

siktsfullt påpekat hur en process påverkas av det som föregått den, men kanske framför allt av alla de små handlingar och fenomen som sker på vägen mot det uppställda målet (det som Forsemalm kanske skulle kalla "aktanter")."Eftersom handlandet består i att trä in sin egen tråd i en väv som man inte själv har vävt kan det frambringa historier med samma självklarhet som tillverkningen framställer ting och föremål. Den mest ursprungliga produkten av handlandet är inte förverkligandet av uppsatta mål utan de oavsiktliga historier som växer fram när vissa mål eftersträvas och som för de handlande personerna kan framstå som biprodukter till görandet. Det som blir kvar av deras handlande är inte de impulser som satte dem själva i rörelse utan de historier dessa gav upphov till."

Och några av alla dessa historier har Joakim Forsemalm skrivit om i sin avhandling.

*Elisabeth Högdahl, Helsingborg/Lund*

Greger Henriksson: *Stockholmarnas resvanor – mellan trängselskatt och klimatdebatt*. Avdelningen för miljöstrategisk analys, Kungliga Tekniska högskolan, Stockholm 2008. 193 s., ill. English summary. ISBN 978-91-628-7611-1.

Greger Henrikssons avhandling *Stockholmarnas resvanor – mellan trängselskatt och klimatdebatt* handlar om hur människor skapar och upprätthåller sina resvanor i en storstadsmiljö. Med utgångspunkt i konkreta exempel försöker han att väga in hur både materiella strukturer och sociala, kulturella och individuella faktorer samverkar när människor planerar och väljer sina resor. Han gör det mot bakgrund av att transporter orsakar problem på miljöområdet. Det är ur miljöfrågan, och särskilt frågan om transporternas klimatpåverkan, som han hämtar det patos som genomsyrar hela avhandlingen. Den är skriven med ett stort personligt engagemang och med övertygelsen att nuvarande förhållanden kan förändras till det bättre. Han har valt att studera Stockholm eftersom han menar att beroendet av transportsystemen är mer komplext där än i mindre städer. Komplexiteten har vuxit fram i en historisk process och enligt Henriksson påverkas Stockholmstrafiken fortfarande av beslut som tagits för länge sedan, t.ex. när det gäller utbyggnaden av väg- och tunnelbanenät. Han pekar också på de stora skillnader som gäller i förutsättningar inom Stockholmsområdet,

särskilt mellan innerstaden och förorterna, men även mellan olika förorter.

Avhandlingen är inte tesdrivande utan undersökande. Med en inte alltför långsökt metafor skulle man kunna säga att författaren tar med läsaren på en resa där han upptäcker och pekar på olika företeelser utefter resans väg. Särskilt vill han undersöka hur vanor skapas och förändras, när antingen omgivningen förändras eller när människorna rör sig mellan olika livsfaser, som när de ändrar boende eller byter arbete. Då uppstår "brytpunkter" i vardagen. Henriksson kallar dem också för "möjlighetsfönster". Med rätt stöd skulle de kunna leda till val som är mer hållbara ur miljösynpunkt.

Det empiriska materialet hämtar han från fyra fallstudier som han gjort i samband med olika forskningsuppdrag. Den mest omfattande och den som ges mest utrymme i avhandlingen gjordes i samband med försöket med trängselskatter våren 2006. Av de andra handlar en om familjer med bil och en om familjer utan bil. Den sista fallstudien består av fyra delstudier där han undersöker olika alternativ till transporter, som elektronisk kommunikation och att arbeta på kontorshotell. När det gäller ett par av dessa har jag lite svårt att se kopplingarna till avhandlingens rubrik och huvudtema.

I alla fyra fallstudierna har han använt sig av kvalitativa intervjuer, där han styrt in samtalet på olika teman, men där frågorna formulerats under intervjuens gång. Det är en metod som han menar leder fram till mer empatiska redogörelser för trafikanternas användning och upplevda behov än vad som är vanligt i bilkritisk forskning. I tre av studierna har han dessutom låtit de intervjuade fylla i resedagböcker där resorna kartlagts mer i detalj. De har använts som underlag i intervjuerna och i några fall har de fyllts i under själva intervjun. I studien av trängselskatteförsöket gjordes också många kortare intervjuer "på stan", där han bokstavligen fångade människorna i farten, som den kvinna som intervjuades "en vintermorgon under en rask promenad mellan infartsparkeringen och tunnelbanan".

Genom de kvalitativa intervjuerna låter Henriksson oss komma nära människorna och höra deras berättelser, och han låter dem redogöra för sina motiv bakom handlingarna. Vi får bl.a. möta en man som bytte från bil till kollektivtrafik under Stockholmsförsöket. Han var i 50-årsåldern och sade att orsaken var att han ville dra ner på sin arbetstid. Att åka kollektivt trodde han skulle göra honom mer disciplinerad. Han märkte också att det blev billigare och han blev överhuvudtaget mer prismedveten, så att de dagar han åkte bil stannade han

kvar till efter avgiftstid. Han gjorde det trots att han egentligen hade råd, men han var negativ till avgiften och tyckte att det var en onödig och irriterande kostnad. Efter försöket började han åka bil igen. Vi får också möta en som Henriksson kallar en ”undviker-city-bilist”. Det är en kvinna som före försöket brukade parkera bilen vid Danderyds sjukhus när hon skulle in till stan och fortsätta därifrån med tunnelbana, eftersom hon inte gillar att parkera inne i stan, särskilt inte i parkeringshus. Istället hade hon provat sig fram till en annan lösning. Men under Stockholmsförsöket försvann den möjligheten när parkeringen vid sjukhuset reserverades för de boende i Danderyds kommun. Nu tvingades hon att prova andra lösningar, som att lämna bilen på jobbet och samåka hem med sin man.

Avhandlingens teoretiska underbyggnad följer två huvudspår. Det ena handlar om vanor. Henriksson pekar på att teoribildningen kring vanor och rutiner är relativt outvecklad. En orsak till detta skulle kunna vara att de senaste decenniernas fokus på reflexivitet gjort att många samhällsforskare mer inriktat sig på situationer där människor ställs inför aktiva val.

En vanlig definition av vanor är att de är beteenden som upprepas. De ger möjlighet att återkoppla till egna och andras erfarenheter. De institutionaliseras och blir till självklarheter: ”så här gör vi”. Det gör det svårt att se dem. Merparten av våra vanor befinner sig utanför vår uppmärksamhet. Rutiner och vanor är nödvändiga för att ge mening åt vår vardag. De gör att vi kan påbörja handlingar utan planering. De hjälper oss också att förutsäga andras handlingar. De är tröga, men de kan förändras. Allt är dessutom inte styrt av vanor. Hela tiden tillkommer nya möjligheter och krav som vi beaktar i medvetna handlingar, och som ibland leder till nya vanor. Henriksson pekar också på att en vana kan behållas även när de yttre omständigheterna förändras, antingen för att vana inte medvetandegörs eller för att den medvetet behålls.

Henriksson visar att begreppet ”resvanor” ofta tillämpats på ett oreflekterat sätt, inte minst i s.k. ”resvaneundersökningar”. Enligt honom handlar de undersökningarna inte om resvanor utan om resor. Om det rör sig om vanemässiga resor eller inte ger de inget svar på. Henriksson vill använda begreppet mer restriktivt eftersom det är just det vanemässiga i resandet han vill komma åt. Han föreslår en analytisk indelning i ”vanoresor” och ”tillfällighetsresor”, men han pekar samtidigt på den gråzon som finns mellan dem. Exempelvis kan en resa som görs för första gången vara påverkad av

andras vanor. I varje samhälle finns en strävan efter förutsägbarhet i interaktionen mellan människor. Det gör att man ofta tar efter vad andra gör. Dessutom görs många resor för att upprätthålla andra vanor. Då måste man även fokusera på det vanemässiga i det man reser till, inte bara i själva resan. Slutligen finns också det omvända, när man anpassar andra aktiviteter för att de passar in på vägen i en etablerad vaneres.

Ett av kapitlen handlar om reaktionerna på Stockholmsförsöket. Här presenteras en rad kritiska synpunkter som handlar om både hur det kom till och om hur det var utformat. Enligt Henriksson kan de olika kritiska synpunkterna tillsammans ses som ett uttryck för att man inte gillar skatten som sådan. Det är särskilt här han kommer in på avhandlingens andra teoretiska huvudspår, det som handlar om ”aktörsnätverk”. Ett sådant består av både mänskliga aktörer och materiella ting som värvas till ett projekt av något slag, och där projektets program översätts till de olika aktörerna eller ”aktanterna”. Med ett begrepp från aktörsnätverksteorin kan försöken att motverka eller ifrågasätta skatten betraktas som ”anti-program”. De medel man då använder övertar en del av det mänskliga aktörskapet för dessa anti-program, vare sig det gäller verbala argument eller tekniska föremål, som de s.k. tullkepsarna som användes för att dölja bilens registreringsnummer. De blev aktanter i anti-programmen på samma sätt som transpondrar och tullkameror var aktanter i trängselskatteprogrammet.

Henriksson skriver att det troligen är så att en reform ”på prov” ger mer blandade reaktioner än om man bara lägger fram ett förslag. Stockholmsförsöket blev en kulturell brytpunkt som tvingade människor att ta ställning och fundera över sitt och andras resande. Det gjorde att de såg samband mellan trafikfrågor och andra frågor, som klimatpolitik, rättvisa och övervakning. För många handlade det om mer än bara ett betalsystem. Det handlade om frihet och kontroll och om relationen mellan stat och individ. En intressant iakttagelse är att de som var positiva till försöket inte hade särskilt detaljerade synpunkter. Enligt Henriksson kan det bero på att de tyckte sig ha politiken på sin sida. Försöket vände på maktrelationerna. I vanliga fall när det gäller trafikfrågor har miljöintressena varit i underläge och fått formulera motargument och anti-program. Nu var det bilintressenterna som tvingades att göra detta och det avspeglar sig i intervjuerna. Det var de kritiska som tänkt mest och vässat sina argument mest. Att många ändå accepterade skatten skulle kunna bero på att de ser ett behov av konkreta åtgärder. Det styrks också

av att de som var negativa ofta förde fram detaljerade alternativa förslag.

Det var många som på olika sätt tog avstånd från projektet. Några valde att låta bli att köra. Henriksson kallar det ett privat avståndstagande och menar att det är symboliskt. De handlade efter sin egen övertygelse, men de bidrog till att biltrafiken minskade och därmed alltså till att projektet blev lyckat. Det fanns även de som valde att undvika de s.k. transpondrarna och det betalningssystem med autogiro som var kopplat till dessa. Även detta betraktar han som en symbolisk protest, som skapade merarbete både för administrationen och för dem själva. Några fortsatte att köra, men försökte undvika att bli räknade, bl.a. genom att dölja nummerplåten. Det senare kunde förstås också ses som ett sätt att spara pengar. Ytterligare ett alternativ kunde vara att i protest köra så mycket som möjligt när man väl betalat de sextio kronor som var den maximala avgiften per dygn.

Enligt Henriksson gynnas bilburna transporter på ett sätt som ibland står i konflikt med samhällets miljömål. Ett par exempel hittar han bland de bilburna barnfamiljerna, där det fanns några som hade tjänstebil. En av dem berättade att han brukade ta tjänstebilen till jobbet i stan eftersom företaget betalade parkeringen för honom, men för arbetsresorna inne i stan åkte han kollektivt för att det var svårt att hitta parkering. Parkeringsförmånen var kopplad till tjänstebilen. Av den anledningen var det dessutom flera som satt och åkte in till stan i onödigt stora bilar. Som en kontrast kan man se de bilfria barnfamiljer författaren talat med. De argumenterade både för de transportmedel som de vanemässigt använde i vardagen och mot bilen. Det senare tolkar Henriksson som ett tecken på att bilinnehav betraktas som en norm. Det gör att de som inte använder bil känner ett behov av att förklara sig.

Det är vanligt att barnfamiljer motiverar sitt bilinnehav med att de har ett pressat tidsschema, men ingen av de fyra bilfria familjer som Henriksson intervjuat sa att de upplevde någon tidspress i vardagen. Han skriver att det skulle kunna bero på att barnen fortfarande var små och att åtminstone en av föräldrarna i varje familj var barnledig. Ändå var det anmärkningsvärt att de var mest nöjda med just vardagens resor. Enligt Henriksson kan en förklaring till att de inte upplever något behov av bil i vardagen vara att de bor i Stockholm, där kollektivtrafiken fungerar bra och där svårigheten att parkera kan göra bilresor besvärliga. Att några av dem uppger att de saknar bil på helger och semestrar skulle kunna innebära att de så småningom skaffar bil för dessa resor.

Dagens utbyggnader av externa köpcentra kan då bli det som avgör valet.

En av Henrikssons huvudpoänger är att villkoren för resandet skapas av bebyggelsen och transportsystemen tillsammans med de sociala och kulturella mönstren. Det finns en relativ, men inte någon absolut samstämmighet i hur människorna tolkar dessa villkor. Strukturerna ger ett visst manöverutrymme. Transportsystemen både möjliggör handlingar som uppfyller kulturella och sociala förväntningar, och de bidrar samtidigt till att förändra dessa förväntningar. I ett villaområde där alla använder bil skapas en legitimitet för bilen. Det kan vara lättare att förändra resmönstren i ett område där variationen från början är större.

I ett av kapitlen gör Henriksson ett tvärsnitt genom de olika fallstudierna och ser resvanorna i ett livscykelperspektiv. Han håller då å ena sidan med de forskare som talat om en tidig prägling, men säger å andra sidan att varje fas i livet har sina egna mönster. Några har bott i städer hela livet. När de bytt lägenhet har förändringarna i resandets förutsättningar varit små. Några har flyttat från andra ställen och in till centrum. En del av dem hade vant sig vid bil, men gjorde sig av med den vid flytten in till stan som kom i en fas i livet när mycket annat också förändrades, som att några av dem började studera. Enligt Henriksson är det troligt att förutsättningen för förändring ökar ju fler sådana brytpunkter som sammanfaller i tiden. Några har flyttat från innerstan och ut till förorten. Flytten har motiverats av ändrade familjeförhållanden och har i de flesta fall lett till ökad bilanvändning. Ökningen har både hängt samman med bostadsbytet och med de nya familjeförhållandena. Henriksson visar också exempel på hur bilinnehavet kan leda till en smygande stegvis förändring av resorna, som när en familj börjar använda bilen för resor de tidigare gjort med tåg eller buss.

Något som Henriksson betonar är att transportvanor inte alltid måste betraktas som ovanor. Lika viktigt som det ur miljösynpunkt kan vara att få en del människor att bryta dåliga vanor kan det vara att få andra att behålla sina goda vanor genom att stödja dem. I de bilfria barnfamiljerna blandade alla vanemässigt olika resmedel för olika typer av resor. Vanemässigheten sparar energi och planering, och blandningen gör dem bättre förberedda för att byta transportmedel om det skulle uppstå nya behov eller om förutsättningarna skulle ändras. I de bilburna familjerna var det särskilt de arbetsresor som gjordes med bil som de skapat rutiner kring. Sådana vanor kan utgöra en buffertzona som kan

absorbera stötarna från förändringar i omgivningen, som exempelvis höjda bensinpriser. Men, när de yttre omständigheterna eller de egna önskningarna förändras, och särskilt om vanorna samtidigt medvetandegörs, kan det ibland leda till att vanor bryts och omförhandlas. Under Stockholmsförsöket var det troligen de resor som inte var styrda av vanor som förändrades mest. Trängselskatten kan då ha bidragit till att stödja sådana vanor som inte innefattade bil och på så sätt bromsa upp skapandet av nya bilvanor.

Henriksson pekar även på några andra möjligheter att komma bort från bilberoendet i staden, förutom en fortsatt trängselskatt. Det skulle kunna ske genom bättre transporttjänster, införandet av miljözoner, eller genom att bilfrihet skulle kunna bli trendigt. Samtidigt gör han en reservation. Politiker brukar föredra åtgärder som inte påverkar människors behov och önskingar, och lämna frågor om livsstil i fred. Livsstilen betraktas både som trög och som otillåten att påverka. Henriksson vill se förändringar även här, bl.a. när det gäller vår hantering av tid. Han föreslår en mer traditionell cyklisk och mindre projektbetonad kollektiv schemaläggning, där dominerande aktiviteter mer än nu förknippas med vissa tider, som vissa dagar eller delar av dagen.

Avhandlingen innehåller också en intressant diskussion om hur olika vetenskapliga perspektiv och förväntningar bryts mot varandra i forskningen om storstadsbornas resor. Författaren har arbetat i en flervetenskaplig miljö med tekniskt eller naturvetenskapligt orienterade kollegor och med finansiärer som ofta förväntat sig konkreta förslag på åtgärder. Deras förväntningar på hans forskning har mer varit inriktade på psykologiska och ekonomiska förklaringar än kulturella och sociala. För att belysa skillnaden lyfter Henriksson fram de officiella utvärderingarna av Stockholmsförsöket. De visade att vissa resor försvann under försöket, men de kunde inte förklara varför. En anledning var att de visserligen gjordes av samhällsvetare, men med naturvetenskapliga ideal. Henriksson

kallar det ”avståndstagandets paradox”, och menar att den måste lösas genom att man försöker förstå motiven bakom handlingarna. Enligt Henriksson har politiker och myndigheter haft svårt att ta till sig resultaten från sådan tolkande vetenskap. De vill hellre se deskriptiva resultat, och i synnerhet kvantitativa undersökningar. Avslutningsvis frågar han om det nu skulle vara möjligt att lyfta den kunskap han tagit fram om vanornas betydelse för hur människor reser och tänker kring sitt resande tillbaka till mer kvantitativt orienterade discipliner som kulturgeografi och transportekonomi.

Henrikssons avhandling är på det hela taget relativt välskriven och lättläst, tack vare ett genomarbetat språk och en ganska sparsam användning av tillkrånglade fackuttryck. Jag tycker att det är bra att någon fortfarande skriver på svenska! Den är inte helt fri från korrekturfel, som en del stavfel och språkliga missar, och även något fall av redundans, där en mening återkommer med några sidors mellanrum. I några fall händer det även att Henrikssons eget bilkritiska patos lyser igenom väl starkt, som när han utan kommentarer presenterar en studie som kommit fram till det lite tvivelaktiga resultatet att ”de innerstadsbor som skaffar och kör bil gör det helt enkelt för att de tycker om det”. Avhandlingens upplägg fungerar, även om jag är lite tveksam till relevansen för ett par av arbetsplatsstudierna. Särskilt när det gäller studien av trängselskattförsöket hade det varit en fördel om materialet getts en mer samlad presentation. Jag menar också att den metodologiska diskussionen kunde ha utvecklats mer, särskilt som avhandlingens styrka ligger just i det empiriska materialet, med ett djupare resonemang kring den valda metoden med kvalitativa intervjuer och dess fördelar och begränsningar. Henrikssons grepp att föra metoddiskussionen i form av ett antal frågor är originellt och pedagogiskt, men jag hade gärna sett att frågorna varit lite fler och svaren ibland lite mer reflekterande.

*Olle Hagman, Göteborg*