena och ibland åkte jag. Tog stora friluftstryggsäcken och åkte till Fruängens centrum och storhandlade. På vintern gick vi med pulka. En drog ungarna och en drog maten. Vi kombinerade det med en liten utflykt liksom.

I Lars fall var både hus, barn och nytt jobb aktuella när de tog körkort »i framtidssyfte«, som Lars säger. Sedan tog det flera år innan de skaffade bil. Det är ett vanligt mönster att man skaffar körkort och bil vid större omställningar. Ehn och Löfgren (2007) diskuterar hur kriser kan bryta upp inarbetade vanor och tar upp exempel som utbrändhet och krigssituationer. Mindre dramatiska omständigheter kan också göra att vissa mönster behöver läras om. Ehn och Löfgren kallar detta för mikrodramer och tar att flytta som exempel. De hänvisar till sociologen Scott Schaffer som pekat på just bytet av bostad och bostadsort. »Livet sorteras i flyttkassar« och när dessa ska packas upp kommer vi »även att behöva bygga om vårt liv och våra relationer med omvärlden« (a.a.). Nya resvägar, färdmedel och sätt att ordna vardagens aktiviteter i tiden och rummet kan som vi sett bli resultatet när flyttlasset lösts upp i delvis omskapade rutiner.

För Göran, Sofia och Lars, som kontinuerligt varit innerstadsbor, verkar boendet vara en viktig orsak till att man aldrig ställts inför valet att skaffa bil. Innerstadsborna har tidigt skaffat sig, och sedan upprätthållit, en vana att cykla och åka kollektivt. I deras val av boende och sysselsättning finns dessutom ett starkt drag av permanens eller stabilitet. Att bo i innerstan är ingen tillfällig lösning utan en målsättning i sig. Förändringarna i resvanor har varit små, eller åtminstone skett i små steg. Deras övergångar mellan olika sysselsättningar, studier och jobb har varit »smidiga« ur resesynpunkt, och det går därför inte att se så tydliga brott.

Ett sätt att se på detta är att de mikrodramer som flyttarna skapat för de kontinuerliga innerstadsborna begränsats till en minimal nivå. Innerstadslivets särskilda förutsättningar och rutiner har kunnat behållas relativt intakta. Att innerstadsboendets poänger är kulturellt inlärd och kommunieras symboliskt visar sig förmodligen i den variation i innerstadslivets attraktivitet som kan skönjas mellan generationerna. 40-talisterna var en generation som under familjebildningen ofta föll för förortslivets lockelser. För generationerna födda på 60- och 70-talen verkar innerstadslivet ha en starkare lockelse även under åren som småbarnsföräldrar. Rent statistiskt visar sig detta i höga födelsetal i innerstadsförsamlingarna och, åtminstone för vissa grupper, en ökande trångboddhet.

Storstadskärnornas utbud erbjuder särskilda möjligheter. Göran berättade hur han en sommarkväll cyklar till en efterlängtd programpunkt på Stockholms Jazz & Bluesfestival på Skeppsholmen. Det kan vara ett exempel på en snabb och enkel omställning från t.ex. middag och nattning i småbarnsfamiljen till en annan sorts sinnlig, mindre rutinartad upplevelse. Sofia berättade (se kap. 6) hur hon »sniffat upp« favoritbutiker och kaféer i närheten av bostaden. Ehn och Löfgren (a.a.) skriver att kombinationen av hemtama miljöer och sinnliga höjdpunkter kan vara en eftertraktad kombination. »Rutiner och livsintensitet, till synes varandras motsatser, kan assimileras« (a.a.). Det Godskesen (2002) kallar »möjlighetssökandet« pekar också på innerstadsboendets möjligheter att samordna såväl all dagliga som lustfyllda aktiviteter i tiden och rummet. Både det roliga och det nödvändiga tas med i beräkningen när vardagens vanor och resmönster utvecklas på lite längre sikt. Det är kanske det som speglas i viljan att bo centralt. Som Göran säger: »Ja, vi ville bo i innerstan. Vi hade det som första prioritet.«

Godskesen (2002) har skrivit att när en person eller ett hushåll väljer att skaffa bil så blir den integrerad i vardagens praxis på livets alla områden – inte bara i förhållande till de slags resor som ursprungligen motiverade köpet. Bilen börjar tänkas in i önskvärda och möjliga aktiviteter i framtiden (a.a.:271f). Godskesen skriver också att det förhåller sig på samma sätt i familjer utan bil.

De personer jag gett levnadshistoriska tillbakablickar för ovan är exempel på hur flera teknologier och transporttjänster integrerats i vardagen – cykel, moped, taxi och kollektivtrafik. Eftersom exempelvis mopedvanor och taxivanor är mindre utbredda än bilvanor så blir tillvänjningen och integrationen på ett sätt mer iögonenfallande i dessa fall. I kapitel 4 respektive 6 berättade Lars respektive Göran om sitt användande av dessa transportmedel. Göran nämnde exemplet att ta taxi hem från Ikea med inköpen. Lars berättade hur mopeden används för den dagliga pendlingen till jobbet,

cykeln för föräldramöten och turer till närbutiken och bilen för att hälsa på barnen som flyttat hemifrån. Lars och Görans specifika val har skapats i en kulturell kontext, de är tids- och platsbundna men också personligt färgade. Godskesen skriver att målet med hennes motsvarande analys av intervjupersoners levnadslöpp inte är att identifiera konkreta omständigheter som skapar ett bestämt val utan att visa att det finns olika valmöjligheter när personerna står inför komplex av villkor och möjligheter (a.a.:268). Jag tycker att taxi- och mopedvanorna kan illustrera detta. Det är inga självklara val, eftersom det är vanligare att lita till bilen.

Godskesen påpekar också att nästa fas, själva rutiniseringen, är minst lika intressant. Om Göran först började använda taxi för att ta sig hem med instrumenten från spelningar och Lars mopeden för att storhandla, så spreds dessa färdmedelsval senare till andra områden. Det är det Godskesen menar med att transportmedlet börjar tänkas in i möjliga aktiviteter i framtiden. Att ta taxi hem med möbelpaketen från Ikea är ett exempel på en sådan process, liksom att etablera mopedpendling året runt. Godskesen menar att denna utvidgning av vanorna är del i en självförstärkande process. Hon påpekar också att det vanemässiga beteendet är knutet till den enskildes föreställningar, erfarenheter och känslor. Om vanehandlingarna dessutom är kulturellt och kollektivt etablerade självklarheter kan detta bidra till förstärkningsprocessen. Men det är inte fallet i just de exempel jag valt här.

Dessa analytiska infallsvinklar går förutom till transportvanorna också att koppla till boendevanorna. Att bo i ett visst slags miljö, som innerstan i exemplen ovan, kan också skapa självförstärkande processer. Godskesen skriver att eftersom vardagslivet är innehållsrikt och komplext är det nödvändigt att stora delar av det tas för givet – uppfattas som naturligt och självklart. Alternativet är att uppfatta vardagsvärlden som ett oöverskådligt kaos. Genom att se sig själv som exempelvis innerstadsbo begränsas valmöjligheterna, men samtidigt skapas en förgivettagen ordning. Om det värdefulla i att bo i innerstadsmiljö samtidigt är kulturellt och kollektivt etablerade självklarheter, kan det bidra till självförstärkande processer på individuell nivå.

Ytterligare en poäng som jag hämtar från Godskesens avhandling betecknar hon som tekniksociologisk. Jag använder den här för att illustrera förbindelsen mellan boendevana och resvana. På samma sätt som bilarna står parkerade på förortsgatorna så finns ett flertal transportmedel, taxi, bussar, tunnelbana och pendeltåg inte långt från innerstadsbornas hem i så gott som ständig beredskap. De är fysiska realiteter och säger »använd oss«. Teknologierna i sig är på detta sätt med och styr, förstärker eller ändrar

individuella handlingsmönster, både boende- och resvanor. Och det sker på ett särskilt sätt för de bilfria innerstadsborna i jämförelse med dem som t.ex. bor i förortsmiljö.

Med detta sagt om kopplingen mellan boende- och resvanor kan man kanske förvänta sig något annorlunda mönster bland dem som inte alltid levat inne i stan utan flyttat dit under ungdom eller tidigt vuxenliv.

In till storstan

Kalle och Anna (studien av bilfria barnfamiljer) är båda 30. Han är född och uppväxt på Åland, hon är född i en liten ort i norra Uppland och delvis uppväxt på Åland. Bilen har använts mycket i båda familjerna under uppväxten. Andréasson (2000) kallar detta för en socialisering in i bilsamhället. Anna säger att det var självklart för dem att skaffa bil i samband med att de tog körkort. Båda hade faktiskt egen bil innan de fyllde 18. Dessa använde de sedan när de bodde på Åland. Kalle flyttade till Norrtäljetrakten när han var 23, och hade då kvar sin bil. Anna flyttade efter Kalle två år senare, men tog till skillnad från Kalle inte med sig bilen. När Anna började på KTH och Kalle studerade inne i Norrtälje försökte de samåka in dit, ibland fick de hämta varandra. Till Stockholm gick det en buss var femte minut och Anna säger att de cyklade mycket under sommarhalvåret. Efter ytterligare ett år flyttade de till studentlägenheten i Bergshamra och gjorde sig billösa för första gången. De gifte sig och fick sin första son 1999 och har nu en till som är ett år. Nu läser båda till civilingenjörer på KTH, men Anna är föräldraledig och läser på kvällstid.

Som svar på frågan varför de gjorde sig av med bilen nämner Anna flera skäl. Kostnaden är ett, miljömedvetenheten (särskilt mannens) ett annat. Dessutom skulle bilen ha stått veckovis på en p-plats och man skulle ha haft besvär med besiktning och inbrottsrisk m.m. Hon nämner också »skräckexemplen på överdrivet bilåkande på landet«, som ett skäl till att själv göra sig av med bilen. »Om man vill flytta sig en meter på Åland, då tar man bilen«, säger hon. När Kalle och Anna flyttade från ett småhus utanför en mindre stad till studentlägenheten hade fått sitt första barn och båda hade börjat på högskoleutbildningar. Familj, boende, sysselsättning – de flesta av vardagslivets yttre omständigheter förändrades i denna övergång. Båda tyckte om att cykla och hade en kritisk inställning till »onödigt bilåkande«. De nya levnadsomständigheterna verkade göra en bättre överensstämmelse mellan preferenser och praktik möjlig.

Kalles och Annas omställning, när de slutade köra bil till vardags, började i och med studierna. Anna åkte först bussen från Norrtälje till KTH.

När Kalle började studera sammanföll det i stort sett i tiden med att de flyttade till studentlägenheten, bildade familj och fick barn. I samband med flytten gjorde de sig av med bilen och övergick helt till att cykla och åka kollektivt. Även Jonas körde bil när han bodde i ett mindre samhälle, men övergav den vanan i universitetsstaden. Både Daiva och Jonas verkar köra mindre bil nu än de gjorde i Litauen och Daiva har inte skaffat svenskt körkort. Flytten till studentlägenheten har därmed utgjort en brytpunkt med förändring av resvanorna. För bägge studentfamiljerna gäller att de inom en kort tidsperiod bytte såväl hemort, boende, yrkesinriktning som familjesituation.

Ett exempel på brytpunkt är när de först flyttade hemifrån. För förortsborna som flyttade in till stan (Johan respektive Kristina) innebar den att de åkte mindre bil och landsvägsbuss än innan och istället gjorde fler korta cykel- och bussturer. Det rör sig om en brytpunkt med omställning av resvanorna, även om denna omställning inte förefaller särskilt stor eller dramatisk. Detsamma kan sägas om Jonas som flyttade från en liten by på landet till ett studentrum i universitetsstan Kaunas.

Till skillnad från inflyttarna verkar inte de förändringarna i de kontinuerliga innerstadsbornas tillvaro ha sammanfallit med varandra på samma sätt. De har inte bytt hemort eller typ av boende när de bildat familj. De har heller inte bytt yrkesinriktning i samband med att de flyttat. En hypotes är därför att om denna typ av brytpunkter sammanfaller i tiden så ökar sannolikheten för att människor ställs inför ett vägval som gäller resandet. Brytpunkterna skapar tillsammans förutsättningar för ett vägval då resvanorna kan förändras.

Ut i villasamhället

Många flyttlass går naturligtvis också från innerstadsmiljön till glesbebyggda delar av storstadsregionen. Rita (Trängselstudien) berättar att hennes familj i samband med flytten till »landet« för ett par år sedan skaffade bil. Under året fram till intervjun gjorde detta att de åkte på semesterresor med bil till Danmark respektive Härjedalen. Resor som de fram till dess har brukat göra med tåg eller buss. Detta är ett exempel på den stegvisa eller smygande förändring av resvanorna som jag tidigare tagit upp.

I intervjuerna från Bilfamiljstudien återfinns också teman som berör långsiktiga val och vanor. De intervjuade berättar om sina yrkes- och bostadskarriärer, men också om hur bilar och andra färdmedel infogats i eller försvunnit ur vardagen. Viktiga frågor här är vad förändringarna omfattar rent konkret. Vilka aktiviteter, ärenden och färdmedel väljs till

eller bort? Jag undrar också under vilka förhållanden man i denna typ av hushåll väljer att förändra sina resmönster.

Tre av paren berättar om hur de under småbarnsåren flyttade från innerstan eller från tätare bebyggda förorter till småhusområden. Motiven bakom flytten är alltså kopplad till själva familjebildningen, praktiska behov och de uppfattningar man har om lämpliga boendialternativ. I samband med flyttningarna verkar resvanorna, ha anpassats med en viss eftersläpning.

Leo och Anette Hansson berättar att när de bildade familj och fick sina två första barn bodde de i Skarpnäck i södra Stockholm. Där såg deras resmönster annorlunda ut jämfört med i dagsläget. De hade ingen bil under de första åren där. När de fick ett tredje barn skaffade de bil som de hade i ett par år, men sedan var de utan bil igen i Skarpnäck 1998 och 1999. Då åkte de t-bana och buss till sommarstugan som de hyrde på Ingarö.

Leo och Anette berättar om hur idén att köpa tomt och bygga hus i Saltsjö-Boo dök upp och materialiserades. Vad som förändrades rent praktiskt var att de flyttade till ett betydligt glesare bebyggt område. Avstånden till de flesta former av lokalt tillgänglig service ökade liksom avståndet till Stockholms innerstad.

Hur anpassade de sig till sin nya bostadsort? En konkret sak var att de skaffade bil (igen). De har fortfarande bara har en bil och en av dem brukar åka till jobbet på annat sätt. Detta betyder att de också anpassat sig till längre restider när de åker kollektivt eller cyklar till jobbet (jämfört med när de bodde i Skarpnäck). Tilläggas bör att Leo sedan har fått tillgång till en firmabil på arbetsplatsen. Den använder han ibland för att åka hem på lunchen (vilket skedde under dagboksveckan) eller på kvällen och då tar han den tillbaka till jobbet nästa morgon.

Familjen Bengt och Gun Sunesson flyttade från innerstan till Danderyd (där de nu bor) för tjugo år sedan. De första två åren hade de ingen bil utan cyklade mycket och åkte en del kollektivt. När de fick sitt första barn (Mattias) skaffade de bil. Medan Bengt tillägnat sig vanan att för det mesta ta bilen till jobbet (under sommarhalvåret cyklar han ibland) kör Gun bara bil vissa dagar och åker annars kollektivt.

BENGT: Utan barn fanns det inget direkt behov av att ha bil i det dagliga livet. Om vi behövde bil så lånade vi av dina (fruns) föräldrar som bodde här.

Detta är exempel på hur strukturella förutsättningar på olika platser samspelar med valen och förändringarna som görs över levnadsloppen. Även arbetsplatserna har betydelse i detta samspel.

Att pendlingsresorna är mest rutinartade och dessutom tydligt bestämda av strukturella förhållanden behöver dock inte betyda att de är viktigast för utvecklingen av individens resvanor. På lång sikt kan man se hur resvanorna byggts upp i förhållande till bostadskarriär, yrkesliv och familjesituation. (När jag ställt frågor kring dessa saker har även andra typer av omständigheter som påverkat de långsiktiga anpassningarna dykt upp i de intervjuades berättelser.)

Det är tydligt att barnens tillkomst varit drivande bakom flyttbesluten. Alla fem paren i bilfamiljstudien har flyttat till villaförorter strax före eller efter första barnets ankomst. Barnens uppväxtbetingelser är det motiv bakom flyttbeslut som oftast förs på tal. Sådana motiv är kulturellt påverkade. Platser värderas utifrån vardagliga diskurser kring t.ex. upplevelse av trygghet, men även kring andra behov och önskemål som är möjliga att tillfredsställa med olika boendeanternativ.

I första hand tillfredsställer bostadsvalen sociala motiv. Förutom barnens bästa har man vägt in sina egna rötter i flyttbesluten. I tre av familjerna innebar flytten till Nacka respektive Danderyd en återkomst för åtminstone en i paret.

När resvanorna förändrats i samband med flyttarna är detta därmed en anpassning till att både bostads- och familjesituation förändrats. Anpassningarna av resvanorna är dock inte alltid helt kalkylerade på förhand. Det finns en viss eftersläpning som innebär att man efter hand upptäcker vad som fungerar bäst och exempelvis skaffar (ytterligare en) bil efter en tid.

Byten av arbetsplats verkar i motsats till familjens tillväxt inte påverka flyttbesluten. Däremot påverkar arbetsplatsbytena resvanorna, och särskilt då färdmedelsvalen. Parkeringsmöjligheter och skillnaden i tidsåtgång mellan att åka bil eller kollektivt är (föga överraskande) exempel på sådant som avgör färdmedelsvalet för pendlingsresan.

Har då styrmedel någon betydelse vid dessa förändringar? Ja, det visar sig att de stödjande strukturer som kan påverkas främst via samhällsplanering är viktiga. När det gäller byte av arbetsplats är framkomlighet och parkering viktiga faktorer. Endast om p-möjligheterna är dåliga och trängsel eller tidsåtgång upplevs större för bilalternativet väljer man kollektivtrafik i dessa hushåll.³² Dåliga p-möjligheter innebär att det är osäkert om man hittar en plats eller att kostnaden är ungefär lika hög som för en kollektivresa tur och retur. Som tidigare nämnts är även lagar och regler (inklusive övervakning och sanktioner) ett viktigt styrmedel när det gäller parkering.

I bilfamiljstudien har jag inte kunnat se att styrmedel genererat kritiska livssituationer eller val. Åtminstone inte om man med kritisk menar en avgörande betydelse. Styrmedlen bör, för just dessa hushåll, snarare ses

som marginella faktorer som påverkar i valsituationer där det redan finns två relativt likvärdiga alternativ, exempelvis i valet mellan bil och kollektivt för pendlingsresan till en ny arbetsplats.

Styrmedel bör utformas främst med tanke på de långsiktiga anpassningar som hushållen gör, bl.a. fordonsinnehav och valet av boendeort. Fordonsinnehav är exempel på ett val som ger konsekvenser i andra hand. Finns det t.ex. två eller flera bilar i ett hushåll tenderar man att på sikt anpassa aktivitetsmönstren efter detta, så att man vänjer sig vid att planera vardagslivet med bilarna som förutsättning. Det innebär att det är viktigt att påverka nya årskullar som träder in i livsfaser, t.ex. får sitt första barn, och ge dem fler alternativ än att skaffa egen bil.

De intervjuades byten av bostad har oftast inneburit att de flyttat till större bostäder i mer utglesade villaområden. Det har i sin tur medfört att reslängder och bilberoende ökat. Bebyggelse- och infrastrukturplanering är det styrmedel som på lång sikt kan påverka dessa val och konsekvenserna av dem. Detta illustreras i av familjen Boman, som bor mycket nära Roslagsbanan och tunnelbanan, i kanten av en utbredd villastad. De reser nästan alltid kollektivt in till stan, vilket är ett exempel på hur stödjande strukturer fungerar. Men det är naturligtvis svårt att skapa lika goda förutsättningar i större delar av de glesa villaområdena.

När det gäller bostadsvärdet finns dessutom starka värderingsmässiga motiv i bakgrunden, vilket visat sig såväl i min studie som i större studier. Människor med skilda resurser bosätter sig i olika delar av staden eller regionen som därmed blir segregerad (Waldo 2002: 213f). Det går inte att förutsäga de sociala valen på lång sikt. De sociala valen handlar även om andra saker än boende, bl.a. var människor väljer att göra sina inköp. Men i grova drag kan man anta att människor med goda resurser bosätter sig i attraktiva centrala lägen respektive villaområden.

Genom bestämmelser och styrmedel kring tjänstebilar, parkering och miljözoner (vilka fordon som får köra och parkera var) kan man på medellång sikt påverka fordonsparken. Detta bör enligt min mening göras främst i områden där resursstarka personer bor, arbetar och gör sina inköp, d.v.s. i villaområdena och innerstan. Det finns då goda möjligheter att en stor del av resandet med individuella fordon där kan ske med bränsle- och utsläppssnåla bilar, elbilar, mopeder m.m. Genom planering av framkomlighet och parkering (restriktioner) kan man förmodligen också stegvis utvidga de områden dit man väljer att åka kollektivt. Man skulle då också kunna utvidga det område som upplevs som innerstad ur perspektivet val mellan bil- och kollektivtrafik.

9. Avslutning

Mellan trängselskatt och klimatdebatt

Mitt arbete med att undersöka stockholmarnas resvanor mot bakgrund av miljöproblemen har känts särskilt angeläget på grund av de två debatter som har tillkommit under arbetets gång, först den kring trängselskatten och sedan den intensifierade debatten i klimatfrågan. Den förra debatten fångade jag upp i mina undersökningar medan den senare tog fart på allvar först under 2006 när dessa avslutades.³³

Lite förenklat handlar klimatdebatten om varför miljöbelastande verksamheter och vanor bör förändras på en global nivå medan trängselskattdebatten handlar om hur detta ska gå till på lokal nivå. När man följer debatterna i media och genom samtal människor emellan är det uppenbart att några skenbart enkla frågor står i fokus. *Vad är egentligen problemet med människans påverkan på klimatet? Vilken slags produktion och konsumtion är skadligast – transporter, livsmedel, boende eller något annat? Vilka är de bästa lösningarna på dessa olika områden? Är byte av teknik eller beteendeförändringar viktigast? Spelar det någon roll vad den enskilde gör? Vad kostar åtgärderna och vem ska betala (i pengar eller uppoffringar)? Har politikerna det mandat och handlingsutrymme som krävs?* Listan på frågor är naturligtvis längre men dessa sju tycker jag ringar in kärnan i debatterna.

Genom mina egna undersökningar har jag fått inblick i hur villkoren för det vardagliga resandet ser ut i Stockholm. Villkoren har jag inledningsvis tecknat mot en historisk bakgrund och sedan prövat att analysera i nuet, bl.a. i termer av aktörsnätverk. Jag har också mot bakgrund av teoretiska utgångspunkter sökt svar på frågan vad vanor är och hur de förändras. Slutligen har jag under hela forskningsprocessen varit såväl beroende som inspirerad av andra vetenskapliga perspektiv utöver det etnologiska. I spänningsfältet mellan perspektiven har nya frågor och även motsägelser genererats. Detta är i grova drag de områden som jag tänker diskutera nedan.

Resandets villkor

Ett viktigt resultat av mina undersökningar är att de illustrerar på vilka sätt villkoren för stockholmarnas resor är lokala. Villkoren skiljer sig dels åt i förhållande till andra storstäder, dels mellan olika delar av Stockholms-

regionen och själva innerstaden. Jag har i ett par exempel visat att aktör-nätverksteorin (ANT) ger möjlighet att på en empirisk nivå analysera hur bebyggelsen och transportsystemen *tillsammans* med sociala och kulturella mönster skapar konkreta villkor för människors aktiviteter och resor. Detta har även visats i tidigare forskning men jag har kunnat konkretisera hur detta samspel ser ut just för ett antal invånare i Stockholmsregionen.

Invånare upplever och tolkar olika delar av regionen som aktivitets- och transportlandskap på ett relativt samstämmigt sätt. Men tolkningarna innebär inte några absoluta ramar för praktiken, vilket visar sig i att människor med likartad boendeort, ekonomi, ålder o.s.v. kan göra skilda transportval och få olikartade resvanor. Detta visar på det manöverutrymme som finns mellan omgivande strukturer och individens upplevelse och nyttjande av dessa (jfr Godskesen 2002:278). På samma gång som människor använder sin handlingsfrihet styrs de av strukturer, vilket är något forskare inom olika discipliner pekat på utifrån olika ansatser. Det intressanta är naturligtvis att diskutera när och varför strukturen respektive handlingsfriheten dominerar. Det går också att föra en diskussion kring förhållandet mellan frihet att handla på olika sätt och möjligheten att bli förstörd så som man önskar genom dessa handlingar. Stockholmsförsöket visade att detta förhållande är komplext, människors färdmedelsval kunde tolkas närmast motsatt deras egna intentioner.

Mina studier har visat hur stockholmarna är benägna att vara cyklister, kollektivtrafikanter eller bilister, att ha en lång eller kort daglig reslängd, i specifika livssituationer och lokala omgivningar. Jag har också gett exempel på hur de väljer kontext, exempelvis bostadsort, utifrån de behov de upplever sig ha i en livsfas, t.ex. som småbarnsföräldrar. Delar av livet föreskriver därmed handlingsprogram, liksom delar av staden gör det. Men människor förändrar till en viss grad dessa handlingsprogram när de skapar personliga resvanor, vilka i sin tur kan påverka val och vanor bland människor i deras omgivning.

När det gäller upplevelsen och tolkningen av plats och livssituation har jag visat att bilfria familjer i innerstan och i spårförsörjda förortskärnor inte förknippar sin avsaknad av bil med uppoffringar. Detta pekar på att resvanor med liten klimatpåverkan kan upplevas som tillfredsställande i dessa kontexter. Å andra sidan väljer en del i motsvarande situationer att huvudsakligen resa med bil och/eller att ha ett omfångsrikt långväga resande. Resvanorna bör i lika hög grad ses som bundna till allmängiltiga situationer och omgivningar som till personliga värderingar, erfarenheter och tolkningar av livssituationen. Personer och familjer bör kunna identifieras som målgrupper för påverkan, vilken skulle kunna bli särskilt framgångs-

rik inför valsituationer och förändringar i livssituationen. Då skulle t.ex. bilfrihet kunna underlättas samtidigt som bilinnehav försvåras. Aktuell samhällsdebatt och riktad information bör också kunna påverka människor i dessa brytpunkter i vardagslivet.

Jag har också kunnat visa att samtidigt som transportsystemen gör det möjligt att agera enligt sociala och kulturella förväntningar, d.v.s. fullfölja praktik som ses som nödvändig och tas för given, bidrar användningen av transportsystemen till att förändra vad som tas för givet och upplevs som nödvändigt (jfr Shove 2002). Även här har den lokala dimensionen betydelse. I regionens villaområden är bilen det transportmedel som väljs för de flesta typer av ärenden. Färdmedelsvalet får då en social stabilitet och legitimitet genom att det uppmärksammas grannar emellan. I andra delar av stadslandskapet är variationen i färdmedelsval större, och därmed även i människors förväntningar på vilka färdmedel grannarna ska välja. Här är det rimligen lättare att påverka balansen i användandet av olika färdmedel. Om denna påverkan är framgångsrik kan socialt betingade val eventuellt också spridas till från områden med stor variation i färdmedelsvalen till områden med mindre sådan.

Med ett historiskt perspektiv blir det tydligt att även villkor som nu betraktas som givna är präglade av tidigare vägval. I detta sammanhang är styrmedel ett intressant begrepp. Det brukas idag flitigt i debatten kring trafik- och miljöpolitik. Ett problem med begreppet är att det är svårt att se skillnaden mellan effekter av aktuella politiska åtgärder respektive av historiskt givna omständigheter. En färsk teknikhistorisk avhandling om bilsamhället (Lundin 2008) visar t.ex. hur 1950- och 60-talens planeringstekniska regler för att eliminera trängsel och olyckor byggdes upp till en bilmedveten planering med separering av trafikslag och parkeringsnormer, som kraftfullt styrde mot ett bilanpassat stadsbyggande och samhälle. De planeringstekniska reglerna blev ett långsamt verkande men effektivt styrmedel som gynnade biltrafik i städer på bekostnad av andra transportslag och värden. I delvis motsatt (och ur dagens perspektiv mer hållbar) riktning verkade för Stockholms del byggandet av tunnelbanenätet. Även det var resultatet av ett vägval skapat av specifika maktkonstellationer och politiska beslut.

Vanor

I forskning som motiveras av miljö- och klimatproblemen har jämförelser, gjorda på de flesta konsumtionsområden, visat vad som ur miljösynpunkt är den bästa dieten, semesterresan, vitvaran, materialet i klädesplagg, färd-

medlet för pendlingsresan, sättet att värma upp sin bostad o.s.v. Kvar har ofta stått frågor kring vad som hindrar människor att ta till sig kunskapen och verkligen välja de minst miljöskadliga alternativen. Ofta förs då begrepp som värderingar, livsstil och vanor in i diskussionen. Livsstilar och vanor ses vanligen som sega, något som motverkar önskvärd förändring. Det är däremot inte så vanligt att man problematiserar hur vanors seghet ser ut och vad den beror på.

Mina undersökningar visar att vanor som inbegriper resor förvisso är motståndskraftiga, vilket bl.a. beror på att de förankras som självklarheter i vardagslivet, något naturligt som inte behöver diskuteras – så här gör vi! Vanan kan betraktas som en buffertzona som absorberar stöten från t.ex. en höjning av bensinpriset eller någon förändrad levnadsomständighet. Vanor kan rentav betraktas som en buffert mellan erfarenhet och handling i allmänhet. Genom att mildra ryckigheten mellan erfarenhet och respons bidrar vanan till det som teoretiker brukar framhålla som en av dess fördelar, möjligheten att hushålla med planering och mental ansträngning. Vanor hjälper människor att hantera yttre och inre önskningar, förväntningar och krav. Marginella förändringar av önskemål eller omgivning behöver inte leda till någon förändring av en viss vana. Men vid tillräcklig sammanlagd förändring i kontext, resurser och/eller viljeinriktning förändras vanor. Det finns det många exempel på från mina undersökningar.

Tänk t.ex. på Dennis, som under Stockholmsförsöket började pendla med kollektivtrafik istället för bil. Hans arbetssituation innehöll långa arbetsdagar, i konflikt med familjeliv och önskemål om fritid. Dennis ändrade sin arbetssituation med hjälp av kollektivtrafiken och dess tidtabeller. Han sökte stöd i den kollektiva samordning av tidsscheman som kollektivtrafiken förutsätter. Det fanns alltså en omgivning som erbjöd ett alternativ och en inre drivkraft till förändring. Man kan betrakta de två sammanlänkade vanorna att jobba sent respektive att ta bilen som tröga eller konserverande. Kanske hade Dennis inte brutit dessa vanor om inte trängselskatten dessutom tillkommit som en avgörande sporre. Det var i alla fall först i och med Stockholmsförsöket som han gjorde slag i saken.

Människor kommer alltid att ha vanor. Teori och empiri pekar på att vanor kan ersättas av andra vanor, men knappast på att de skulle reduceras till en marginell företeelse i människors liv. När vanor diskuteras i miljösammanhang lyfts de ofta fram som ett hinder för förändring, vilket i och för sig verkar stämma, åtminstone på kort sikt. Men man förbiser ofta att vanor (och livsstilar) också skapar möjligheter och förutsättningar för att mer långsiktigt lösa miljöproblem. Hållbar utveckling handlar som jag ser det inte främst om att bryta vanor utan om att successivt byta ut och sedan

behålla dem (jfr. förledet sustain- i begreppet sustainable development). Om vanor ses som förutsättningar lika mycket som hinder, innebär det att hållbara utvecklingar kan uppstå i omgivningar som stöder de minst miljöskadliga vanorna och försvårar för människor att upprätthålla de mer miljöskadliga.

I teoriavsnittet tog jag upp kritiska synpunkter på föreställningen att det finns en ökande reflexivitet och rationalitet hos tillkommande generationer. Eftersom människor enligt denna uppfattning blir mindre traditionsbundna skulle de också ha lättare att göra sig av med vanor som de upptäcker nackdelar med. Ett viktigt argument mot det är att människor behöver sina (inte ständigt medvetna) vanor för att fungera socialt och individuellt. Vanor kan brytas och bytas men den betydelse de har för människors liv förefaller vara konstant.

Vana är också ett begrepp som kan överutnyttjas eller vattnas ur, exempelvis när det används som en synonym för beteendemönster. Begreppet resvanor används i statistiska enkätstudier på detta vis. Analyser av var, när, hur långt och med vilka färdmedel olika befolkningsgrupper reser rubriceras som resvaneundersökningar. Resvanor blir därmed en synonym för resmönster och en analytiskt tom beteckning. De transportforskare som föredrar begrepp som förflyttningar och resmönster, framför resvanor, tycker jag gör ett klokt val. Och *vana* kan då få betyda något individrelaterat, snarare än ett statistiskt mönster. Resmönstren innehåller nämligen annat än resvanor. Bakom en förflyttning kan det ligga en vana, men det behöver inte göra det. Det finns stora inslag av engångsmaterial i stockholmarnas resmönster, vilket jag menar visade sig under exempelvis Stockholmsförsöket. Det var svårt att spåra vilka resor som faktiskt ställdes in och utgjorde minskningen av det totala antalet resor. Man konstaterade att det inte var de mest rutinartade resorna för försörjning, inköp av dagligvaror och serviceärenden. Det som förändrades var förmodligen mer spontana resor för umgänge, eget nöje eller nyupptäckta konsumtions- eller fritidsmöjligheter. Till viss del kan det ha handlat om möjlighetssökande aktiviteter och resor, som var på väg att omvandlas till vanor. Kanske bidrog försöket till att bromsa upp vissa sådana processer av vanebildning. Men min poäng här är att detta inte kan undersökas genom att fokusera på det som är lätt att definiera som etablerade vanor. Forskarna bakom de statistiska resvaneundersökningarna kände sig föranledda att införa begreppet »försvunna resor« som en slags restpost (vilket jag återkommer till när jag diskuterar vetenskapliga perspektiv på försöket och klimatfrågan nedan).

Jag vill därför göra en indelning som skulle kunna provas i fortsatt forskning på området, när man analyserar resedagböcker och liknande. Varje

resa skulle kunna betecknas antingen som en *vaneres* eller som en *tillfällighetsresa*. Resor till jobbet, affären och fritidsaktiviteten skulle vara lätta att definiera som vaneresor. Nästan lika lätt skulle det vara att identifiera udda ärenden, t.ex. ett akutbesök på vårdcentralen eller en träff med, låt säga, en utländsk bekant som är i stan och plötsligt hör av sig, som tillfällighetsresor. Däremellan skulle finnas en gråzon med resor, exempelvis av slaget »skjutsa egna barnets lag till bortamatch«. Det kan ses som en engånghändelse, men ärendet kan också återkomma regelbundet. Och även om en viss person bara gör resan till en viss idrottsplats en gång så är den ur ett kollektivt perspektiv en resa som ingår i en planering, i ett mönster.

Den enkla definitionen på en vana, handling som upprepas, fungerar för att hänföra en stor andel av de resor som äger rum som vaneresor eftersom de upprepas av individen. För den som för första gången gör en resa för ett visst ärende är resan ingen vana. Det kan däremot vara så att många andra brukar göra motsvarande resa. Detta innebär att en tillfällighetsresa är socialt och kulturellt påverkad av (andras) vanor. Ur ett kunskapssociologiskt perspektiv (Berger & Luckman 1991) finns en strävan efter förutsägbarhet i interaktionen människor emellan, vilket innebär att man iakttar och ofta tar efter varandras vanor.

Man kan därmed tänka sig att dela in tillfällighetsresor efter huruvida de är mycket eller litet modellerade efter/påverkade av resvanor som förekommer i den sociala omgivningen. Då börjar man också att teoretiskt försöka nysta upp relationen mellan vana och livsstil. En livsstil skulle kunna definieras som en uppsättning av sådana konsumtions- och aktivitetsvanor som i hög grad är modellerade efter omgivningens vanor. Nu ryms dock inte en vidare diskussion av livsstilsbegreppet inom avhandlingen, men det skulle vara intressant att ta sig an i andra sammanhang, eftersom det spelat en betydande men något oklar roll i debatt kring miljö- och hållbarhetsfrågor.

Min slutsats för fortsatt begreppsutveckling är att vaneresor kan vara viktiga att urskilja om de är problematiska ur miljösynpunkt. Man behöver då ännu tydligare kunna peka på hos vilka och när vaneresorna lättast kan bytas ut mot andra slags vaneresor (t.ex. motsvarande resa med ett annat färdmedel). Samtidigt behöver man få en överblick över hur stor andel av resorna som är tillfällighetsresor. Man skulle förmodligen även behöva skilja mellan olika slags tillfällighetsresor. En intressant aspekt är som sagt att de kan vara starkt påverkade av vanor, även om de inte kan definieras som sådana.

Vad man också bör observera är att de sociala relationerna, aktiviteterna m.m. bakom resmönstren är avgörande. Strävan att delta i normal praktik

och förgivettagna rutiner bygger upp vardagslivet. Resor är både förut-sättning för och resultat av sådan vardaglig praktik. Vaneaspekten av det man reser till är därför ofta minst lika viktig som vaneaspekten av själva resan. Därför kan det leda fel att efterfråga eller observera enbart resvanor. Vanor kan men behöver inte vara kopplade till resvanor. Att delta i nattliv, fiskeutflykter eller i en kör, ha det mysigt hemma eller att vara på jobbet, landet, köpcentret o.s.v. är exempel på aktiviteter som många människor grundlägger vanor kring. Man kan tänka sig att aktivitetsvanor ofta styr vilka resvanor människor har. Men det är naturligtvis också så att resvanor till viss del styr aktivitetsvanor, t.ex. när storstadsbor väljer just de aktiviteter som passar bäst att göra »på vägen«.

De resor som är kopplade till yrkeslivet är relativt väl undersökta i förhållande till de resor som är förknippade med fritidsaktiviteter och konsumtionsvanor. För att förstå dynamiken i människors resvanor behöver man sätta sig in i hur deras sociala och privata fritid ser ut. Skillnaden mellan en kort eller lång daglig reslängd eller mellan att vara, eller inte vara, vanebilist kan t.ex. vara förknippad med speciella vanor som rör allt från husdjur till intresse för heminredning, en viss sport eller aktiviteter på internet. Här går att koppla tillbaka till miljödebattens vana som problematisk tröghet. Socialt och kulturellt grundlagda vanor kan vara mer eller mindre miljöbelastande i sig och/eller för att de skapar resande.

Här vill jag också påminna om några av personexemplen från mina undersökningar. Vaneaspekten bör ibland sättas i förgrunden. Tänk t.ex. på Rita i Roslagen och hennes bussfärd och kvällsrutin som trivselritual. Ibland hamnar den mer i bakgrunden, som när unga och lediga Sofia Boman improviserar sin dag på stan. Slutsatsen är att vana är ett ofta undervärderat och oproblematiserat begrepp, men det bör användas i sitt rätta sammanhang. Och det är forskningens uppgift att söka definiera vilka dessa relevanta sammanhang är samt vad vanor är och vad de innebär för våra vardagsliv. Forskaren bör fråga sig vad som strukturerar vanorna, och vad det i sin tur är som vanorna strukturerar. Ur miljösynpunkt kan resandet villkor behöva förändras för att göra det lättare att grundlägga resvanor som inte belastar miljön så tungt.

Stabilitet respektive förändring går också att koppla till olika livsfaser. Förändring av familjeförhållanden, boende och sysselsättning leder ofta till att resvanor förändras. Ett intressant exempel är de familjer i innerstaden som ingick i min studie av de bilfria. De var stadigvarande innerstadsbor som inte hade bytt hemort eller typ av boende när de bildat familj (och de hade inte heller bytt yrkesinriktning i samband med att de flyttat). Det fanns inte heller några tydliga brott i deras resvanor. Men i andra familjer

sammanföll flera slags förändringar i livssituationen, och då påverkades ofta resvanorna. En hypotes som stärkts av undersökningarna är att brytpunkter (i familje-, sysselsättnings-, och boendesituation) som sammanfaller i tiden ökar sannolikheten för att människor även förändrar sitt resande, och får nya vanor. Samtliga delstudier ger exempel på detta. Genom val och anpassningar som görs relativt sällan under levnadsloppet skapar individer och familjer grundläggande förutsättningar för sina aktiviteter och sitt resande. Ur policysynpunkt verkar det därmed viktigt att skilja på åtgärders effekter på långsiktiga förändringar av resvanor i förhållande till mer kortsiktiga effekter, som t.ex. ekonomiska styrmedel ger upphov till. Avsikten med ekonomiska styrmedel är ofta att de ska verka generellt över befolkningen. Man bortser då från de bieffekter – eller möjligheter, beroende på hur man vill se det – som innebär att vissa individer och grupper kan påverkas mer långsiktigt och på ett särskilt sätt.

Framtidsmöjligheter

För att diskutera möjligheter till hållbara resvanor i storstan på lång sikt utgår jag här först från andra forskares visioner och rekommendationer. Det går en skiljelinje mellan forskare som ser bilsystemet som det avgörande hindret för hållbart resande i storstäder respektive forskare som tar avstamp i andra förutsättningar och förhållanden. Ur det förstnämnda perspektivet kan hållbara framtidsmöjligheter handla om när och hur ett trendbrott kan ske. Urry (2004) diskuterar t.ex. vad som kan få systemet med privatägda bilar av traditionellt slag att transformeras till något annat. Ett exempel på det andra slagets avstamp är att fokusera på de tänkbara, framtida »sociala världar« som ger upphov till vardagliga aktiviteter och social praktik (se t.ex. Shove m.fl. 1998). Hur kan världarna se ut för att människor ska välja mindre miljöskadliga sätt organisera sin vardag i tiden, rummet samt med hjälp av olika teknologier?

En tänkbar framtida förändring som kan minska eller bryta den långvariga dominansen av fossilbränsledrivna, tunga bilar skulle kunna ta sin början i stadskärnorna (Urry 2004). Enligt Urry skulle infartsparkering samt särskilda innerstadsfordon kunna vara viktiga inslag. Innerstadsfordonet tänker han sig skulle vara eldrivet och kollektivt, men elektroniskt individualiserat för den som för tillfället använder det. Naturligtvis kan man därutöver tänka sig att en stor andel av dem som vistas i stadskärnorna främst använder traditionell kollektivtrafik samt cyklar eller promenerar.

I mina undersökningar visade det sig finnas flaskhalsar för de bilfria i innerstad och förortskärnor. Vi såg t.ex. hur barnfamiljer idag lånar bil av

en granne eller släkting för att storhandla. Eller hur de tar taxi hem med möbler från Ikea. Urrys koncept skulle kunna vidga dessa flaskhalsar för bilfrihet om (vissa av) innerstadsfordonen hade lämplig räckvidd respektive lastkapacitet. Samtidigt går det naturligtvis att tänka sig andra lösningar för det specifika behovet att få hem varor, exempelvis hemleverans eller lågprismarknader i innerstan. Men Urrys poäng är inte hur man kan designa lösningar för specifika behov, snarare är den att bilsystemets dominans bara kan brytas genom att det inifrån börjar transformeras till något annat. Urrys tes passar väl ihop med aktörnätverksteorin samt det som Godsken (2002) kallar ett tekniksociologiskt perspektiv. Den traditionella bilen står utanför mångas portar och säger »använd mig«. Bilen är genom sin blotta närvaro med och skapar behov, önskningar och vanor, vilket också betonas inom ANT. Lösningen handlar därför inte enbart om att tillgodose de önskningar och behov vi ser idag på ett annat sätt. Det handlar också om att önskningar, behov och rutiner ska kunna uppstå på nya premisser, ur delvis annorlunda teknik som tillhandahålls på annorlunda sätt. Därmed inte sagt att man behöver hålla med Urry om att det är just en parallell form av bilism som behövs för att sätta den traditionella formen i gungning. Det skulle också kunna vara något annan förändring som försvagar bilismen i stadskärnorna, exempelvis ett större inslag av transporttjänster snarare än transporter man själv utför eller en utvidgad miljödriven trafikpolitik i linje med Stockholmsförsöket.

Förutom en mer kraftfull trängselskatt skulle införandet av miljözoner (fordon måste uppfylla vissa krav för att få användas inom ett visst område som t.ex. kallas för miljözon) kunna bidra till en innerstad utan traditionell bilism. Man kan föreställa sig en framtida politisk situation där politiker skulle våga gå ytterligare steg i denna riktning, liksom de strategier och motstrategier, debatter om gynnade och missgynnade grupper o.s.v. som skulle blossa upp och så småningom sjunka in i vardagen.

En förändring kulturskapade trender och moden kan också knytas till denna utvidgning av bilfrihet i befolkningscentra. Ett stadsliv utan bil skulle kunna vara kopplat till moden och trender som gäller nöjen, aktiviteter, inköp och umgängesliv. Vad människor faktiskt ägnar sin vardag åt, tillsammans med vem samt med vilka motiv och legitimeringar är sådant som skapar och förändrar livet i staden. Men för att anknyta till aktuell debatt så är meningarna delade kring huruvida det går att, och om politiker i så fall bör, försöka påverka vardagslivet och dess aktiviteter för den ekologiska hållbarhetens skull. Politikerna verkar föredra dels tekniska förändringar, dels s.k. styrmedel som förefaller lämna människors behov och önskningar opåverkade. I en artikel i kulturdelen i DN skriver vetenskapshistorikern

Jörgen Sjöström (2008) att en objektiv diskussion kring hur allvarligt klimathotet är samt hur det bäst kan bemötas försvåras av inställningen att »livsstilsfrågor inte är förhandlingsbara« (artikelförfattarens citationstecken). Livsstil uppfattas i så fall som å ena sidan trögrörlig och å den andra inte tillåten att påverka. I så fall är det inte lätt att åstadkomma förändring.

Jag är därmed inne på det andra utlovade spåret för denna diskussion, att de kulturellt skapade förutsättningarna kan förändras på andra sätt än de som direkt har att göra med bilens vara eller icke-vara i olika delar av stadslandskapet. De kulturskapade villkoren för vardagligt resande omfattar bl.a. individuell respektive kollektiv hantering av tidsscheman. Arbets-tider, öppettider, semestrar m.m. är exempel på sociotemporala taktgivare (Shove 2002; Fuehrer 2007). I en framtid skulle t.ex. starkare inslag av kollektiv schemaläggning (som jag strax återkommer till) kunna minska många stadsbors upplevelse av tidspress. Då skulle intervjuer med föräldrar kanske inte innehålla några klagovisor om hockeyträningar, saker man måste hålla koll på via datorn och annat som är svårt att hinna med och samordna.

Formella strukturer som går att påverka, bl.a. genom politiska beslut, kan alltså vara viktiga för att göra det lättare för människor att leva ett vardagsliv med färre, kortare och/eller lugnare dagliga förflyttningar. I avsnittet om förorternas kontorshotell såg vi hur vissa människor utnyttjar lokala kontorshotell för att hantera tidspress, rusningstrafik och sociala behov. Förutsättningarna för dessa personer utgör idag ett slags undantag. Det finns många formella hinder för att människor från olika branscher ska kunna samlokalisera kontorsarbetsplatser i förorter nära sina hem.

Men vardagslivets innehåll beror inte bara på formella strukturer. Det är t.ex. inte sådana som styr i vilken utsträckning barn ägnar sig åt, och behöver transport till, organiserade fritidsaktiviteter. Det handlar uppenbarligen om kulturella och sociala trender. Men det är heller inte enbart de enskilda föräldrarnas höga värdering av idrott och andra aktiviteter som avgör. Snarare handlar det om effekterna av en kollektivt upprätthållen värdering. Det uppstår nämligen ett socialt tryck både på barnen och föräldrarna. Man skulle rentav kunna analysera detta i termer av en *lock-in*-situation. När tillräckligt stor andel barn deltar i aktiviteter blir det färre lekkamrater kvar till dem som inte gör det. Det är alltså inte främst aktiviteten i sig som orsakar transporter, utan det är hur utövandet av aktiviteten organiseras.

Det är därför viktigt att uppmärksamma den roll som bilismen spelar för hur fritiden organiseras. En aspekt är att det finns flera olika slags fritidsverksamheter, både sådant som sker i föreningsform och sådant som anordnas mer punktvis. Flera enskilda initiativ inom t.ex. ett grannskap

kan leda till en sammantaget stor börda för en familj i form av transporter, tidsåtgång och uppstyckning av tidsschemat. Det handlar om en informell, i sina enskildheter slumpartad, kollektiv schemaläggning. Den skulle också kunna betecknas som postmodern och projektartad.

Ett annat slags kollektiv schemaläggning kan betecknas som traditionell. Då går man t.ex. på dans på lördag, i kyrkan på söndag o.s.v. En framtidsmöjlighet är att låta dominerande aktiviteter bli förknippade med särskilda delar av dagen, veckan eller året. En mer cyklisk och mindre projektartad kollektiv schemaläggning skulle eventuellt kunna göra att färre »obligatoriska« aktiviteter krockade med varandra.

Det finns många framtidsmöjligheter som i kombination kan förbättra storstadslivet ur trafik- och miljösynpunkt och eventuellt också göra det lugnare, mer hälsosamt, mindre riskfyllt eller mindre exkluderande (av invånare med små resurser). I andra sammanhang har jag varit med och kombinerat tekniska och sociala möjligheter till framtidsbilder och förslag på politiska åtgärds paket (Åkerman m.fl. 2000; Gullberg, Höjer & Pettersson 2007).³⁴ I dessa större, tvärvetenskapliga program har det bättre än i avhandlingsarbetet gått att sammanställa vetenskapligt grundade rekommendationer till relativt heltäckande visioner och strategier.

Men för att ändå sammanfatta min syn på framtidsmöjligheter här i avhandlingen vill jag hänvisa till stockholmarnas sätt att hantera och anpassa sig till trängselskatten. De grupper jag undersökt är i huvudsak privilegierade. Det handlar om välutbildade människor med genomsnittlig eller hög levnadsstandard. Det är också i dessa grupper som individer med de allra mest miljöbelastande resmönstren återfinns, exempelvis i form av flitigt flygresande. Om man till dessa stockholmarna kan tillhandahålla underlätande lösningar för de mindre miljöskadliga sätten att resa och organisera sin vardag borde det också finnas utrymme för, ur miljösynpunkt motiverade, begränsningar och avgifter på de mest miljöstörande sätten att resa. I Stockholm finns dessutom förutsättningar att utnyttja »inbyggda« och historiskt givna begränsningar, exempelvis i geografi och befintlig infrastruktur.

Vetenskapliga perspektiv som bryts mot varandra

Jag ska avslutningsvis diskutera hur olika discipliner griper sig an storstadbornas resor. Först kommer jag att relatera till andras undersökningar i samband med Stockholmsförsöket, främst de officiella studier och utvärderingar som var avsedda som beslutsunderlag och därmed hade en utredande och utvärderande karaktär. Metoderna utgick huvudsakligen från

statistisk, ekonomisk respektive policyinriktad vetenskap. Jag vill med hjälp av dessa undersökningar peka på hur ett visst vetenskapligt perspektiv kan göra vissa aspekter betydelsefulla medan annat glider undan, hur tolkningsramar och tolkningsföreträden skapas.

De officiella undersökningarna i samband med försöket var samhällsvetenskapliga, men med olika starka inslag av naturvetenskapliga ideal. Detta gav olika inställning till vad som meningsfullt kunde sägas om samband mellan invånarnas attityder och åsikter, faktiska resbeteende, upplevda kostnader/upppoffringar o.s.v. Skiljelinjen mellan att söka begreppsliga respektive kausala samband är viktig för att förstå de olika perspektiven. I vilken grad sökte de olika utvärderingarna en position skild från studieobjektet? I vilken grad relaterades de vetenskapliga begreppen till vardagsspråket?

Som diskuterats ovan kunde man på basis av de statistiska undersökningarna inte vara säker på vilka resor som hade ställts in. Det kan mycket väl ha varit tillfällighetsresor, som inte kunde fångas upp av de kategorier, d.v.s. typer av ärenden, som brukar användas i denna typ av studier.³⁵

Det jag har kallat avståndstagandets paradox hade en liknande tendens att glida ur det officiella blickfältet. Liksom när det gäller de försvunna resorna verkar det relevant att skärskåda en naturvetenskapligt präglad tendens att avgränsa faktorer och söka samband mellan dessa. Avståndstagandets paradox blir synlig först genom att man kontrasterar två uppsättningar måttstockar, forskarens och studieobjektets – just det dubbelseende som vissa vetenskapsfilosofer menar utmärker humanvetenskap i förhållande till naturvetenskapliga ideal.

Att upptäcka motiven till en förbryllande handling är att fördjupa vår förståelse av denna handling (Winch 1994:69-91).

Det som leder till en handling är beroende av de »måttstockar [...] för beteenden som omfattas i ett samhälle« (a.a.). Vi behöver därför förstå måttstockarna, människors förnuftiga skäl, liksom deras oförnuftiga (men begripliga) motiv, för sina handlingar. Den *dubbla* hermeneutiken innebär att både forskarens och studieobjektets förståelse behöver undersökas och tolkas.

Det symboliska avståndstagandets paradox synliggörs när man intresserar sig för trafikanters föränderliga, men huvudsakligen oflekterade förståelse av försöket. I samhälls- och transportekonomin däremot söker man andra ordningens lagbundenheter och förklaringar (Flyvbjerg 2001), och har funnit sådana i sambandet mellan vägavgifter, betalningsvilja och körsträcka m.fl. faktorer. Teorin man använder ska idealt sett vara predik-

tiv. Risken är då att andra orsaker och motiv än de på förhand valda/i tidigare studier verifierade o.s.v. inte kommer upp till ytan. Man vill gärna rama in sina undersökningar på ett sådant sätt att man verkligen hittar ett kvantitativt samband mellan avgifternas storlek och utformning å den ena sidan och trafikflödena å den andra. Det intressanta är då mellanleden man arbetade med för att förklara dessa samband, bl.a. betalningsvilja, tidsvärde och anpassningskostnad.

Politikernas beslutsunderlag (i mitt exempel) bestod därmed av ekonomiska beräkningar. Man beräknade människors betalningsvilja för att köra in och ut ur innerstan när man skulle bestämma avgiftsnivåerna. I ekonomiska termer beräknade man även, och vägde samman, påverkan på regional handel och tillväxt, kostnader för trafikinvesteringar, miljöeffekter samt människors tidsvinster respektive tidsförluster för att bedöma den sammanlagda nyttan av trängselskatten. Begreppen instrumentell rationalitet respektive värderationalitet kan användas för att resonera kring detta.

De samhällsekonomiska underlagen för beslut kring trängselskatten speglar en instrumentell rationalitet, med hjälp av vilken mål och medel definieras och väljs med utgångspunkt i beräkningarna. Samtidigt fanns det inslag av värderationalitet bakom besluten, vilket innebar att politikerna lät en reflexiv analys av målsättningar, värden och intressen vara vägledande. Kanske är det så att politiker har en förkärlek för instrumentellt rationella beslutsunderlag, men sedan inte använder dessa till instrumentellt rationella beslut utan snarare till värderationella avvägningar. Rayner och Malone (1998) har diskuterat detta i termer av deskriptiva kontra interpretativa tillvägagångssätt. Deskriptiva tillvägagångssätt, som t.ex. kvantitativa analyser av hur skattesatser påverkar en aktivitet, brukar uppfattas som mer lockande för politiker och myndighetsutövare än tolkande tillvägagångssätt, som t.ex. skapar förståelse för människors reaktioner på förändringar. Rayner och Malone påpekar att beslutsfattare vanligen inte tillämpar slutsatsen från ett deskriptivt underlag rakt av. Snarare används underlaget som en sorts bakgrund eller förklaringsmodell för beslutsfattarnas egna tolkningar och benägenhet att fatta beslut i en viss riktning. Till skillnad från hur humanvetenskap ofta kan fungera så stimulerar inte instrumentellt rationella underlag politikerna till att granska sin egen värderationalitet. De kan snarare tillämpa denna med hjälp av t.ex. samhälls-ekonomin.

I ljuset av detta var Stockholmsförsöket möjligen unikt genom att kärnpunkterna i de samhälls- och transportekonomiska underlagen verkligen tillämpades i relativt oförvanskad form. Men det är inget som säger att deskriptiva tillvägagångssätt generellt skulle vara mer användbara än tol-

kande. En förståelse för vad olika ståndpunkter innebär samt hur värderingar och målsättningar omsätts i praktiken hör hemma inom det interpretativa området och är användbara i beslutssituationer.

Hade t.ex. problemen att hantera rättviseaspekter på försöket att göra med en tendens att betona instrumentella och deskriptiva aspekter på bekostnad av värderationella och interpretativa? I den politiska debatten diskuterades t.ex. frågor om fördelningsaspekter, d.v.s. vem som drabbades eller gynnades av olika sätt att utforma och använda trängselavgifterna. I avvägningen mellan målen att öka framkomligheten och att minska miljöpåverkan fanns värderationella inslag. Om man går med på att dessa två slags rationalitet blandas och ibland ställs mot varandra i politiska beslut kring miljö- och trafikfrågor, så har man ett exempel på en skiljelinje i politiken som speglar olikartade vetenskapliga perspektiv. Det är detta jag menar med att de mångvetenskapliga erfarenheterna kan vara relevanta även utanför vetenskapssamhället. Det är därmed inte bara de s.k. *resultaten* av forskningen som är intressanta utan även de filosofiska premisser som ligger till grund för olika vetenskapstraditioner (premissen som dessutom är förbundna med olika slags politisk, ekonomisk och professionell praxis). Om man kan klargöra skiljelinjer mellan exempelvis humanvetenskaper å ena sidan och tekniska eller ekonomiska vetenskaper å den andra så kan man bidra till reflektion över olika sätt att hantera beslut i miljöfrågor. Vilket i förlängningen innebär att hela frågan om vad hållbar utveckling är och hur den bör hanteras belyses. En konsekvens av detta synsätt är också att varje kontext är värd en undersökning i sig, såväl forskarens och beslutsfattarens som de berörda individerna, grupperna och situationerna.

Samhälls- och kulturvetenskapen kan fästa uppmärksamheten på andra slags hot (och möjligheter) än vad naturvetenskapen eller systeminriktade vetenskaper kan. Mycket vanligt är att ur teknik-, statistik- eller ekonomivetenskapliga perspektiv identifiera brister och trender, t.ex. att bilresandet globalt är för stort i förhållande till kollektivresandet, eller att flygresandet ökar. Följdfrågan blir ofta »hur kan preferenser och beteenden förändras?« Man kan tänka sig att detta bl.a. beror på en teknikvetenskaplig (ingenjörsmässig) praxis att definiera studieobjekt i funktionella termer (t.ex. en storstads transportsystem) samt att utvärdera objektet med kategorispecifika värdeomdömen (Hansson 2007).

Humanvetare å andra sidan utgår från att kvalitativ förändring hela tiden sker i människors handlingsmönster och att lösningar på samhällsproblem inte främst handlar om att »optimera delar av systemet«. Människor gör tillägg till sina resvanor, som består både av nya resmål, ärenden och nya sätt att ordna resandet, teknologiskt och i tiden och rummet. Dessa tillägg

(t.ex. besöka nya köpcentra, skaffa sig motion på vägen till jobbet eller genomföra tidskrävande projekt i hemmet) kan vara både god- och elakartade ur aktuella miljöperspektiv. Vad humanvetare kan bidra med är analyser av människors villkor och val. Vi kan synliggöra över- och underordnade motiv bakom handlingar i en viss kontext, och därmed också (även om det görs påfallande sällan) komma med förslag på hur socialt önskvärda (t.ex. relativt miljövänliga) handlingsmönster kan gynnas.

När forskare utforskar ett fält gör de det ur olika perspektiv, som gör vissa saker synliga och andra osynliga, somligt betydelsefullt eller centralt medan annat glider undan. Både för min egen del och för andra forskningstraditioner som intresserar sig för resorna i storstan behöver frågan ställas om hur tolkningsramar och tolkningsföretreden skapas. Man bör vara vaksam på undersökningars underliggande premisser samt på sättet att konceptualisera, beräkna och definiera problem, rama in en studie och strukturera en analys. Det är t.ex. vanligt att man definierar den teknologiska potentialen för att minska miljöpåverkan och därefter intresserar sig för sociala hinder för att nå detta mål. Men samhällsvetenskaplig och humanistisk forskning bör naturligtvis vara med och definiera problemen och möjligheterna och inte bara komma in på slutet och studera vilka hindren för ett redan definierat mål är.

Därför bör vetenskapliga perspektiv dra nytta av att slipas mot varandra under olika samarbetsformer. Det finns dominerande perspektiv, t.ex. ekonomiska, som baseras på aggregerade värden för samband mellan olika mätbara faktorer. Ibland hindrar dessa perspektiv att mer specifika och lokala samband och möjligheter förs upp på agendan. Det är helt enkelt inte sådana man är van att modellera. Men detta skulle kunna avhjälpas just genom tvärvetenskapligt samarbete och metodutveckling.

Forskning bidrar, utifrån sina förutsättningar, till de övergripande frågorna om miljödriven (hållbarhetsdriven) förändring. I förhållande till de problem avhandlingen behandlat är det troligt att särskilda framsteg kan göras i mötet mellan forskare och discipliner. Där kulturanalysen kan bidra med förståelse för människors vardagsverklighet och generalisera denna i termer av kulturella mönster hos olika grupper kan annan miljöforskning utmejsla frågeställningar och förutsättningar. Ur miljövetenskapliga perspektiv kan man beräkna trafikvolym, utsläpp och önskvärda förändringar utifrån ett givet mål, t.ex. det svenska nationella klimatmålet. Andra forskare inriktade på miljöfrågor tar sig an vad politiker har för några möjligheter att påverka genom ekonomisk politik eller via planering av bebyggelse och infrastruktur. Ytterligare andra diskuterar vilka möjligheter pågående utveckling i s.k. stora tekniska system kan innebära. Mötet

mellan kulturanalys och dessa andra angreppssätt kan t.ex. ske i frågan kring hur resvanor förändras inifrån respektive utifrån. Vad kan förväntas av individen som kulturvarelse respektive vilka förhoppningar kan ställas till institutioner, lagar och sättet på vilket ett samhälle organiseras?

Hur sådan tvärvetenskaplig forskning kan åstadkommas är en fråga jag kan tänka mig att fortsätta arbeta med. Är en väg att gå att låta centrala begrepp bollas mellan discipliner, och där prövas och nyanseras? Exempelvis har jag lånat begreppet resvanor av transportekonomi och kulturgeografi. Jag har visat att alla resor inte är resvanor (vilket de ibland behandlas som inom dessa discipliner) och diskuterat vad vaneaspekten betyder för hur människor reser och tänker kring sitt resande. Går det nu att lyfta denna kunskap tillbaka till discipliner som transportekonomi och kulturgeografi? Kan man där utforma undersökningar och analys så att det blir tydligare vad vaneaspekten innebär, t.ex. för resors mål, mängd och längd eller för mer avgränsade frågor som hur människor i ett visst område anpassar sig till ett visst styrmedel?

En utmaning är att skapa en bild av balansen mellan vad som avgörs på olika nivåer. Hur sker samspelet mellan politiska åtgärder och kulturellt förankrade vanor och värderingar? Sanningen om vad som påverkar vad ligger förmodligen i samspelet mellan nivåerna. Därför bör det också ske ett förbättrat samspel mellan de vetenskaper som tagit som sin uppgift att studera var sin nivå.

Summary

Travel habits of Stockholmers – congestion charging and climate debate

How do people develop their travel habits? This thesis comprised field-work and interviews with inhabitants of the Stockholm region, e.g. during the introduction of congestion charges in 2006. Another study contrasted two groups of travellers, car-owners and families without a car. In a third study alternatives to travel were investigated, e.g. avoiding work trips by working from an office hotel near home or by using electronic communication. Finally the life stories of some interviewees were described in greater detail in order to demonstrate how people's travel habits change over the course of their life. Each interview study is presented in a separate part (B, C and D) of the thesis.

Background and theory of habits

Part A) of the thesis discussed how the concept of travel habits is well established in sciences such as transport economics and human geography, but also how emphasis is usually on *travel* rather than *habits*. Investigations and analyses of travel habits and travel modes paint detailed pictures of how people travel, but provide little or no insight into the habitual aspects. It is important to map travel, but it is also important for the interpretation of the results to know whether there are habits behind journeys or not.

The point of departure here was that the habitual aspect might significantly influence the journeys actually undertaken, since travel habits relate to what travel means to people. Therefore the aim of the thesis was to shed light on how choices and habits of travellers in the city are created and changed over time.

In seeking theoretical inspiration I found that habit theory is more frequently used by psychologists than by e.g. sociologists and anthropologists. Psychologists have examined habits in connection with travel and have discussed e.g. whether repeated trips should be regarded primarily as planned or habitual, i.e. automatic. However, since psychological concepts are mainly related to an individual perspective they are not particularly useful for understanding how habits develop in a sociocultural context. From a sociological viewpoint habits are actions that are repeated, fitted into a social pattern and thus important for people. Routines play a dominant

role in everyday life and are used to organise it, they provide the potential to resort to previous experiences in a given situation. Habits help conserve mental capacity and allow people to multi-task, to direct their attention in a certain direction and reserve decision-making capacity for genuinely unexpected situations. Habitual actions, once established, tend to be copied and eventually institutionalised, so that they appear increasingly self-evident. The self-evidence in habits may mainly consist of habits not being *noticed* or evaluated, although it may also involve the social acceptability of *questioning* them. An important feature is habits and preferences learned under the influence of various positionings between groups and classes in society. Together these form an internalised second nature with clear continuity, i.e. resistant to change. Against the background of such resistance, it is interesting to discuss where, why and how changes in habits occur.

The Stockholm trial

Part B) of the thesis concerns the Stockholm trial, a full-scale trial of congestion charges (and improved public transport by bus) in Stockholm inner city. The charges (technically taxes) were levied from January 3 until July 31, 2006. Traffic decreased by around 20 % within the charge zone during the trial. The trial was followed by a referendum in September 2006 and charges were subsequently reintroduced on a permanent basis in August 2007. At reintroduction, the majority of the revenue was earmarked for new roads rather than improved public transport by the new conservative government.

Using qualitative interviews and travel diaries, I charted the whole spectrum of reactions to the Stockholm trial among residents in the region. I found the wide variety and inventiveness of attitudes and practical ways of coping more striking among opponents of the charges than among advocates, perhaps because those in favour had no real need to demonstrate their support as they had the law on their side.

Many people believed that new roads ought to be built and congestion charging reassessed. Otherwise, the trial gave rise to ideas, suggestions and criticisms in a number of areas, such as political manoeuvring, the cost of the trial, other areas with which the reform should be linked (e.g. distribution politics) and matters concerning integrity and interference in people's everyday lives. It is clear that people were reacting about more than the charge and its administration. Criticisms of various aspects of the trial may have been indirect rhetorical ways of reacting to car travel being questioned.

The authorities and politicians involved seemed ill-prepared for the wide range of reactions aroused. The value of *trialling* reforms at full scale should thus be considered, e.g. in relation to other areas of politics. The unusual circumstances of the trial also shed light on routines and habits, for example in terms of which trips were actually cancelled, thus decreasing the total number of trips. It transpired that it was not routine trips such as work, food shopping and service that were cancelled, but trips for social or leisure reasons. It was rather occasional activities and trips in the process of being developed or tested that were cancelled. The trial appears to have contributed to interrupting habit-forming processes regarding these.

The Stockholm trial also brought about a shift in the balance between various positions in the area of transport and environmental politics. In previous conflicts regarding e.g. the building of new ring roads, the environmental lobby felt justified in describing itself as disadvantaged, and often highlighted unsatisfactory circumstances, injustices and other problems associated with political decisions. With the Stockholm trial, however, it was the motoring lobby that led the conflict against the politicians.

Overall, a relatively large number of people accepted the charges and eventually voted yes in the referendum, perhaps because traffic in Stockholm is an area in which the general public want political action and concrete measures, as shown by the strongly negative and the mildly positive reactions. The fact that many of those critical of the charges provided detailed ideas for alternative measures confirms this assumption.

The trial extended the scope of politicians' and local residents' ideas about possible solutions to the problems created by Stockholm traffic. Thus in the longer term, it could well have paved the way for other types of new initiatives in the region's traffic politics.

Families with and without a car

Part C) of the thesis showed that car-owning families in suburban residential areas employed specific strategies for planning their travel. They had different timetables for different activities and performed a great deal of their activities 'en route', especially in connection with *compulsory* work trips, in contrast to the households with less car-dependent travel patterns.

The timetables for planning different activities ranged from a few weeks to days or minutes, depending on the activity involved. Using examples from the interviews and travel diaries, it can be discussed whether e.g. a mother's visit to a skin specialist, as entered in the diary, is more prioritised

than her transport of children, which is organised by mobile phone and at short notice. The mother's diary also lists early morning transport of a teenage child to a temporary job as a preschool supply teacher, showing that some children's activities, such as jobs and school, have a high priority. Some trips and activities are thus improvised for various reasons, while others are routine or are planned well in advance.

Another example of unscheduled and non-habitual journeys was a 23-year old girl being phoned by her cousin and aunt, who had bought clothes from a famous designer collection at a major store and who invited the girl and her mother to come and see the clothes. They also wanted to show off the aunt's new studio. Whithin an hour or so, the girl and her mother travelled by train and underground from the suburbs to the aunt's house in the city centre. This trip was possible because none of the four had other commitments that morning. It was a case of short-term planning and instant choices, of seizing an opportunity. But from a longer-term perspective, a trip and meeting of this kind will probably happen sooner or later. In the background, family relationships between two siblings and their daughters, needs, desires and expectations are continually changing and are manifested occasionally in shared activities. This shows that it is not easy to consistently divide trips into those planned in the short- and long-term, since planning expectations act on different levels. There is a level of fundamental values and reasons for travel, e.g. to maintain social contact with family and friends, and a level where temporary circumstances apply. From the interplay of these levels, a decision arises on whether to make a particular trip.

It was difficult to detect any influence of traffic policy instruments on travel by the car-owning families (prior to congestion charges). However, parking regulations seemed to influence their trips to the city centre, as did the risk of congestion and other inconveniences particular to the city centre and its approaches. For some informants, the perceived complicated conditions for driving in the inner city made them refrain from this almost totally, although they drove a lot outside town.

The study of the *car-free* families showed that circumstances at certain points in life, e.g. parental leave or study, dictated their choice of being car-free and mainly using public transport and bicycle. Another important circumstance was place of residence. Two of the families studied lived in the inner city, which was expressed as a goal in itself but also constituted a barrier to car ownership. In a clear parallel with the previous study, the inconveniences that hindered the car families from driving in the inner city, e.g. parking congestion, etc., hindered the families living there from

having a car at all. However, they did not perceive this as a sacrifice but rather took it for granted as a corollary to the highly prioritised goal of living in the inner city.

The two other families interviewed lived in the inner suburbs and each had a member who was a student or on parental leave. These families lived on household budgets that were partly student budgets. They regarded their situation as temporary and one family was saving money, including on current travel, to buy their own apartment or house. This was one factor controlling their choice of being car-free. Another was good public transport to the inner city and to work/university from where they lived. For these families, as for those living in the inner city, the situation of having small children and parental leave, although temporary, influenced their transportation choice. Their life was organised around parental leave, which appeared to comprise a type of slow-down or pause. Such a pause is not in line with conventional wisdom that families with small children need a car. What is overlooked is that parental leave provides an opportunity for delaying car ownership, since it offers a less tight schedule and flexibility.

Alternatives to travel

Part D) begins by discussing various possibilities for altering everyday life in a transport-saving direction. The perspective here is professional life, and in particular options for avoiding work trips by working from an office hotel near home or by using electronic communication. An analysis of staff travel showed very varying requirements and reasons for communication (e-mail, telephone, video conferences, etc.) and work-related travel, mainly due to the concrete practices involved in execution of professional duties and roles. Some professional duties involved a certain delineated and defined product or service being delivered regularly by the member of staff. In these cases small variations and little uncertainty were found in the use of trips, meetings and/or communications for doing ones job. This seemed to offer considerable opportunities for limiting travel and replacing it with other forms of communications.

Work involving less clearly delineated and defined products or services were carried out within areas such as product or business development. This affected how individuals travelled and communicated in order to carry out their professional duties. Professional duties with a high component of creativity, information-seeking and/or collaboration can generally be assumed to give rise to large variations in how trips, meetings and communi-

cations are used. Such professional duties may in fact give rise to extensive travelling that is difficult to replace with other forms of communication.

In working from an office hotel near home, concrete work tasks were similarly important. Those who delivered well-defined, mature products were able to use communications effectively and also to make few trips apart from the short trip between home and office hotel. Groups with very high work-life mobility, certain salesmen and consultants used the office hotel to compensate for/manage long- or short-distance travel to visit customers or their own head offices (often abroad).

Another controlling factor was power. In both the private and public sector, there are numerous examples of how power relationships determine who is expected to travel or communicate in a certain way. Being able to limit one's travel or accessibility can be an expression of an influential or stable position.

An important outcome of the study was that it is not sufficient to base studies of options for reducing travel on traditional sub-divisions into various branches, professions and functions. Such sub-divisions are not designed for resolving issues regarding what determines the balance between individuals being located at a particular site and travelling or communicating over space and time. It is also not sufficient to base studies solely on formal job descriptions, as these seldom coincide completely with the type of results people are attempting to achieve in their professional role or the methods they use in practice.

Travel over the course of life

The final chapter in part D) presents empirical findings on changes in travel habits over the course of life, which are often determined by changes in family circumstances, housing and work. An interesting example was the car-free families in the inner city. They were permanent inner city dwellers who did not change area or type of housing when they had children (or who did not change job if they moved house). There were no clear breaks in their travel habits. In other families, several types of change in their life situation coincided, and often affected their travel habits. Through choices and adjustments that are made relatively seldom during the course of life, individuals and families create the basic conditions for their activities and travel habits. It should therefore be noted that political actions produce different types of effect. Economic tools are often intended to act from a short time perspective and generally across the population. They therefore overlook the effects that cause some individuals and groups to be affected in the long-term and in specific ways, e.g. families that move house and

have children, where e.g. congestion changes or a new public transport line can determine whether they buy a car.

Discussion and conclusions

These studies showed that travel habits are resistant to change because they are anchored as self-evident features of everyday life. Habits absorb the shock of e.g. an increase in fuel prices or some other change in living conditions. Habits can be regarded as a buffer between experience and action in general. By dampening the leap between experience and response, habits contribute to what theorists usually regard as a benefit – the possibility of reducing planning and mental effort. Theory and empiricism indicate that habits can be replaced by other habits, but that they can rarely be reduced to a marginal feature of human life. When habits are discussed in an environmental context they are often cited as an obstacle to change, which appears to be true, at least in the short term. However it is often overlooked that habits (and lifestyles) also create opportunities and conditions for long-term solutions to environmental problems. Sustainable development is not a question of breaking habits, but of gradually replacing and retaining them.

The simple definition of a habit as a repeated action serves to classify most trips as *habitual travel*, since they are repeated by the individual. For a person making a trip for an occasional reason, that trip is not a habit. However many others may habitually make a similar trip. This means that *occasional travel* is socially and culturally affected by (other's) habits and that occasional trips can be subdivided according to how much they are modelled or affected by travel habits in the social context. It is necessary to identify both occasional and habitual trips if they are problematic from an environmental perspective. It is also necessary to know the proportion of travel that comprises occasional trips, and even these might need to be subdivided. It is thus wrong to discuss or observe habitual trips alone.

Habits in general are related to travel habits. Participating in nightlife, fishing trips or a choir, having a night in or going to work, the country, the supermarket, etc. are examples of activities around which many people build habits. While leisure activities thus often determine people's travel habits, travel habits partly control leisure activities, e.g. when a city dweller does activities that can be done 'en route'.

The researcher must aim to define these relevant contexts and habits and what they mean for everyday life, by examining the structures forming the habits and what the habits give structure to in turn.

The car can be seen as the decisive obstacle to sustainable city travel habits in the long term. Here it is not so interesting to design solutions for specific requirements, but to examine how the dominance of the car can be broken, i.e. transformed from within. This view coincides with actor network theory (ANT) and the technosociological perspective. There are cars waiting outside many front doors today and by their very presence cars create demands, desires and habits. The solution is not simply to meet these demands and desires in a different way, but to base them on new assumptions, using partly different technology in a different way.

Some structures can be influenced, e.g. by political decisions, to make it easier for people to live their everyday lives with fewer, shorter and/or calmer daily trips. The office hotel study showed how some people used local office premises to manage shortage of time, rush-hour traffic and social needs. Much could be done here to remove structural and formal barriers so that people from different sectors could share office space in the suburbs near their homes. However, daily life also includes informal, leisure-related activities planned on a more random collective basis, which within a neighbourhood can place a large burden on families in terms of transport, time and logistics. A future possibility would be to concentrate dominant activities to certain times of the day, week or year. More cyclical and less random planning could prevent ‘compulsory’ activities clashing in time.

The groups studied here were generally privileged and well-educated, with a moderate or high standard of living. Such groups include individuals with very environmentally damaging travel habits, e.g. regular air travel. If such Stockholmers were provided with more environmentally friendly ways to travel and organise their everyday life, there would be some scope for environmental taxes on the most environmentally damaging modes of travel. Stockholm also has the scope to use intrinsic, historically imposed limits, e.g. in geography and existing infrastructure.

Working (together) from different scientific perspectives

Scientific perspectives benefit from encountering each other in different contexts. It is common from e.g. a technical, statistical or economic perspective to identify problems and trends, e.g. that car travel is excessive compared with collective travel. The question arising is how preferences and behaviour can be changed. It may be necessary to define the study object in functional terms and to assess it with category-specific values.

Humanists assume that qualitative change is continually ongoing in human behaviours and that solutions to societal problems are not generally found by optimising parts of the system. People make additions to their

travel habits with new destinations, errands and ways of travel, temporally and technologically, e.g. to a new shopping centre, exercise on the way to work or project work from home, and these can be good or bad from an environmental perspective. Humanists can provide analysis of people's conditions and choices. The main and subsidiary motives for actions in a certain context can be reviewed and more socially beneficial (environmentally friendly) patterns suggested.

Research contributes to the overarching issues in environmental (sustainability) drivers of change. Regarding the problems dealt with in this thesis, it is likely that particular progress can be made in encounters between researchers and disciplines: Cultural analysts contribute knowledge on everyday life in terms of cultural patterns, while other researchers formulate problems and prerequisites. From an environmental perspective, traffic volumes, emissions and desired change can be calculated on the basis of a certain target, e.g. the national climate goals. Other researchers consider the potential for change through economic policies, or via planning buildings and infrastructure. Yet others consider the potential of technological development. Collaboration between cultural analysis and other approaches could tackle e.g. the issue of how travel habits can be changed through internal and/or external circumstances in people's lives.

I would like to work further on facilitating such cross-disciplinary research. Here, I borrowed the travel habit concept from transport economics and cultural geography and showed that not all trips are habitual (although regarded as such in some disciplines) and what the habitual aspect means for people's attitude to travel. This knowledge must now be transferred back to disciplines such as transport economics and cultural geography, so that their analyses can clarify the impact of the habit aspect on e.g. travel destinations, frequency and duration, or how people in a certain area will react to a new traffic policy measure.

The challenge is to create a picture of the balance between factors determined at different levels, e.g. political measures and cultural habits and values, and their interactions. This will require better interaction between the disciplines tasked with studying the different levels.

Noter

1. Övriga växthusgaser räknas som koldioxidekvivalenter. Svenskars utrikes flygresor samt sjöfart ingår.

2. Notera att diagrammet gäller utsläpp av växthusgaser. Flyget släpper (långt räknat) ut dubbelt så mycket växthusgaser per kvantitet fordonsbränsle som biltrafiken gör. Att energianvändningen för bilresandet är större än för flygresandet, samtidigt som utsläpp av växthusgaser (koldioxidekvivalenter) är större för flygresandet, beror på att det inte bara är koldioxid som bidrar till klimatpåverkan när utsläppen sker på hög höjd utan även utsläppen av vattenånga och kväveoxider. Ett flygplans klimatpåverkan beräknas vara 1,5–5 gånger effekten från enbart dess koldioxidutsläpp (för diagrammet har värdet antagits vara ca 2). Tabellen ovan bygger på några år gammal statistik och skulle redan behöva justeras upp en del när det gäller flyget. Även stockholmarnas *bränsleförbrukning* för flygresor kan i takt med det snabbt ökande flygresandet snart vara ikapp förbrukningen för bilresor (Åkerman m.fl. 2007).

3. Uppgifterna är baserade på de statistiska resvaneundersökningar (Allström m.fl. 2006) som gjordes 2004, d.v.s. före Stockholmsförsöket resp. 2006, under detsamma. Andelen kollektiva resor var ungefär 30 procent 2004 och 35 procent 2006. Man kan också notera att under högtrafik på vardagar, mellan 7.30–8.30 samt 16.00–17.30, görs de allra flesta resorna med kollektivtrafik. Just under denna s.k. högtrafik avverkas fler kilometer per timme i Stockholms län med kollektivtrafik än med bil.

4. Det finns även andra sätt att skilja olika slags forskning åt. Man kan t.ex. skilja på problematiserande forskning och utredande, eller på empiriska undersökningar och litteratur- och statistiksammanställningar. Det sistnämnda har mina medforskare ofta ägnat sig åt. De har då inte skapat primärkällor utan sammanställt litteratur och befintliga data för nya syften. Skillnaden mellan empirisk respektive sammanställande forskning motsvarar ofta men inte alltid den mellan grundforskning och tillämpad sådan.

5. Diskussionen i avslutningskapitlet fokuserar på ett par olika discipliner inom vilka man utför forskning kring resvanor och miljöbeteende, humanvetenskaper å ena sidan och tekniska samt ekonomiska vetenskaper å den andra.

6. En enkel resa på upp till tio mil brukar inom transportforskningen definieras som kortväga, av vilket följer att resor över tio mil räknas som långväga.

7. Regionförstoring innebär att perifera orter succesivt införlivas i en storstads arbetsmarknadsområde. Man brukar definiera en Orts införlivande med att mer än ca 20 procent av ortens arbetsföra befolkningen arbetar i den s.k. centrala regionen.

8. All vägtrafik i Stockholm över Saltsjö-Mälarsnittet passerar någon av de fyra broarna Munkbron, Centralbron, Västerbron eller Essingeleden. Se kartorna i kap. 3.

9. Reduktionismen består enligt Miller (2001b: 11f) bl.a. i förhastade slutsatser kring bilens relation till moderniteten. Man bör t.ex. inte se bilen som »orsaken« till suburbaniseringen. Längtan efter förortens kompromiss mellan stad och landsbygd har varit tydlig långt före bilen var uppfunnen, åtminstone sedan den viktorska epoken. Bristen på neutrala redogörelser för bilanvändning menar Miller hänger

samman med bilkritikers strävan efter att demonisera bilen. Den förknippas t.ex. ständigt med det maskulina. Vad som utelämnas är då den centrala betydelse bilen har för kvinnors vardagliga arbetsuppgifter. Slutligen menar Miller att litteraturen ifråga inte har greppat betydelsen av bilens globala räckvidd samt att den kan utgöra väsensskilda kulturella former bland olika grupper av människor i olika samhällen.

10. Ett annat viktigt begrepp inom ANT är *obligatoriska passagepunkter*. Såväl befintlig teknik och aktörer som regler och förståelser kan utgöra sådana punkter, vilka det i sin tur går att skapa *omvägar* runt.

11. Även den enskilde invånarens eller hushållets strävan att leva sina liv i storstaden med boende, försörjning och andra aktiviteter kan betraktas som projekt. Resorna är en viktig del av det ständiga återskapandet av vardagslivets projekt. Här blir perspektivet ett annat. Trängselskatt eller för den delen en ny busslinje eller infartsparkering är något som dyker upp som ett nytt hinder eller en ny möjlighet i många av de individuella projekten.

12. Robert Hrelja (2006) påpekar dock att den teoretiska skolbildning Collins var med om att skapa, »det starka programmet«, stod i konflikt med det som senare utvecklades till ANT.

13. Miljöavgiftskansliet (2006). Information om trafikmätningarna har månad för månad publicerats på Stockholmsförsokets officiella hemsida. Den finns tillgänglig: [/www.stockholmsforsoket.se/](http://www.stockholmsforsoket.se/) gå till »Utvärdering och mätningar« och sedan »Månadsmätningar«. Där finns också den sammanfattande slutrapporten av månadsmätningarna (Eliasson m.fl. 2006): gå till »Utvärdering och mätningar« och sedan »Sammanfattande slutrapport«.

14. Resvaneundersökningen i samband med försöket (Allström m.fl. 2006) byggde på postenkäter som besvarades av samma 26 000 invånare före resp. efter försöket. De redogjorde för sina resor under en bestämd mättag vid båda tillfällena.

15. Från och med augusti 2008 samlas de s.k. skattebesluten upp månadsvis och skickas ut för betalning till varje fordonsägare. För att detta ska ske via autogiro behöver man (från augusti 2008) ansöka om ett nytt sådant.

Lidingöbor har hela tiden kunnat ha transpondrar eftersom de omfattas av den s.k. Lidingöregeln som innebär att man slipper avgift om man kör genom betalzonen till eller från Lidingö inom 30 minuter. Ca 6 000 Lidingöbor uppgavs ha transponder i juni 2008. Men finansdepartementet har, i avsikt att förenkla administrationen av skatten, rekommenderat att Lidingöregeln ska slopas och Lidingö införlivas i skattezonen, vilket skulle innebära att Lidingöborna alltid får betala när de kör någon annanstans än inom Lidingö och innerstan. Detta förslag är omdebatterat, bl.a. eftersom det skulle uppmuntra Lidingöborna att ta bilen till innerstan i samma utsträckning som före trängselskatten.

16. Enkätsvaren fanns 30 augusti 2008 tillgängliga på kommunens hemsida: www.upplands-bro.se/download/TomsDok/Svar_totalt.pdf

17. Dennispaketet var en bred politisk uppgörelse kring Stockholmstrafiken i början på 1990-talet. Underlaget för uppgörelsen togs fram under ledning av Bengt Dennis, därav namnet. Det innehöll förslag på en mängd trafikinvesteringar, bl.a. sådana som skapade en ny motorledsring runt Stockholm. Dennispaketet innehöll också en plan för hur vägavgifter skulle tas ut och användas. Stridigheterna kring Dennispaketet gjorde att stora delar av det revs upp eller lades på is.

18. Det verkar endast vara när det finns ett utbrett kollektivt system (kollektivtrafik) vid sidan av det privata (bilism) som människor kan utveckla

de ideologier och praktiker som krävs för att i ett demokratiskt system skapa tillräcklig opinion för restriktioner på det privata/individuella systemet. Denna tes har bl.a. framförts av forskaren Lars Hultkrantz på ett seminarium om trängselavgifter i januari 2006. Seminariet ingick den årligen återkommande kongressen Transportforum, som arrangeras i Linköping av Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI.

19. Nina och Nils fyllde i resedagbok och intervjuades i november 2005. De övriga fyllde dock i sin första resedagbok i december och intervjuerna gjordes sedan under loppet av perioden med trängselskatt under första halvåret 2006. De ombads också att föra resedagbok en dag under och en dag efter försöket, vilket ca 75 procent av dem gjorde. I intervjuerna ställdes frågor med utgångspunkt i de dagboksblad som hade hunnit fyllas i vid tidpunkten för intervjun.

20. Den 1 maj 2006 sänktes priset på kollektivtrafiken kraftigt för dem som betalade kontant eller med förköpshäfte och skulle åkte över flera av Stockholms lokaltrafiks s.k.zoner. Taxesänkningen var officiellt inte en del av försöket, men i praktiken hade den naturligtvis betydelse. Sänkningen passerade dock ganska obemärkt i debatten kring, och utvärderingarna av, försöket.

21. Det verkar som Måns här hänvisar till rörliga och fasta bilkostnader tillsammans, vilket han inte gör i föregående citat, d.v.s. när han argumenterar kring hur marginell trängselavgiften är. Då väljer han att jämföra med en högre bilkostnad. Men när han talar om att det blir dyrare att åka kollektivt jämför han med en lägre bilkostnad, enbart bensinen.

22. En förflyttning räknas som en resa, vilket innebär att exempelvis en tur till Konsum och sedan hem igen räknas som två resor, mer specifikt som två inköpsresor. Om man handlar på hemväg från en fritidsaktivitet innebär det att denna hemväg innehåller två resor. Då räknar jag en av dessa som resa för fritidsaktivitet och en som inköpsresa.

23. I intervjuerna har kommunikationsformerna snarare än arbetsuppgifterna stått i fokus. Därför gör jag inte anspråk på att uttömmande beskriva de intervjuades arbetsuppgifter och yrkespraktik.

24. Av Beatas kommunikationsdagbok att döma har hon en del korta möten med sina kollegor på kontoret. Hon har bara fyllt i dagbok för en arbetsdag. Där ingår följande två möten:

13.00-13.20 Snabbmöte med kontrollern.

13.20-13.30 Snabbmöte med marknadsavdelningen.

25. I ett vidare perspektiv kan naturligtvis e-postande och telefonerande, som Erikas och Beatas, leda till kontakter och kunskap som gör att behov av resor för att besöka människor och platser skapas. Detta är en fråga som under de senaste decennierna diskuterats i olika sammanhang. Se t.ex. Grubler (1990: 258) som skriver »Although a number of (e.g. business) trips may be substituted by new communication technologies, /- - -/ [these] may in turn also *induce* additional travel«.

26. På alla e-kontor hanteras nyanmälningar, i vissa fall hanteras även andra tjänster, t.ex. upprättande av handlingsplan samt vägledning. I den aktuella studien fokuserades på nyanmälningar.

27. Rummet har utformats med belysning, möblering och textilier för att skapa en god miljö för mötena. Överföringen sker över existerande infrastruktur av optisk eller elektronisk fiber, men kommunikationen sker inte via internet och persondator utan som en okomprimerad videosignal via ett separat medienät. Detta ger en mer

tv- eller kanske hemmabiomässig bildkvalitet jämfört med vad man för tillfället kan få genom bildöverföringstjänster via internet.

28. Övergången från projektstatus till kontinuerlig verksamhet innebär att man behöver välja mellan alternativa omvägar. Enligt de ingenjörer på KTH som har installerat tekniken kan transmissionen ske på olika sätt, antingen som vid tidpunkten för studien (och att man kommer till en överenskommelse om vad det ska kosta att ha tillgång till nätet) eller så används en vanlig dator och en bra mjukvara. Mjukvaran behöver införskaffas och personalen behöver utbildning på att hantera den, men i övrigt kan verksamheten löpa vidare som vanligt.

29. Jag sökte på morgonflyg mellan Stockholm och Ronneby (som betjänar Karlskrona), Karlstad respektive Sundsvall och fann att Yngves resonemang håller streck. Mellan 6 och 7 på vardagsmorgnar lyfter plan till Stockholm från dessa orter, mellan 8 och 9 går enbart flyg ut från Stockholm till de tre städerna.

30. Enligt uppgifter från mina meddelare kan motiven för att välja dessa hotell handla om att befinna sig i ett visst attraktivt område med möjligheter till kundkontakter eller att ett internationellt företag har en policy att anlita en viss kontorshotellkedja.

31. Kontorshotellet i Kista valdes bort eftersom det var företag och personer med ett särskilt intresse av att befinna sig i den företagarmiljön som hade sökt sig dit snarare än sådana som bodde i närheten. Förutom personerna på kontorshotellen intervjuade jag en person som arbetade hemma. Han hade dock för ett antal år sedan haft sin arbetsplats på ett kontorshotell.

32. Ovanstående gäller flertalet intervjuade, men ett av paren i Nacka alternerade mellan bil, kollektivtrafik och cykel för pendlingsresorna trots att parkering och framkomlighet inte verkade vara något problem. De hade dock bara en bil i hushållet och var heller inte högavlönade privattjänstemän.

33. Intensifieringen av klimatdebatten uppstod i samband med Al Gores klimatfilm »An Inconvenient Truth« (maj 2006) samt den brittiska s.k. Stern-rapporten »The economics of climate change : the Stern review« (oktober 2006) om klimateffekter och deras ekonomiska konsekvenser.

34. Även i kommande mångvetenskaplig forskning som jag deltar i, kring bl.a. sopors uppkomst och deras väg genom samhället via hushållen, ingår scenarier och förslag på styrmedel. Se www.hallbaravfallshantering.se.

35. Ett annat begrepp som använts för att fästa uppmärksamheten på tänkbara och tillfälliga resor är motility, vilket är konstruerat från potential for mobility, se t.ex. Latimer och Munro (2006).

Litteratur

- Aftonbladet (2005). *Gräddfil för politikerna*. Stockholm. Nyhetsdelen, 13 oktober, sid 13.
- Allström, Andreas m.fl. (2006). Förändrade resvanor i Stockholms län. Effekter av Stockholmsforsöket. Trivector rapport 2006:67, version 0.5. www.stockholmsforsoket.se (sökväg: Utvärdering och mätningar/ Utvärdering/ Resvanor).
- Andréasson, Håkan (2000). *Resenärer i bilsamhället*. Göteborg: Skrifter från etnologiska föreningen i Västsverige, nr 30. Etnologiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Andrén, Carl-Gustaf (2007). Forskning, Nationalencyklopedin. http://ne.se/jsp/search/article.jsp?i_sect_id=173283&i_history=1.
- Arnstberg, Karl-Olov (1997). *Fältetnologi*. Stockholm: Carlssons.
- Bamberg, S., D. Rölle & C. Weber (2003). »Does habitual car use not lead to more resistant change of travel mode?« *Transportation* 30: 97–108.
- Baradaran, Siamak (2008). *Trafik till, från och inom trängselskattesnittet. Lägesrapport, kvartal 1–2008*. Stockholm, Trafikkontoret.
- Berger, Peter & Thomas Luckman (1991). *The social construction of reality : a treatise in the sociology of knowledge*. London: Penguin.
- Bourdieu, Pierre (1984). *Distinction. A Social Critique of the Judgement of Taste*. London: Routledge & Kegan Paul.
- Brembeck, Helene, Karin M. Ekström & Magnus Mörck (2007). Shopping with Humans and Non-humans, i *Little monsters : (de)coupling assemblages of consumption*, Helene Brembeck, Karin M. Ekström & Magnus Mörck (red.). Berlin: Lit Verlag.
- Böhm, Steffen m.fl. (red.) (2006). *Against automobility*. Malden, MA: Blackwell.
- Campbell, Colin (1996). Detraditionalization, Character and the Limits to Agency, i *Detraditionalization. Critical Reflection on Authority and Identity*, Paul Heelas, Scott Lash & Paul Morris (red.). Cambridge, Mass.: Blackwell.
- Conradsson, Birgitta (1988). *Kontorsfolket. Etnologiska bilder av livet på kontor*. Stockholm: Nordiska museet. Etnologiska institutionen, Stockholms universitet.
- Czarniawska, Barbara (2005). *En teori om organisering*. Lund: Studentlitteratur.
- David, Paul (1985). »Clio and Economics of QWERTY.« *The American Economic Review* 75(2): 332–337.
- de Certeau, Michael (1984). *The practice of everyday life*. London/Los Angeles: University of California Press.
- Ehn, Billy & Orvar Löfgren (2001). *Kulturanalyser*. Malmö: Gleerup.
- Ehn, Billy & Orvar Löfgren (2007). *När ingenting särskilt händer. Nya kulturanalyser*. Stockholm/Stehag: Brutus Östlings bokförlag Symposion.
- Eliasson, Jonas m.fl. (2006). Analysgruppens sammanfattning, Miljöavgiftskansliet, Stadsledningskontoret, Stockholms Stad. www.stockholmsforsoket.se (sökväg: Utvärdering och mätningar/ Månadsmätningar/ Juli 2006 – sammanfattande analys).

- Eliasson, Jonas & Mattias Lundberg (2003). Försök med miljöavgifter i Stockholm. Underlag för utformning och genomförandeplan, Transek AB. www.stockholmsforsoket.se (sökväg: Informationsmaterial/ Bakgrundsdokument).
- Featherstone, Mike, Nigel Thrift & John Urry (red.) (2005). *Automobilities*. London: Sage.
- Flyvbjerg, Bent (2001). *Making Social Science Matter. Why social inquiry fails and how it can succeed again*. Cambridge University Press.
- Forsemalm, Joakim (2007). *Bodies, Bricks & Black Boxes. Power Practices in City Conversion*. Göteborg: Digressiv Produktion. Etnologiska institutionen, Göteborgs Universitet.
- Fuehrer, Paul (2007). Dagens och framtidsbildernas tidsanvändning, i *Bilder av framtidsstaden: Tid och rum för hållbar utveckling*, Anders Gullberg, Mattias Höjer & Ronny Pettersson (red.). Stockholm/Stehag: Symposion.
- Godskesen, Mirjam (2002). *Rutiner og brud i hverdagens transport*. Köpenhamn: Institut for Produktion og ledelse, Danmarks tekniske universitet.
- Grahn, Wera (1995). *Liv utan bil – en livsstilstudie av bilfria barnfamiljer*, Rapport från Bilprojektet på Nordiska museet, Stockholm.
- Grübler, Arnulf (1990). *The Rise and Fall of Infrastructures*. Heidelberg: Physica-Verlag.
- Gullberg, Anders (2001). *City – drömmen om ett nytt hjärta. Moderniseringen av det centrala Stockholm 1951–1979. Del 2*. Stockholm: Stockholmia förlag.
- Gullberg, Anders, Mattias Höjer & Ronny Pettersson (2007). *Bilder av framtidsstaden: Tid och rum för hållbar utveckling*. Stockholm/Stehag: Symposion.
- Gullberg, Anders & Karolina Isaksson (2008). Sagolik succé eller försåtligt fiasko : Trängselskatten och stockholmstrafikens dilemma, i *Stockholmsförsöket. En osannolik historia*, Karolina Isaksson (red.). Stockholm: Stockholmia Förlag.
- Gullberg, Anders & Per Lundin (2007). Stockholms urbanutveckling, i *Bilder av framtidsstaden: Tid och rum för hållbar utveckling*, Anders Gullberg, Mattias Höjer & Ronny Pettersson (red.). Stockholm/Stehag: Symposion.
- Gullström, Charlie (2008) Nära möten trots stora avstånd, i Johansson, Birgitta (red.) *Ska hela Sverige leva?* Stockholm: Forskningsrådet Formas.
- Gustavsson, Hans-Åke (2006). Kunskapen om och attityder till Stockholmsförsöket. Försöket med miljöavgifter/trängselskatt och utbyggd kollektivtrafik. Slutrapport. Resultat från intervjuer med boende i Stockholms län 2 maj–23 maj 2006, USK, Utrednings- och statistikkontoret, Stockholms Stad. www.stockholmsforsoket.se (sökväg: Utvärdering och mätningar/ Utvärdering/ Kunskaper & attityder).
- Hagman, Olle (1999). *Bilen, naturen och det moderna: om natursynens omvandlingar i det svenska bilsamhället*. Göteborg: Socialantropologiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Hagman, Olle (2005). *Bostadsortens betydelse för vardagens resor. Fem fallstudier i Göteborg och Katrineholm*. Göteborg, Avdelningen för teknik- och vetenskapsstudier. STS Research Reports No 11.
- Hagman, Olle & Håkan Andréasson (2006). *Vägvisare mot en hållbar stad? En intervjustudie i tre bostadsområden i samband med Stockholmsförsöket 2005–2006*, Science and Technology Studies, Göteborgs Universitet. Huvudrapport för vägverket, projektnummer 1958.

- Hansson, Sven Ove (2007). »What is technological science?« *Studies in History and Philosophy of Science* 38: 523–527.
- Hrelja, Robert (2006). *I hettan från ångpannan. Vetenskap och politik i konflikter om tekniska anläggningar*. Lund: Arkiv. Tema T vid temainstitutinen, Linköpings universitet.
- Högdahl, Elisabeth (2003). *Göra gata. Om gränser och kryphål på Möllevången och i Kapstaden*. Gidlunds förlag. Etnologiska institutionen, Lunds universitet.
- Jonsson, Daniel K. (2006). *Situations of Opportunity for Infrasegments*. Stockholm: Institutionen för samhällsplanering och miljö, Kungliga Tekniska Högskolan.
- Krantz, Lars-Gunnar (1999). *Rörlighetens mångfald och förändring. Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996*. Göteborg: Handelshögskolan, Göteborgs universitet.
- Krantz Lindgren, Petra (2001). *Att färdas som man lär. Om miljömedvetenhet och bilåkande*. Gidlunds förlag. Statsvetenskapliga institutionen, Göteborgs universitet.
- Latimer, Joanna & Rolland Munro (2006). Driving the social, i *Against automobility*, Steffen Böhm m.fl (red.). Malden, MA: Blackwell.
- Latour, Bruno (1998). *Artefaktens återkomst. Ett möte mellan organisationsteori och tingens sociologi*. Stockholm: Nerenius & Santérus förlag.
- Latour, Bruno (1998). Teknik är samhället som gjorts hållbart, i *Artefaktens återkomst. Ett möte mellan organisationsteori och tingens sociologi*. Stockholm: Nerenius & Santérus förlag.
- Lindén, Anna-Lisa (2001). *Allmänhetens miljöpåverkan – energi, mat, resor och socialt liv*. Stockholm: Carlsson.
- Lundin, Per (2008). *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm: Stockholmia förlag. Institutionen för filosofi och teknikhistoria, KTH.
- Metro (2005). (*Titel saknas*). Stockholmsutgåvan, 22 augusti, sid. 11.
- Miljöavgiftskansliet (2006). Fakta och resultat från Stockholmsförsöket. Andra versionen – augusti 2006, Miljöavgiftskansliet, Stockholms stad. www.stockholmsforsoket.se (sökväg: Utvärdering och mätningar/ Utvärdering/ Sammanfattande slutrapport).
- Miller, Daniel (2001). *Car cultures*. Oxford: Berg.
- Miller, Daniel (2001b). Driven societies, i *Car cultures*, Daniel Miller (red.). Oxford: Berg.
- Moberg, Åsa m.fl. (2008). *Hållbarhetsbedömning av en medierad tjänst – en pilotstudie*, KTH Centre for Sustainable Communications. Report from the KTH Centre for Sustainable Communications. TRITA-SUS 2008:1.
- Modig, Karin m.fl. (2005). *Resvanor i Stockholms län 2004 – inför utvärderingen av Stockholmsförsöket*. Trivector rapport 2005:25. www.stockholmsforsoket.se (sökväg: Utvärdering och mätningar/ Utvärdering/ Resvanor).
- Nordlund, Ann (2002). *Environmentally Significant Behavior. Effects of Values, Norms, Attitudes and Habits*. Psykologiska institutionen. Umeå: Umeå universitet.
- O'Dell, Tom (2007). *My Soul For A Seat. Commuting and the Routines of Mobility*. Paper till Forskarseminarium, Etnologiska Institutionen, Lund, 5 november 2007.
- Ó'Riain, Seán (2004). Networking for a Living, i *The Blackwell Cultural Economy Reader*, Ash Amin & Nigel Thrift (red.): Blackwell Publishing.

- Prøysen, Alf (1956). *Killingen som kunde räkna till tio*. Stockholm: Rabén & Sjögren.
- Rayner, Steve & Elisabeth L. Malone (1998). Why study human choice and climate change?, i *Human Coice and Climate Change. Volume two. Resources and Technology*, Elisabeth L. Malone Steve Rayner (red.). Columbus, Ohio: Batelle Press.
- RTK (1995). *Stor- och lågkonsumenter av trafik i Stockholms län*, Regionplane- och trafikkontoret, RTK Rapport 9, 1995.
- RTK (2003). *Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen*, Regionplane- och trafikkontoret, RTK.
- Räsänen, Minna (2006). *Om möten i Distansen: Uppfattningar om möten på distans mellan arbetssökande och handläggare*. Stockholm, Avdelningen för Människadatorinteraktion. Kungliga Tekniska Högskolan (KTH). Technical report, HCI-report series, HCI-42.
- Røpke, Inge & Mirjam Godskesen (1998). *Teoretiske perspektiver på hverdagsliv og transport*. Trafikdage på Aalborg Universitet.
- Sandqvist, Karin & Suzanne Kriström (2000). *Ungdomar uppväxta med och utan bil*. Hur använder hushållet sina resurser, Linköpings universitet.
- Sandqvist, Karin & Suzanne Kriström (2001). *Getting along without a family car. The role of an automobile in adolescents' experiences and attitudes. Part 1, inner city, Stockholm*. Stockholm, Institutionen för individ, omvärld och lärande, Lärarhögskolan. Forskning nr 3.
- Sennett, Richard (1999). *När karaktären krackelerar. Personliga konsekvenser av att arbeta i den nya kapitalismen*. Stockholm: Atlas.
- Shove, Elisabeth (2002). *Rushing around: coordination, mobility and inequality*. Draft paper for the Mobile Network meeting, Department of Sociology, Lancaster University.
- Shove, Elisabeth & Alan Warde (2002). Inconspicuous Consumption: The Sociology of Consumption, Lifestyles and the Environment, i *Sociological Theory and the Environment. Classical Foundations, Contemporary Insights*, F H Buttel et al R E Dunlap (red.). New York and Oxford: Rowman & Littlefield.
- Shove, Elisabeth (2003). *Comfort, cleanliness and convenience : the social organization of normality*. Oxford: Berg.
- Shove, Elisabeth m.fl. (1998). Energy and social systems, i *Human Coice and Climate Change. Volume two. Resources and Technology*, Elisabeth L. Malone Steve Rayner (red.). Columbus, Ohio: Batelle Press.
- SIKA (2002). *Persontransporternas utveckling till 2010*, SIKA Rapport 2001:2.
- Sjöström, Jörgen (2008). Jordåret 2008, Dagens Nyheters nätupplaga, DN.se, 2008-06-25 samt även i den tryckta tidningen, kulturdelen samma datum. <http://www.dn.se/DNet/road/Classic/article/o/jsp/print.jsp?&a=797727>.
- Stahre, Ulf (1999). *Den alternativa staden. Stockholms stadsomvandling och byalagsrörelsen*. Stockholm: Stockholmia. Etnologiska institutionen, Stockholms universitet.
- Steen, Peter m.fl. (1997). *Färder i framtiden. Transporter i ett bärkraftigt samhälle*. KFB-rapport 1997:7.
- Theodorson, George A. & Achilles G.Theodorson (1969). *A Modern Dictionary of Sociology*. New York: Thomas Y Crowell.
- Tillberg, Karin (2001). *Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället. Ett tidspussel*

- med geografiska och könsmässiga variationer. Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet.
- Urry, John (2004). »The 'system' of automobility.« *Theory, Culture and Society* 21(4/5): 25–39.
- Waldo, Åsa (2002). *Staden och resandet : mötet mellan planering och vardagsliv*. Lund: Sociologiska institutionen, Lunds universitet.
- Verplanken, B & H Aarts (1999). Habit, attitude and planned behaviour: Is habit an empty construct or an interesting case of goaldirected automaticity?, i *European Review of Social Psychology*. Chichester, England: Wiley: 101–134.
- Verplanken, B m.fl. (1994). »Attitude versus general habit. Antecedents of travel mode choice.« *Journal of applied social psychology* 24(4, feb 15 1994): 285–300.
- Vilhelmson, Bertil (2002). *Rörlighet och förankring – Geografiska aspekter på människors välfärd*. Göteborg, Department of Human and Economic Geography. Choros, 2002:1.
- Wilk, Richard (2002). »Consumption, human needs, and global environmental change.« *Global Environmental Change* 12(1): 5–13.
- Wilk, Richard (2007). *The Edge of Agency: Routines, Habits and Volition*. Paper till Forskarseminarium, Etnologiska Institutionen, Lund, 5 november 2007.
- Willim, Robert (2002). *Framtid.nu : flyt och friktion i ett snabbt företag*. Stockholm/ Stehag: Symposion. Etnologiska institutionen, Lunds universitet.
- Winch, Peter (1994). *Samhällsvetenskapens idé och dess relation till filosofin : jämte Fyra essäer*. Stockholm: Thales.
- Åkerman, Jonas m.fl. (2000). *Destination framtiden. Vägar mot ett bärkraftigt transportsystem*, Kommunikationsforskningsberedningen (KFB). KFB-rapport 2000:66.
- Åkerman, Jonas m.fl. (2007). *Tvågradersmålet i sikte? Scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050*, Naturvårdsverket. rapport 5754, oktober 2007.