

Vägvisare mot en hållbar stad? En kvalitativ studie i samband med Stockholmsförsöket 2005-2006.

Olle Hagman & Håkan Andréasson

Göteborgs universitet

Abstract:

Föredraget presenterar upplägg och resultat från djupintervjuer med boende i tre bostadsområden i samband med det så kallade "Stockholmsförsöket" med trängselskatt och utökad kollektivtrafik. Undersökningen syftar till att studera:

- hur de boendes resmönster ser ut och varför de ser ut som de gör,
- hur resmönstren påverkas av bostadsorten och av vald livsstil,
- hur de boende (i praktiken) påverkas av trängselskatteförsöket och
- vad som styr deras attityder till trängselskatten.

Alla de tre undersökta områdena är nybyggda, vilket innebär att de boende i de flesta fall nyligen förändrat sina resvanor. Man kan anta att detta gör dem mer påverkbara och mer benägna att än en gång ändra sina rutiner. Ett av områdena, Hammarby sjöstad, ligger relativt centralt i Stockholm, straxt utanför avgiftsgränsen. Det är ett före detta industriområde och bostäderna är ett resultat av den förtätning av bebyggelsen som numera pågår i Stockholm liksom i många andra städer. De andra två områdena, Hallunda kyrkby och Vallentuna Bällstaberg, ligger längre ut från centrum och bebyggelsen där är mer ett resultat av expansion i traditionell mening, då det är tidigare naturområden som bebyggts. Båda dessa områden har i samband med Stockholmsförsöket fått förstärkt kollektivtrafik i form av direktbussar in till centrum under högtrafiktid, som komplement till befintlig tunnelbana eller pendeltåg.

Vägvisare mot en hållbar stad? En kvalitativ studie i samband med Stockholmsförsöket 2005-2006.

Olle Hagman & Håkan Andréasson

Göteborgs universitet

Finansiär: Vägverket

1. Inledning

Undersökningen är gjord i samband med trängselskatteförsöken i Stockholm 2005-2006. Stockholmsförsöket består av två delar och tre faser:

Fas I: förstärkt kollektivtrafik

Fas II: förstärkt kollektivtrafik + trängselskatter

Fas III: förstärkt kollektivtrafik

Efter fas II genomförs en folkomröstning som skall beaktas vid beslut om avgifterna skall permanentas eller ej.

Vi utelämnar den politisk-historiska bakgrunden, även om den är nog så intressant, med villkoren för regeringsbildning, anklagelser om svikna vallöften, etc. Med andra ord: vi är medvetna om att trängselskatteförsöken behöver förklaras på flera nivåer, att de behöver både en mikro- och en makrosociologisk förklaring, men vi utelämnar helt den mikrosociologiska. Vi ser försöken som resultatet av en historisk svängning, från "för" bilismen till "mot" bilismen, dvs en svängning som verkar i riktning mot en reduktion av bilismen. Med den tyske sociologen Ulrich Becks terminologi skulle vi kunna tala om en lösning som hänger ihop med och uttrycker en "radikalisering" av moderniteten. Man blickar inte längre bakåt och åtgärdar en tidigare brist, utan man blickar framåt för att undvika framtida faror (Beck 1992). Denna svängning i policy skulle kunna innebära en "tipping point" för hela det bilbaserade systemet (Urry 2004). Trängselskatteförsöken i Stockholm ser bland annat ut att ha dragit med sig effekten att försäljningen av miljöbilar har ökat.

Idag används flera olika medel för att reducera bilismen. Bland dessa ingår ökad kollektivtrafik, ökad förtätning av staden och direkt trafikreglering. Den senare kan tex ske genom trängselavgifter, som i London och Stockholm, genom bilfria söndagar som i Bogotá, eller genom styrning med hjälp av registreringsnummer som i Aten (Siemiatycki 2004). En fråga är om förstärkt kollektivtrafik, ökad förtätning och trafikreglering, var för sig eller tillsammans, kan vända trenden mot ökad bilism.

2. Undersökningen:

I undersökningen intervjuas boende i tre relativt nybyggda områden. Områdena är valda utifrån antagandet att nyinflyttade är mer beredda att förändra sina vanor än de som bott länge på ett ställe, att deras vanor inte hunnit "sätta sig" utan är öppna för omförhandling. De tre områdena är Hammarby Sjöstad, Hallunda Kyrkby och Vallentuna Bällstaberg.

Hammarby Sjöstad är ett halvcentralt område beläget alldeles utanför avgiftsgränsen. Läget är attraktivt vid vatten med nära till både grönområden och till stan. Lägenheterna är "halvdyra" och bebyggelsen utgörs av flerfamiljshus (HS, 10 intervjuer).

Hallunda Kyrkby och Vallentuna Bällstaberg är två perifera områden, ett i söder och ett i norr, som båda fått förstärkt kollektivtrafik i form av direktbussar under försöket. Lägena kan betraktas som "halvatraktiva", med relativt lugn och närhet till grönområden, men med relativt lång restid in till stan. I båda områdena består bostäderna av radhus och prisläget är "halvdyrt" (HK, 5 respektive, VB, 5 intervjuer).

Undersökningen bygger på få men långa intervjuer, gjorda i fas 1 eller 2. Det begränsade antalet intervjuer lämpar sig inte för kvantitativa generaliseringar, men det är fullt möjligt att göra logiska generaliseringar utifrån de intervjuade personernas resonemang (jfr Godskesen 2002), men sådana generaliseringar förutsätter att studien står på en fast teoretisk grund.

3. Teoretisk ansats:

Under det senaste decenniet har vi sett en förändring i sociologers syn på samhället. Om huvudorsaken är en verklig förändring av samhället eller bara en förändrad förståelse av det kan diskuteras, men allt fler sociologer talar om samhället i nya termer: Istället för "samhällen" ("communities") används "nätverk" ("networks"), och istället för "strukturer" ("structures") används "flöden" ("flows") (Urry 2000, Baumann 2000). "Socialt kapital" blir "nätverkskapital". I detta nya samhälle får mobiliteten ökad betydelse. Rörlighet blir helt avgörande för att upprätthålla både det sociala och det praktiska livet (Maxwell 2001, Miller 2001, Sheller 2004, Nielsen m.fl. 2005). Med ny teknik förändras mobiliteten, flera slag av mobilitet kan delvis ersätta varandra. Tekniken vävs samman med det sociala. Den blir en del av förutsättningen för att upprätthålla det sociala, och blir delvis både konstituerad av och konstituerande för det sociala livet (Larsen, Urry & Axhausen 2005, se även Andréasson 2000 och Hagman 2005).

Sociala nätverk måste därför ses som heterogena nätverk. De innehåller både sociala och tekniska element. I nätverken blandas dessa och gränserna mellan det tekniska, ekonomiska,

sociala och kulturella suddas ut (Latour 1996). Vardagslivet blir ett pusslande, ett nätverksbyggande, där kommunikation och transporter är av avgörande betydelse, för att nå människor och resurser som är lokaliserade på andra platser. Det analytiska verktyg som används i denna studie har vi kallat "everyday travel networks" (närmare beskrivet i Hagman 2005). Det är en nätverksmodell som passar ihop med en indelning av resor i ärendekategorier. Det bygger på en relativistisk ansats, där det varken finns några "givna" strategier, ontologier eller hierarkier. Det är aktörernas tolkningar av omvärlden som styr deras strategier och handlingar, och både tolkningar och strategier förändras allteftersom omgivningen förändras. Hierarkier mellan de olika elementen bestäms av deras positioner i nätverket, och även dessa är föränderliga. Vissa element kan utesluta eller förutsätta varandra, men hur dessa villkor ser ut kan inte avgöras på förhand. Det bestäms från fall till fall och förutsätter att nätverket ses som en helhet. Låt oss visa med tre exempel.

4. Tillämpning av "everyday travel networks". Tre typfall.

Typfall 1. HS3m. Negativ till trängselavgifter- för att bilen är oantastlig

Det första typfallet är en man på drygt 55 år som bor i Hammarby sjöstad. Han är mycket engagerad motståndare till Stockholmsförsöket och kritisk både till principen med trängselavgifter och sättet de kommit till på. "Man känner ju bara att det är helt – förlåt uttrycket – helt djävla idiotiskt." Ändå kommer han inte att drabbas själv av avgifterna. Han kör Essingeleden till sitt jobb i Kista och hans sambo åker kollektivt till sitt jobb inne i stan. Vad är det då som får honom att vara så negativ? Vi vill hävda att det hänger ihop med att han ser på bilen som ett centralt och avgörande redskap för att få livet att fungera, och att det i sin tur hänger samman med både hans historiska kopplingar till bilen och hans nuvarande användning.

Han växte upp i Dalarna och bildade familj där. De hade fyra barn och två bilar. Till att börja med jobbade han i ca 20 år i Falun, sedan började han långpendla till olika jobb, först i Norrland och i Värmland, sedan i Stockholm. När han separerade från förra frun fick hon behålla den ena bilen "för att ha en chans att klara av det, ha ett drägligt liv däruppe." Han säger att bil alltid betytt mycket för honom, som ett "arbetsredskap," och att han under en tid körde i snitt 5.000 mil om året. För två år sedan flyttade han och nya sambon in i Hammarby sjöstad. Hon hade en lägenhet i Kista, "men dit ville inte jag, för jag ville inte bo så nära arbetsplatsen". Dessutom kände båda, säger han, att de "ville starta på nytt, så att inte någon flyttade in hos den andre. Vi ville börja från scratch." De gick på den första stora visningen av lägenheter och kände båda att de skulle vilja bo där. "Det ligger nära stan men ändå utanför stan så att säga." De har nära till natur och den service de behöver finns i närheten, även om de tycker att Konsumbutiken är alldeles för dyr och därför tar bilen till Sickla eller Nacka när de skall veckohandla.

De har en bil och han använder den både till och i jobbet. Hon åker kollektivt. "Det skulle inte vara lönsamt med två bilar," säger han. Bland annat tycker han att det redan nu är dyrt med parkering. Och hon är nöjd med kollektivtrafiken, säger han. Själv åker han nästan bara med färjan, fast han säger att han kan tänka sig att åka kollektivt om det är mitt på dagen, men aldrig i rusningstrafik. "Nej, det gillar jag inte [...] det är för trångt [...] alla människor har sin aura av lukter och allting, nej [...] och sen gillar jag inte heller den här enorma stressen vid T-centralen när man kommer dit." De gånger de ska in till stan tillsammans, eller ut från stan för att ta en promenad, tar de alltid bilen.

Trängselskatten tycker han bara är ett dumt påfund från politikerna. För det första vänder han sig mot beslutet, "för stockholmarna gick ju till val på att det inte skulle genomföras trängselavgifter". Han vänder sig även emot att man måste betala både vid in- och utfart, och att betalningstiden är så kort som fem dagar. "Jag tycker bara synd om äldre människor som inte förstår det här [...] Och skall du då på semester till Finland i 14 dagar och så när du kommer hem så har du fogden efter dig [...] och du måste själv hålla reda på hur mycket det är [...] Det ska bli kul att se vad som händer när den inbitne stockholmaren kommer till Norrtull strax innan det sjunker med 5 spänn." Hela upplägget uppmanar till fusk, säger han. Folk kommer att måla sprayfärg på nummerplåtarna, och försöka lägga sig så tätt som möjligt efter stora lastbilar för att inte registreras av kamerorna. Och det kostar alldeles för mycket, med all utrustning och med den kundtjänst som man satt upp. Han tror inte att varken trafiken eller luftföreningarna kommer att påverkas särskilt mycket och säger att hela försöket är ett enda stort slöseri med skattepengar. "I min vildaste fantasi kan jag inte tänka mig att vi kommer att rösta igenom det här. Men nu har de ju löst det också på det odemokratiska viset att kranskommunerna kring Stockholm inte får vara med och rösta." Annars kan han tänka sig betalvägar – och han nämner bland annat både Oslo och Öresundsbron som exempel – förutsatt att pengarna går till förbättringar av vägnätet.

Han beskriver sin relation till bilen som instrumentell – för honom är den ett arbetsredskap – och det får konsekvenser för hans attityd till trängselavgifterna. I hans föreställningsvärld är bilen en nödvändig förutsättning för ett drägligt liv. Ett exempel på det är när han motiverar varför hans förra fru fick behålla den ena bilen vid separationen. Kollektivtrafiken är inget alternativ för honom. Utan bil hade deras val av bostad blivit mycket besvärligare, eftersom han inte ville bo för nära sin arbetsplats. Alla åtgärder som syftar till att minska användningen och nyttan av bilen blir negativa i hans ögon, även om de inte drabbar honom själv. Då blir det också lätt för honom att stapla kritiska synpunkter på den utformning försöken fått i Stockholm. Flertalet av de brister han nämner är sådana som även de som är positiva till principen med trängselavgifter också nämner.

Typfall 2: HS5m. Positiv till trängselavgifter – för att de gynnar biltrafiken

Det andra typfallet är en man, också i 50-årsåldern och boende i Hammarby sjöstad. Han är en av ganska få som använder bil dagligen i stan men som ändå är positiv till trängselavgifterna, även om han också är kritisk mot den utformning de fått i försöket. Han motiverar sin inställning med att han talar i egen sak, att avgifter är nödvändiga för att man ska kunna ta sig fram i stan. Även hos honom kan man ana att attityden till avgifterna hänger ihop med en tämligen instrumentell syn på bilen.

Han växte upp utanför stan, i villa, och båda föräldrarna hade var sin bil. Ändå blev han inte mycket skjutsad som barn utan fick ta sig runt på egen hand. Från femtonårsåldern åkte han moped året runt. Han tog körkort när han fyllde 18 och fick då en gammal bil som han aldrig lyckades få igång. Istället fick han tillgång till bil genom jobbet i pappans elinstallationsfirma, som han nu tagit över. Han har fortfarande kvar sitt första jobb. Ett tag körde han flakmoped i jobbet istället för bil. Den var lätt att parkera, det "sparade stressmagen" och han slapp alla plappar. Dessutom fick han mycket jobb eftersom folk tyckte att det var häftigt. Nu är han sambo med en ca 10 år yngre kvinna. De har två bilar. Den ena använder han i sitt jobb, för att åka mellan kontoret och olika kunder i stan. Sommartid står den ofta parkerad vid hans kontor på Söder, dvs innanför tullgränsen, och han tar sig dit med cykel eller motorcykel. "Hennes" bil används mest för att åka och handla vid Sickla köpcenter var fjortonde dag, och för att åka fram och tillbaka till hennes sommarställe som ligger drygt 25 mil söderut. Den ställer de undan på vintern och har då hans bil parkerad hemma. Att ha båda bilarna parkerade hemma skulle bli för dyrt, och det är dessutom svårt att få parkering i området. Poolbil skulle inte fungera eftersom de behöver ha bil under flera veckor på sommaren. När de ska in till stan åker de kollektivt dit och ofta taxi hem. Han har ett stamställe på Söder dit han går nästan varje söndag för att lyssna på levande musik. Då promenerar han dit och tar taxi hem. Hennes bil har nästan aldrig varit innanför tullarna. De har en motorcykel som han ibland använder till jobbet men som också används både på helger och på semesterresor både inom och utanför Sverige.

När det gäller trängselavgifterna ser han dem som mer eller mindre nödvändiga. "De som inte behöver bil ska åka kommunalt. Sätt så högt pris så att det ger verkan." Trots att han tror att priset är högre än vad det är (30 kronor per passage i rusningstid istället för 20) så tycker han att det är lågt. "För dem som måste ha bil spelar det ingen roll. Nu är det hopplöst att åka bil i Stockholm." Han kommer att ta ut kostnaden på sina kunder. Pengarna ska gå till att se över hela infrastrukturen, både när det gäller vägar och kollektivtrafik. Det han tycker är konstigt är att man måste betala för både in- och utresa. Det borde ha blivit betydligt lägre installationskostnader om man bara betalat ena vägen, och "man vill ju bli av med bilarna inne i stan." Hans sambo, som också var med vid intervjun, är mer skeptisk. Hon åker kollektivt till och från jobbet och oroar sig för ökad trängsel på kollektivtrafiken. Hon oroar sig också för att avgifterna ska kunna leda till ökad segregering, både när det gäller boende

och företagande i stan, och att den registrering som sker vid passagera kan bli ett problem för dem som har skyddad identitet.

Hans positiva inställning till avgifterna kan kopplas till deras bilanvändning. De har två bilar, men vardera bilen har bara ett eller ett par bestämda och instrumentella syften. Hans används i jobbet, hennes för att åka och handla och för att åka till sommarstugan. Den ställs till och med undan halva året. All nöjes- och rekreationsåkning sker med motorcykel. Till motorcykeln ser banden ut att vara mer emotionella och i intervjun pekar han på en kontinuitet bakåt, till mopedåkandet i tonåren. Han kommer att betala avgift varje dag, men han kommer att ta ut det på sina kunder. Avgifterna ger fördelar för honom, eftersom han kan ta sig fram lättare och snabbare mellan sina jobb i stan.

Typfall 3: HS10k. Positiv till trängselavgifter – för att de tillhör framtiden

Det tredje och sista av typfallen är en kvinna i 50-årsåldern. Hon jobbar i musikbranschen och bor i en hyresrätt i Hammarby sjöstad tillsammans med en man och hans 16-åriga dotter. Mannen studerar. De har ingen egen bil, men de är medlemmar i en bilpool. Hon är mycket positiv till avgifterna. Det ser ut att hänga ihop med att hon själv har en tämligen instrumentell relation till bilen, medan hon verkar anse att många andra är mer vanemässigt knutna till den. Avgifterna kan få dem “att tänka till”, säger hon. Varifrån kommer då hennes instrumentella syn på bilen och positiva syn på trängselavgifter? Hur hänger de ihop med hennes liv i övrigt, och med hennes “nätverk av vardagsresor”?

Hon växte upp söder om Stockholm. Familjen flyttade ofta. Bilen var ytterst prioriterad, säger hon. Pappan, som var långtradarchaufför, bytte ofta. Han ville alltid byta upp sig. Mycket av familjens fritid tillsammans spenderades i bil, på helger och semestrar. Eftersom mamman aldrig tog körkort och pappan ofta var borta blev hon aldrig skjutsad till sina fritidsaktiviteter, utan fick röra sig själv. Det gav henne vana och kunskap att åka kollektivt, och hon var aldrig rädd eller kände sig utelämnad. Det gav en självständighet som många barn idag saknar. Hon tog körkort när hon var 25. Varför väntade hon? “Det är bättre att fråga varför jag tog det”, säger hon. Hon gjorde det för att hon var nybliven mamma och för att “det skulle vara jämlikt”. Det var i slutet av 1970-talet. Hon hann skilja sig innan hon blev klar med körkortet och skaffade aldrig någon bil. Hon har åkt kollektivt hela livet, och gått. Hon är väldigt nöjd med den kollektivtrafik som finns till och från Hammarby sjöstad och “båten är en njutning att åka”. “Det verkar som att man har tänkt till när man har planerat”. Däremot är hon inte särskilt förtjust i att cykla. Hon har haft cykel, men den har stått kvar vid den gamla lägenheten sedan de flyttade för två år sedan. Hennes sambo har haft bil, men han sålde den pga parkeringsproblem när han bodde i centrum. Nu, säger hon, finns ingen anledning att ha bil. De är med i en bilpool och använder poolbilen en eller två gånger per månad, mest för att åka och handla. Hon säger att det fungerar suveränt och att det är otroligt bekvämt. Hon är

den enda av de intervjuade i Hammarby sjöstad som går till Sickla och handlar. Det är möjligt eftersom hon går så ofta. Då blir inte kassarna så tunga. Och hon går nästan varje dag, ändå, för promenadens skull och för att komma utanför dörren, eftersom hon gör en stor del av sitt jobb från hemmet, ensam. Givetvis underlättar det att de kan handla tyngre saker när de har poolbilen.

Det verkar som att hon lever i ett annat tempo än många andra människor, som att hon ger livet mer tid. Kanske kan det kopplas till att hon lever sin vardag utan bil. Bilen har en tendens att höja tempot, både på individ- och på samhällsnivå (jfr Jensen 2001). Hon verkar också vara något av en konstnärssjäl. Hon har flyttat ofta även i vuxen ålder och haft många olika arbeten, både inom musik och balett och annat. Detsamma gäller hennes sambo med sitt intresse för musik och litteratur. Det verkar som om båda är beredda att stanna upp och tänka efter, och kanske kan hennes attityd till bilen och till trängselavgifterna kopplas till det.

När intervjun kommer in på frågan om trängselkatteförsöket börjar hon med att säga att försöket kom till därför att socialdemokraterna ville fortsätta att regera efter valet. Det låter kritiskt, men hon säger att hon varit positiv ända från början. Hon säger att “det är kul att det har gått så bra”, att trafiken minskat utan att det lett till kaos. När intervjun gjordes visste hon inte avgiftens storlek. När hon fick veta priset tyckte hon att det lät dyrt, och trodde att man skulle kunna sänka avgiften i framtiden, när trenden med ökande biltrafik vänt. Försöket “kan få folk att tänka till”, säger hon. Det kan skapa en positiv spiral genom att det bryter en vana. Därmed antyder hon att hon ser andra människors bilbruk som bestämt av vana, och att de behöver hjälp med att bryta den. “Man får räkna med att det blir ett ramaskri först, men sedan visar det sig att det inte var så dumt”. Hennes enda kritik mot försöket gäller att det är en skatt och inte en avgift. “Det är det som gör folk så arga”. När det gäller trängselavgifter i allmänhet verkar hon anse att de tillhör framtiden. Hon säger att hon hört att avgifterna i London varit lyckade och att “det är roligt att Stockholm ligger i framkant i utvecklingen”.

Bilen har aldrig fått någon framträdande roll i hennes vardagsnätverk. Hon har aldrig “domesticerat” den, dvs inte integrerat den i sitt vardagsliv (Godskesen 2002). Trots att hon växte upp i en familj där bil var prioriterad fick hon själv lära sig att klara sig på egen hand, utan bil. Hon var en gång på väg in i “bilsamhället”, när hon tog körkort av “jämlighetsskäl”, men hennes inträde stoppades av en skilsmässa. Hennes sambo sålde sin bil pga problem med parkering. Nu har de en poolbil och tycker det fungerar perfekt. Ingen av dem har något behov av bil för arbetsresor, och handlar gör hon lite åt gången, när hon ändå är ute och promenerar, vilket hon gör mycket. Poolbilsinnehavet passar ihop med hennes syn på bilen. Hon jämför den med andra människors mer vanemässiga och oreflekterade hållning, som hon menar kan förändras av trängselavgifterna. Tvärtemot många andra ser hon därför avgifterna som ett steg framåt i utvecklingen, mot en bättre miljö och mot en mer reflekterande tillvaro.

5. Generella resultat och slutsatser från undersökningen

I denna del av papret presenteras några av de mer generella resultaten från undersökningen.

Hushållssammansättning, skillnader och likheter mellan de tre områdena

De intervjuade hushållen i Hammarby sjöstad är blandade, här finns både singelhushåll, barnfamiljer och medelålders par utan barn, dock inget rent pensionärshushåll. I Hallunda kyrkby saknas barnhushåll, medan de dominerar i Bällstaberg. Den socioekonomiska ställningen är starkast bland de boende i Hammarby sjöstad, medan den är relativt sett svagast i Hallunda kyrkby. Alla tre områdena domineras av infödda svenskar, vilket antyder en etnisk homogenitet och segregation.

Man skulle kunna förvänta sig större bilanvändning/bilberoende i de två yttre områdena eftersom kollektivtrafikservicen och möjligheten att nå centrum till fots eller med cykel där är relativt sett sämre. Men, även om det är stora variationer, pekar resultaten på att bilberoendet är mindre bland dem som bor i Hallunda än bland dem som bor i Bällstaberg och i Hammarby sjöstad, och att det är kopplat både till deras socio-ekonomiska förhållanden och till deras familjesituation. I de flesta fall gäller att de som har råd väljer att göra sig beroende av bil, eller, att de som inte har råd blir beroende av kollektivtrafiken. Det finns dock undantag. Till exempel finns en småbarnsfamilj bland de intervjuade i Bällstaberg som aktivt och medvetet försöker minimera sitt beroende av bilen.

Varför man bor där man bor

I Hammarby sjöstad har närheten till både stad och grönområden stor betydelse för många, liksom även närheten till vattnet och områdets karaktär i sig. I både Hallunda kyrkby och Bällstaberg märks en viss "nord-syd-orientering", dvs flera väljer att bo på den sida av Stockholm där man vuxit upp. För en del verkar det vara viktigare för valet av bostad än arbetets lokalisering. De nybyggda områdena passar därmed in i de intervjuades boendekarriär "på rätt sida". För alla tre områdena gäller att det faktum att bostäderna är nybyggda har ett värde i sig. De som flyttar dit är människor som prioriterar nytt framför gammalt, och funktion framför historia. Alla talar om sina lägenheter som "fräscha" och många talar om dem som "välplanerade". En av de boende i Hammarby sjöstad talar dessutom om värdet av att hela området är nytt, vilket gör att det inte finns någon cementerad kultur. Istället utformar de nyinflyttade tillsammans de sociala och kulturella normerna.

Aktuella resmönster, arbetsresor

Överlag är det en ganska jämn fördelning mellan bil och kollektivtrafik för arbetsresorna, utom i Bällstaberg där bilresorna dominerar. Det par i Bällstaberg som reser kollektivt till sina arbeten har gjort ett aktivt val och valt bort bilen på de resorna. I synnerhet i Hammarby sjöstad märks tydliga könsskillnader. Män åker bil i större utsträckning än kvinnor, som istället åker kollektivt. Få cyklar eller går i alla tre områdena, även i de få fall när deras arbete ligger inom vad som utifrån sett kan betraktas som cykelavstånd.

Aktuella resmönster, inköp och service

I alla tre områdena gäller att avståndet till vad de intervjuade betraktar som "bra" dagligvarubutiker är aningen för stort för att locka till inköp till fots. De flesta som har tillgång till bil väljer att göra veckoinköp med bil. De flesta av dem som bor i Hammarby sjöstad ratar den lilla Konsumbutiken som de tycker har höga priser, litet utbud och dåliga varor. Istället åker de till Sickla köpcenter. Dock finns som vi sett en som gör sina inköp till fots i Sickla köpcenter, men hon har valt att "dagshandla" när hon ändå är ute på promenad. En annan av dem som är utan bil åker kollektivtrafik för att veckohandla till sitt ensamhushåll. När hon väl klivit på spårvagnen kan hon då lika gärna åka vidare till en ännu billigare butik lite längre bort. Vid det första intervjutillfället hade hon bara bott ca ett halvår i området och hon letade fortfarande efter det billigaste stället att handla på. Kanske kan dessa två "billösa" betraktas som "vägvisare" mot mer hållbara transportmönster. De visar att det kan gå att få dagligvaruinköpen att fungera utan bil trots bristen på en bra livsmedelsbutik i närområdet, om man antingen handlar lite mindre åt gången eller använder kollektivtrafiken.

Bara en av barnfamiljerna i Bällstaberg handlar sina dagligvaror från ICA-butiken i Vallentuna, en butik som flera av deras grannar ratar och istället kör till Arninge. De har till och med använt sig av den Internetservice som butiken tillhandahåller, som innebär att man kan få varorna hemkörda mot en avgift. De flesta i Hallunda kyrkby handlar i Eriksbergs köpcenter på andra sidan motorvägen istället för att gå till Hallunda centrum.

Aktuella resmönster, fritid, motion och sociala resor

Framför allt förekommer få fritidsresor bland de intervjuade i Bällstaberg, vilket de förklarar med att småbarnen tar en stor del av fritiden. De boende i Hammarby sjöstad gör många av sina fritidsresor med kollektivtrafiken eller till fots. Generellt verkar det som att omfattningen av fritids- och rekreationsresor är relativt liten i alla tre områdena. Det kan ha att göra med metoden för datainsamling, men det kan också vara så att områdena faktiskt erbjuder möjligheter till fritid och rekreation utan att man behöver resa därifrån, tex genom grönområden, promenadstråk, motionsanläggningar och restauranger. Till viss del kan det

också förklaras av att restiderna till och från arbetet är ganska långa. Det kan leda både till att när man vill utnyttja den tid man är hemma för att vara hemma, och till att fritidsrelaterade ärenden utträttas i samband med arbetsresorna.

Attityder till olika transportmedel

De boende i Hammarby sjöstad har i de flesta fall en mycket positiv attityd till kollektivtrafiken, och flera av dem brukar den flitigt. Särskilt uppskattad är Tvärbanan och färjorna, inte minst den färjeservice som går sommartid in till stan och som de gärna skulle vilja se en utökning av. Likaså skulle de vilja se att Tvärbanan förlängs. När det gäller bussar och tunnelbana är meningarna mer delade. En säger sig aldrig åka buss pga dåliga kunskaper om bussnätet, en som lärt sig nätet utantill åker buss till allt. Några beklagar sig över trängseln i tunnelbanan och svårigheten att få sittplats. Bland dem finns både flitiga resenärer och sådana som knappt reser alls. I Hallunda finns de som förmodligen reser mest med kollektivtrafiken, men flera av dem är också mycket kritiska till tunnelbanan. De klagar över inställda tåg och svårigheten att få sittplats. På samma sätt är de som bor i Bällstaberg kritiska till pendeltåget. Där pekar många ut den glesa turtätheten som ett stort problem. De klagar också på att det inte finns någon kollektivtrafikförbindelse till Arninge centrum. De som upptäckt direktbussarna uppskattar dem, men en av de boende i Hallunda kyrkby poängterar att fördelen minskar när de ibland blir fördröjda pga stockningar i biltrafiken. När det gäller bilen förekommer kritiska attityder i alla tre områdena. Kritiken handlar då i de flesta fall om otillräckliga eller obefintliga vägförbindelser, men det finns också de som kritiserar bilismens miljöeffekter och bilarnas benägenhet att ta över stan.

Påverkan av försöken

Flertalet av de intervjuade påverkas i liten utsträckning av trängselavgifterna, eftersom de sällan reser med bil över tullgränsen under avgiftstid. För dem som gör det kan påverkan dels vara negativ, i form av den ekonomiska kostnaden för avgiften och omaket att behöva göra inbetalningen eller skaffa en transponder, dels positiv, i form av kortare restider och bättre tillgång till parkering. De boende i Hammarby sjöstad påverkas i mycket liten utsträckning av den förstärkta kollektivtrafiken, som mer gynnar de boende i Hallunda kyrkby och Bällstaberg, men resenärer från alla tre områdena kan påverkas av ökad trängsel på kollektivtrafiken.

Attityder till försöken

Attityder för och emot försöken är ungefär lika representerade bland de intervjuade. En stor grupp utgörs av dem som kan tänka sig avgifter, men som är kritiska till hur de kommit att utformas i det aktuella försöket. Invändningarna är många och de flesta torde vara kända från

andra källor. Tex finns kritik mot att betalning måste ske vid både in- och utresor, att betalningstiden är alltför kort, att det i gränsfall kan vara svårt att veta om och hur mycket man ska betala, att det är en skatt och inte en avgift vilket bland annat gör det dyrt för företag, att de differentierade avgifterna kan leda till att bilister stannar för att vänta in avgiftssänkningar, att systemet uppmuntrar till fusk, satsningen på direktbussar som ofta uppfattas som tomma, brist på infartsparkeringar etc. Många är också kritiska till den politiska bakgrunden och hanteringen, tex att bara Stockholmare skall få delta i folkomröstningen.

Opinionsmätningar visar på en i det närmaste kontinuerlig ökning av antalet som är positiva till avgifterna. Det är samma mönster som i London, där motståndet också var stort i början, men där opinionen svängde efterhand (se tex Dagens Nyheters nättidning, www.dn.se, 12/6 2006). Det ser alltså ut som att kvinnan som refererades i typfall 3 ovan får rätt, att det kan bli ett ramaskri i början men att många sedan inser att “det inte var så dumt”.

Samband mellan påverkan och attityder

Trots att de flesta av de intervjuade kommer att påverkas i mycket liten utsträckning är många mycket bestämda i sina attityder för eller emot försöken. Men det går knappast att förutsäga hur de värderar effekterna, dvs om vinster eller kostnader avgör vilken attityd de intar. Attityderna hänger i många fall snarare samman med deras allmänna attityder till bil respektive kollektivtrafik. Dessa kan i sin tur snarare kopplas till deras tidigare ackumulerade erfarenheter av respektive färdmedel, än till hur de praktiskt påverkas av försöket. Här ligger grunden till både stabiliteten och förändringen i attityderna. På sikt kan avgifterna och de effekter de medför förändra människornas ackumulerade erfarenheter.

6. Referenser

Andréasson, Håkan 2000: *Resenärer i bilsamhället. Vardagligt resande i kulturell belysning*. Göteborg: Etnologiska föreningen i västsverige.

Baumann, Zygmunt 2000: *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity Press.

Beck, Ulrich 1992: *Risk Society. Towards a New Modernity*. London: Sage.

Godskesen, Mirjam 2002: *Rutiner og brud i hverdagens transport. Et tekniksociologisk studie af børnefamiliers transport*. Lyngby: Technical University of Denmark.

Hagman, Olle 2005: “Bostadsortens betydelse för vardagens resor. Fem fallstudier i Göteborg och Katrineholm”, Göteborgs universitet, STS Research Report 11.

Jensen, Mette 2001: *Tendenser i tiden – en sociologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker*. Fredriksberg: Samfundslitteratur.

Larsen, Jonas, Urry, John & Axhausen, Kay 2005: "Social Networks and Future Mobilities." Lancaster University: Report to the UK Department for Transport.

Latour, Bruno 1996: *Aramis, or the Love of Technology*. Cambridge: Harvard University Press.

Maxwell, Simon 2001: "Negotiating Car Use in Everyday Life", in *Car Cultures* (Red.: Daniel Miller), Oxford: Berg.

Miller, Daniel 2001: "Driven Societies", in *Car Cultures* (Red.: Daniel Miller), Oxford: Berg.

Nielsen, Lise Drewes, Gudmundsson, Henrik & Thomsen, Thyra Uth 2005: "Mobility Research – A Growing Field of Social Enquiry", i *Social Perspectives on Mobility* (Red.: Thyra Uth Thomsen, Lise Drewes Nielsen & Henrik Gudmundsson), Aldershot: Ashgate.

Sheller, Mimi 2004: "Automotive Emotions. Feeling the Car", in *Theory, Culture & Society*, Vol 21 (4/5):221-242.

Siemiatycki, Matti 2004: "The International Diffusion of Radical Transportation Policy: The Case of Congestion Charging", in *Interface: Planning Theory & Practice*, Vol. 5, No 4, December 2004.

Urry, John 2000: *Sociology Beyond Societies*, London: Routledge.

Urry, John 2004: "The 'System' of Automobility", in *Theory, Culture & Society*, Vol 21(4/5):25-39.