

berg tar ut svängarna djärvt och rejält. Han går igenom begrepp som globalisering, modernitet, postmodernitet och postmodernism, och han resonerar om EU och hur kulturarvet används för att skapa en föreställd europeisk identitet. Genom ett läsande och skrivande kring de teoretiska begreppen kommer han så småningom tillbaka till historiebok och kulturarvsförvaltning, till museernas roll och till arkeologins villkor. Här återknyter han alltså till sin egen yrkesmässiga bakgrund och till innehållet i den första boken. I bok 2 utvecklar han också resonemang om kulturarvets roll på upplevelsemarknaden och sambandet mellan turism, historiebok och kulturarvsförvaltning. Kulturarvet blir en del av marknadsföringen av platser, den identitet som kulturarvets förväntas skapa blir alltså en vara som kan köpas och säljas. Hur hanterar kulturarvsförvaltningen det? Exempelen på hur kulturarvet brukas i identitetsskapande syften hämtas både från det forna Jugoslavien och från ett mycket omtalat bildspel på Jämtlands läns museum.

Kulturarvsförvaltningen är enligt författaren en offentlig verksamhet. Men antalet privata aktörer på banan växer, inte bara inom förmedling och turistiska verksamhetsdelar, utan både inom det arkeologiska fältet och inom det byggnadsantikvariska finns en växande företagsamhet. Även detta är en tendens som är värd fördjupning. Vad betyder det för en verksamhet vars självbild säger att den är offentlig, när det kommer privata aktörer och gör ett lika bra och ofta bättre arbete? Grundberg konstaterar på flera ställen i avhandlingen olika problem relaterade till museerna – de hänger t.ex. inte med i svängarna när kulturarvet blir en del i lanseringen av platser och historiebok blir en del av upplevelseindustrin. Han saknar mötesplatser mellan kulturarvsförvaltningen och allmänheten – men det borde väl rimligen vara museerna som är det?

Där den första boken således redogör för grundläggande drag i den svenska kulturarvsförvaltningens historia, tar den andra boken vid och vidgar perspektiven. Grundbergs avhandlingsprojekt är delvis ganska spretigt. Han brinner för många frågor och det är många olika fält och problemställningar som han berör med varierande intensitet och känsla. Det faktum att avhandlingen består av två olika böcker där den första inte förebådar att det ska komma en andra, gör att det ibland är svårt att överblicka och ta till sig allt han vill säga. Formulering av syfte, mål och centrala problem finns ju på två ställen. Men de sammanhållande tankegångarna är många och dominerar ändå läsningen. Redan i den första bokens början berör författaren den

problematik med kulturarvets roll och kulturarvsförvaltningens funktioner i globaliseringens tidevarv som han sedan fördjupar och utvecklar i den andra. Kulturarvets politiska dimension är tydlig i båda böckerna och kan sägas vara den grundläggande tes kring vilken författaren spinner olika trådar. En av Grundbergs förhoppningar är att kunna bidra till och främja diskussioner och debatter om förhållandet mellan kulturarv, kulturarvsförvaltning och samhällsutveckling. Under de senaste två åren har just dessa frågor diskuterats livligt i vissa media, där framförallt Statens Historiska Museums och Riksantikvarieämbetets inriktning och utveckling stått i fokus. I sitt avhandlingsprojekt lyckas Grundberg alltså ringa in just den problemställning som är grundkordet i den pågående debatten – att kulturarvet aldrig kan vara opolitiskt – och han visar det tydligt genom flera praktiska exempel sammanvävda med teoretiska resonemang. Här har han som avhandlingsförfattare träffat mitt i prick i en aktuell debatt, något som inte är alla forskare förunnat.

Jonas Grundbergs avhandling pekar ut många möjliga forskningsbara frågor. I början av den första boken konstaterar han att han trots sin arkeologiska bakgrund inte velat särbehandla arkeologins roll inom kulturarvsförvaltningen – men detta är något som också skulle behövas. På flera ställen i avhandlingen berör Grundberg hur natur- och kulturvård tangerar varandra och hur verksamheternas tidiga historia hade många beröringspunkter, där man nu har gått skilda vägar. Som läsare får man en känsla av att det här finns ett forskningsfält med utmaningar som han gärna skulle anta. Låt oss hoppas att han gör det. Låt oss också hoppas att insikten att kulturarvet är ett relativt begrepp som kan användas i de mest skilda syften kommer att genomsyra den kulturarvsförvaltning som Jonas Grundberg beskriver och analyserar.

*Karin Gustavsson, Malmö*

Greger Henriksson: *Hållbart vardagsliv: Mer eller mindre energikrävande konsumtion*. Lic.avh. Etnologiska institutionen, Lunds universitet och Forskningsgruppen för miljöstrategiska studier, Centrum - fms, KTH, Stockholm. 133 s. ISBN 91-631-5819-1.

Nästintill varje dag hörs nya larmrapporter: Isarna på Antarktis smälter! Havsnivån stiger! Öknarna breder ut sig! Växthuseffektens katastrofala följder kommer allt

närmare vår vardag. Detta har Greger Henriksson tagit som utgångspunkt för sin licentiatavhandling *Hållbart vardagsliv: Mer eller mindre energikrävande konsumtion*, som försvarades på etnologiska institutionen i Lund 1 oktober 2004. Klimatförändringarna är till största delen en konsekvens av vår moderna västerländska livsstil, med hög konsumtion av fossila bränslen som kol och olja. Förutsättningarna för livsmedelsproduktion, tillgång till rent vatten, sjukdomars spridning etc. kan komma att förändras inom en inte alltför avlägsen framtid – även om vi vidtar omfattande förändringar nu. Konsekvenserna kommer primärt att drabba de fattiga i tredje världen, som ofta försörjer sig i utkanterna för det möjliga, där torka, erosion eller översvämningar hotar grödor och säkerhet. Vi välbärgade i de rika länderna kommer att lida *minst* av den globala klimatförändringen, samtidigt som det främst är våra levnadsmönster som måste förändras.

Henriksson diskuterar hur miljöfrågans fokus har skiftat från de lokala utsläppen och deras förhindrande på sextio- och sjuttio-talet till ovan nämnda globala miljöproblem. Föreställningar om vem som har ansvar för miljöfrågorna har skiftat. På sextio- och sjuttio-talet stod främst privata och statliga företag i fokus. Det var genom att tvinga dessa till bättre resursanvändande, noggrannare kontroller och bättre reningsprocesser som miljöbelastningen skulle minska.

Miljöfrågorna är idag inkorporerade på de flesta nivåer i näringsliv och politik. Detta föregicks av en lång kamp från miljörelsernas sida, vilket resulterat i vad som idag kallas *ekologisk modernisering*. Begreppet myntades av samhällsvetenskapliga forskare i Tyskland och Holland. Statsvetarna Martin Jänicke och Gert Spaargaren hävdade att den ekologiska moderniseringen i första hand var resultatet av att staten i västerlandet förlorat kontrollen över industrin och nu måste ägna krafterna åt att lösa problem efterhand istället för att förebygga dem. Sociologen Maarten A. Hajer tillförde perspektivet att miljörelsen fört in miljöfrågorna på den offentliga och politiska dagordningen. Resultatet blev att miljöfrågorna kom att inkorporeras i etablissemangets begreppsvärld, men samtidigt förlorade sin radikala sprängkraft. Ekologisk modernisering står alltså för gröna lösningar inom samhällets ramar. I förlängningen har detta gjort att den enskilde konsumenten får ta ett större ansvar för miljöfrågorna, eftersom köpkraften blivit ett accepterat politiskt instrument i marknadsanpassade samhällen. Den enskildes val fungerar som utgångspunkt för politiska beslut.

Det är här vi närmar oss de tre teman som Henriks-son undersökt: Transporter, tvätt och lokal kunskap om miljön. Hans tanke är att dagliga transporter och tvätt kan ses som uttryck för konsumtion. Konsumtionen styrs både av vanor och av identifikation med vissa sociala symboler. Man konsumerar inte bara symboler, utan man reproducerar dem också samtidigt som man konstruerar sin identitet. Henriksson öppnar också för en diskussion kring vem som styr förändringarna i levnadssätt och vanor: Är det enskilda individer, är det ekonomisk nödvändighet eller är det Marknaden? Författaren diskuterar begreppen *livsstil*, *handlingsmönster* och *vana*. Han knyter an till sociologiprofessorn Anna-Lisa Lindéns definition av begreppet *livsstil* vilket kan ses nästan som en synonym till *handlingsmönster*. Livsstilen är förvärvad och både formas av och formar individen i relation till sin omgivning. Henriksson diskuterar också hur konsumtion och vanor är inlärd. Här, menar han, kan det finnas en nyckel till hur vanorna förändras eller kvarstår, vilket naturligtvis får bäring på miljövänligt beteende: Hur starka måste motiven vara för att man skall överväga att ändra sina vanor?

Våra vanor i fråga om bostad (jag vägrar använda det löshyllta nyordet boende), uppvärmning och dagliga transporter är de som har störst inverkan på klimatet, och någon form av storskalig strukturell omvandling måste till för att förändra dessa vanor. Varje generation har tyvärr inte möjlighet att helt på eget bevåg skapa nya vanor, eftersom stora delar av samhället är givet när man föds och växer upp. Syftet med Henrikssons avhandling är att visa hur människors val i vardagen formas på olika nivåer: mikro-, mellan- och makronivå. För att undersöka konsumtionen och dess kopplingar till miljöfrågorna har Henriksson undersökt tre olika fält genom tre exempelstudier.

Den *första studien* är en undersökning av fyra unga familjer som inte har egen bil. Alla fyra hushållen har småbarn, vilket är relevant eftersom småbarnsfamiljer anses vara i mest skriande behov av bil för sin dagliga levnad. Två av familjerna bor i Stockholms innerstad och två i förorten Bergshamra. De fyra familjerna och grunderna till deras ställningstagande att inte ha bil presenteras. Henriksson har kartlagt hur familjernas dagliga resor, veckoresor och årliga förflyttningar ter sig, främst med fokus på vilka transportslag som använts och hur dessa uppfattas av brukarna. Sammantaget visar undersökningen att det vardagliga resandet, med hämtning av barn och matinköp, upplevs som relativt oproblematiskt av alla familjerna. Helgresor

med lite större inköp löser man genom att ta taxi eller låna bil. En av informanterna hävdar att man kan ta taxi många gånger per år utan att komma upp i samma kostnad som att ha bil, vilket bilismkritiska forskare visat flera gånger. Semesterresorna blir däremot mer problematiska, och en av familjerna har löst detta genom att ha en bil som står avställd på sommarorten. En annan familj berättar om besvären att förflytta sig med bagage till semesterplatsen. Det framstår som uppenbart att semestertrafik är planerad för bilburna människor.

Några av de slutsatser som Henriksson drar i sin analys är följande: Vardagen klaras av utan bil. Myten om bilen som nödvändighet för unga barnfamiljer i storstan kan anses motbevisad. Om politiker och myndigheter skulle se detta istället för att anta att bara gamla och unga åker kollektivt skulle man lättare kunna styra bort från bilismen. Henriksson tar också upp begreppet *vägval* – vid vissa tidpunkter i livet, exempelvis vid flytt eller byte av bostadsort, är människan mer benägen att ändra sina vanor. Man skulle kunna förstärka incitamenten att inte köpa bil gentemot dem som står inför sådana vägval, och på så sätt minska andelen medborgare som övergår till dagligt bilåkande.

I den *andra delstudien* diskuteras hur tvättandet organiserats i det svenska samhället främst under nittonhundralet. Tvätten är en nödvändig verksamhet som samtidigt är ovanligt tydligt socialt konstruerad och reglerad. Hur ofta skall man tvätta? Vem skall göra det? Var skall det göras? Här diskuterar Henriksson i termer av rumslig och tidlig organisation, utifrån teknisk organisation samt skala.

Ett genomgående drag i tvättens historia är dess koppling till den för tillfället rådande uppfattningen om kvinnors roll i hemmet och på arbetsmarknaden. Ett annat tydligt drag är att tvättprocessen svårligen kan helautomatiseras om resultatet skall bli tillfredsställande. Ett visst mått av hantverk krävs alltså. Enligt Henriksson präglas tvätthistorien av motsättningar som muskelkraft kontra maskinkraft, automatiska kontra manuella processer och storskaliga kontra småskaliga anläggningar. I sin tvättstudie har Henriksson intervjuat två kvinnor som varit husmödrar sedan fyrtioalet, medan avsnittet för övrigt har karaktären av textstudie.

I korta drag går berättelsen ut på att man i början av nittonhundralet, åtminstone på landsbygden, ofta hade gemensamma tvättstugor där man tvättade för hand. I städernas lägenheter började rinnande vatten bli vanligt, men fastighetstvättstugor var få. Istället kunde man

tvätta i kommunala anläggningar. Över- och medelklassen liksom även ibland arbetarklassen lämnade tvätten till professionella tvätterskor.

I början av nittonhundralet började man mekanisera tvätten vid större institutioner, och först i början av tjugotalet kom tvättmaskiner för hushåll ut på marknaden. Vattentappningen fortsatte dock att vara manuell. Mekaniseringen i de professionella tvätterierna gick också stegvis. Med biltransporter kunde företagen vara placerade i stadens omland samtidigt som själva mottagningen fanns inne i staden, liksom inrättningar för mangling, strykning etc. Först på femtiotalet började vad vi idag menar med tvättstugor att byggas i större skala, främst i de nya bärnrikehusen. Man kunde fortfarande inte tvätta ofta, så husmödrarna var ändå tvungna att sköta småtvätt för hand i lägenheten.

Henriksson beskriver hur man diskuterade husmödrarnas situation och ideala arbetsvillkor under hela trettio- och fyrtioalet. Skulle man privatisera eller kollektivisera tvätten? Skulle husmödrarna avlastas eller var tvätten en av deras viktigaste uppgifter i hushållet – en av anledningarna till att de alls skulle vara hemmafruar? Tvätt på privatbasis men i kollektiva utrymmen var alltså den lösning som kom att segra, efter att man på femtiotalet sett prov på många olika sorters lösningar, med hämttvätt och tvätterikedjor.

En intressant aspekt är att när självtvätten väl blivit det dominerande tvättsättet och en åtminstone relativt småskalig mekanisk organisation genomförts, ändrades tvättens fördelning i tiden. Man började tvätta oftare men mindre volymer. Denna process har fortgått in i vår tid. Jämför bara tvättrutinerna på sjuttioalet och idag! Här visar sig samma fenomen som med hushållens städning: När tekniken möjliggör tätare städning/tvätt blir den kollektiva uppfattningen om rätt frekvens förändrad: Det blir normalt att tvätta och städa oftare.

Henriksson tar också upp frågan om hur tvätten genomgått vissa symboliska förändringar: Idag ser vi på tvättandet som en process som skapar fräschör, medan man under nittonhundralets första halva fokuserade på de hygieniska aspekterna: Tvätt handlade då om desinfektion för att undvika sjukdom. Tidigare ansåg man att kläderna skulle skydda kroppen från smuts utifrån. Idag är det kroppens utsöndringar som anses smutsa kläderna. Och slutligen: Tillgången på tvättmaskiner har gjort att vi uppfattar dem som ett slags uppfräschningsapparater: Tänk bara på hur vanligt det är att kläder (t.ex. tonåringars) hamnar i tvättkorgen istället för att vädras eller pressas, som var vanligare förr, när man

också ägnade sig mer åt fläckurtagning utan att tvätta hela plagget.

Men vi har inte nått historiens slut, och Henriksson berör frågan om hur tvätten i framtiden kommer att organiseras. Hur fragmentiserad kan tvätten bli i tid och rum? Är en koncentration önskvärd ur resurssynpunkt? Kan tvättprocessen automatiseras mer? Kommer vi i så fall att "konsumera" mer tvätt? Skulle det vara bättre för miljön med industriell inlämningstvätt? Energi-, vatten- och kemikalieförbrukningen skulle med säkerhet bli lägre med centraliserad tvätt – men frågan är hur den skulle organiseras?

I den *tredje delstudien* undersöker Henriksson hur man ser på hållbar konsumtion och hur den implementeras på lokal nivå på fem platser i Europa. Artikeln är ett slags metaanalys av resultat som framkommit inom forskningsprojektet *ToolSyst, Tools for Sustainable Development*. Henriksson deltog själv i ursprungsprojektet genom att genomföra intervjuer i Stockholm.

Det första steget var att göra en övergripande undersökning av miljösituationen i de fem städerna, genom intervjuer med lokala intressenter – s.k. *stakeholders* – i det här fallet mest lokala politiker och tjänstemän – om deras miljöattityder och miljöbeteende, i relation till miljövänlig och hållbar konsumtion. Henrikssons undersökning, med åtta intervjuer, handlade bland annat om hur viktiga informanterna uppfattade att miljöfrågorna var. Resultatet visade slående skillnader i de olika länderna. Därför bestämde Henriksson sig för att göra en utvärdering av processen, vilket alltså resulterat i denna artikel. Henrikssons första idé var att lokalisera olika uppfattningar om "miljöproblem", det andra var att analysera olika vetenskapliga praktiker och visa vilka skillnader som producerades i studien.

Några informanter hade uppehållit sig vid frågan om kopplingar mellan globala miljöförändringar och konsumtion. Några intervjuade högerpolitiker tycktes istället ha fokuserat på den synliga miljön, som nedskräpning och bristande sophantering. Henriksson refererar här till en studie som visar hur professionella grupper tenderar att formulera om problem som ytterligare motiverar och förstärker deras verksamhet. Han visar också intervjuresultat från Agenda 21-arbetare som hävdade att deras lilla plats bara var en del av de stora sammanhangen. Samtidigt upprätthöll miljöaktivisterna en yrkesidentitet och en problemformulering som rättfärdigade just deras verksamhet. Sammantaget kan man säga att miljöfolket visade en tydligare koppling till globala förändringar i sina svar än vad byråkraterna gjorde. De ägnade sig

mer åt att resonera kring stadsmiljön ur ett estetiskt perspektiv.

Intervjumaterialet såg alltså mycket olika ut i de olika länderna. Detta kan ha berott på olikheter i svaren, men också på att forskarna arbetat på så olika sätt. Italienarna verkade inte ha fokuserat på miljöfrågor och inte heller transkriberat intervjuerna. Norrmännen hade transkriberat ordagrant, engelsmännen lite mitt emellan. Den nederländska undersökningen visade att särskilt biltrafiken är en omstridd fråga i Holland. Henriksson antyder att skillnaderna emanerade ur de olika forskarnas arbetssätt och interaktionen mellan forskargrupperna. Nederländernas forskare präglades av ett naturvetenskapligt förhållningssätt, där en smal och riktad undersökning genomfördes. De italienska forskarna hade en mer politisk-analytisk stil. Henriksson konstaterar att kunskap bygger på och determineras av intresse. Därför får man olika resultat beroende på vem som undersöker ett fält och resultaten blev därmed inte möjliga att jämföra.

I sin sammanfattning betonar Henriksson att hans undersökning av resvanorna är inriktad på mikronivån dvs. på individens möjligheter att själv välja och forma sina vanor. Tvättstudien är inriktad på lokal konsumtion i ett historiskt perspektiv, men också på den så kallade mellannivån. Den tredje studien tar upp kopplingen mellan individ- och makronivå. Henriksson har utforskat olika angreppssätt för att förstå grunderna för energi-krävande konsumtion. Han hävdar att sociala dilemman, möten mellan individen och kollektivet, präglar hur samhället organiserar nyttjandet av en viss resurs. I studien om bilarna togs de yttre faktorerna för givna av de intervjuade. I studien av tvätten samspelade teknisk utveckling och samhällsutveckling. I den tredje studien visade det sig att människor skaffade sig – och reproducerade – kunskap som passade med deras syften. Henriksson tar upp kopplingen mellan kunskap om miljön och miljöhandlingar – hur mycket påverkar kunskapen egentligen handlingarna?

Henriksson använder begreppet *spel* för att visa hur insatsen och den förväntade utkomsten förhåller sig till varandra. Problemet är – och det är min tolkning – att uppoffringen ofta görs på individuell nivå medan vinsten visar sig på kollektiv, ibland global, nivå. Det är detta som är det sociala dilemman. Om man lyckas lösa de sociala dilemman som föreligger innebär det att social kunskap har skapats och internaliserats i föreställningar och handlingsmönster.

Lic-avhandlingen tar upp flera intressanta perspek-

tiv på våra möjligheter att undersöka och förstå människors vardagsval och dessas eventuella betydelse för samhällsplaneringen. Styrkan ligger främst i den första undersökningen, som trots det lilla empiriska underlaget visar på barnfamiljernas behov av bil som någonting mer diskutabelt (i ordets rätta bemärkelse) än vi normalt tänker oss. Bilismen är en socioekonomisk konstruktion som i allra högsta grad omvandlar vår fysiska verklighet. Frågan är bara om vi verkligen vill ha det så. Också studien om tvätten och dess förändring över tid innehåller flera intressanta aspekter på kopplingar – och konflikter – mellan den privata och offentliga sfären i relation till miljöbelastande verksamheter. Vem bestämmer egentligen över vår allra mest privata vardag? Och vilka möjligheter har vi att omorganisera denna vardag? En svaghet i studien, i relation till den föregående, är de två informanterna vars röster och livshistorier nämns men inte hamnar i fokus. En intressant aspekt är dock samhällets skiftande syn på kvinnornas roller: Beroende på om kvinnan behövs på arbetsmarknaden eller ej skiftar ideologin och praktiken i relation till det löpande hemarbetet.

Den tredje studien, med sina lager av nivåer och metanivåer (en kunskapsteoretisk diskussion om resultaten av olika forskares tolkningar av informanternas syn på miljöfrågor) framstår som den mest aparta, särskilt som den är mest fragmentarisk till sin karaktär. Kopplingen till hållbart vardagsliv – avhandlingens tema – känns alltför svag. Man hade hellre velat se Henrikssons egen intervjuundersökning med *stakeholders* i Stockholm, som hade kunnat ge ytterligare en dimension till de två föregående studierna och till det samhällsplanerande och miljöstrategiska anslaget.

Redaktionellt och formellt lämnar Henrikssons avhandling mycket övrigt att önska. Det största problemet är balansen mellan de tre delstudierna med deras diversa metodologi, teori och empiri. De teoretiska verktyg som presenteras läggs bredvid varandra, men man saknar en genomtänkt organisation och genomförd tillämpning. Ekologisk modernisering, spelteori, socialkonstruktivism, ekonomisk historia och kunskapsteori berörs utan att något perspektiv egentligen kommer till användning i sin helhet. Bibliografi och övrigt referenssystem präglas i alltför hög grad av grafisk och innehållsmässig inkonsekvens, vilket en enkel omgång noggrann korrekturläsning hade kunnat råda bot på.

De tankeväckande frågor som dröjer sig kvar efter läsningen av Greger Henrikssons avhandling är rätt kopplade till ekologisk moderniseringsdiskurs och den första delstudien. Hur lärs bilanvändning in och reproduceras? Vad det kostar en vanlig familj i termer av tid och organisation att vara bilfri? Det vore mycket spännande att se det historiska anslag som Henriksson använder i tvättstudien tillämpas på bilismen: Varför valde man att bygga ett bilsamhälle? Om samhällsplanerarna överblickat konsekvenserna med resursanvändning, luftföroreningar, trafikolyckor – hade de ändå gjort det? Henriksson nämner intressant nog att bilismen kan tolkas som ett kollektivt kulturellt uttryck, trots att den ofta förknippas med individualism. Den bekvämlighet som bilen sägs innebära måste också läras in: Hur bekvämt och lönsamt är det egentligen att spanna fast barnen och sig själv, att behöva åka till ett externt shoppingcentrum för att handla, att parkera och betala för en bil som man själv måste sköta om? Vem har lärt oss att uppfatta detta som frihet?

*Ebba Lisberg Jensen, Lund*