Att resa rätt är stort, att resa fritt är större

Kommunala planerares föreställningar om hållbara resor

Malin Henriksson

Linköping Studies in Arts and Science No. 602

Linköpings Universitet, Institutionen för Tema – Tema teknik och social förändring

Linköping 2014

Linköping Studies in Arts and Science • No. 602

Vid filosofiska fakulteten vid Linköpings universitet bedrivs forskning och ges forskarutbildning med utgångspunkt från breda problemområden. Forskningen är organiserad i mångvetenskapliga forskningsmiljöer och forskarutbildningen huvudsakligen i forskarskolor. Gemensamt ger de ut serien Linköping Studies in Arts and Science. Denna avhandling kommer från Tema teknik och social förändring vid Institutionen för Tema

Distribueras av:

Institutionen för Tema – Tema teknik och social förändring

Linköpings universitet

581 83 Linköping

Malin Henriksson

Att resa rätt är stort, att resa fritt är större

Kommunala planerares föreställningar om hållbara resor

Upplaga 1:1

ISBN 978-91-7519-439-4

ISSN 0282-9800

©Malin Henriksson

Institutionen för Tema 2014

Tryckeri: LiU-Tryck, Linköping 2014

Cover design: Karin Söderquist

This thesis is based on work conducted within the interdisciplinary graduate school Energy Systems. The national Energy Systems Programme aims at creating competence in solving complex energy problems by combining technical and social sciences. The research programme analyses processes for the conversion, transmission and utilisation of energy, combined together in order to fulfil specific needs.

The research groups that participate in the Energy Systems Programme are the Department of Engineering Sciences at Uppsala University, the Division of Energy Systems at Linköping Institute of Technology, the Department of Technology and Social Change at Linköping University, the Division of Heat and Power Technology at Chalmers University of Technology in Göteborg as well as the Division of Energy Processes at the Royal Institute of Technology in Stockholm.

www.liu.se/energi

Innehåll

TACK.....	1
1. INLEDNING	5
Varför planerare?	6
Helsingborg: en kontextualisering	9
Hållbara resor i planer	12
Tidigare forskning	14
Planering för bilen	14
Planering för hållbara transporter	16
Planerares föreställningar om resor och resenärer	17
Avgränsningar	20
Syfte och forskningsfrågor	21
Avhandlingens disposition	22
2. ATT TEORETISERA FÖRESTÄLLNINGAR.....	25
Ett intersektionellt perspektiv	25
Intersektionella perspektiv på miljöfrågor.....	29
Feministiska perspektiv på planering	31
Planerade rum	35
STS: Studier av teknik och användare	37
Ett dubbelkonstruktivistiskt perspektiv	38
Föreställningar om användare	39
Föreställningar som skript	40
Sammanfattning: avhandlingens analytiska verktyg	47
3. METOD, MATERIAL OCH FORSKNINGSPROCESS	49
Val av studieobjekt	50
Avhandlingens källmaterial.....	52
Urval och tillvägagångssätt	53
Intervjuerna	53

Fokusgruppen	58
Dokumentstudien.....	61
Att forska med hjälp av bilder	64
Bildernas roll i studien	65
Bilder i djupintervjuerna.....	66
Bilder i fokusgruppen	68
Bilder i dokumentstudien.....	69
Tolkning, analys och skrivande	70
Vems föreställningar?	72
Generaliserbarhet	72
4. HELSINGBORG: EN PLATS FÖR HÅLLBARA RESOR?	75
Bildominerade gator i centrum	78
Den dåliga luften som startskott	83
Den bilfria staden som ideal.....	87
Hållbar konsumtion?	90
Stadsförnyelse som möjlighet.....	95
Planerarnas Helsingborg – avslutande diskussion	98
5. JAG EN PLANERARE, JAG EN RESENÄR	105
Jag – en planerare.....	107
Förstå hållbart resande – förstå vardagslivet	111
Jag, en förälder med bil.....	113
Jag, en förälder som cyklar.....	117
Skjutsande föräldrar - familjenormativa skript?.....	120
Representationer av vilka barnfamiljer?.....	121
Jagmetodologin som en epistemologisk källa	122
Sammanfattning	124
6. RÄTT FÄRDSÄTT, RÄTT RESENÄR.....	127
Cykeln, den nya bilen?.....	128
Den viktiga kostymen	129
En rimlig cyklist.....	133

Att cykla på rätt sätt	137
Kollektivtrafiken – på väg mot en lugn stund.....	138
Bussen och det vardagliga	140
Spårvagnen – den nya bussen?	142
Bilisten – en miljöbov?.....	145
Att inte kunna prestera hållbarhet	151
Avslutande diskussion	156
7. HÅLLBARA RESOR PÅ BILD	161
Om analysen	162
Bildmaterialet.....	163
De harmoniska resorna	165
Det harmoniska skriptet mötet motstånd.....	171
Inget biltrubbel.....	176
Hållbart resande och vithet som symbolik.....	185
Avslutande diskussion	193
8. SLUTDISKUSSION.....	199
De frånvarande miljöargumenten	199
Avpolitiseringen av hållbara resor?	202
Skript om hållbara resor och resenärer.....	204
Motsägelsefulla skript?	207
Privilegierade skript?	209
Hur hanterar resenärer skript?	210
Metodologiska utmaningar	211
Den rätta resan, den fria resan.....	212
SUMMARY IN ENGLISH	215
Theories and methodologies	215
Empirical findings.....	216
Conclusions	218
REFERENSER	219

BILAGOR.....	241
Bilaga 1: Intervjuguide djupintervjuer	241
Bilaga 2. Stimulansmaterial, djupintervjuerna	243
Bilaga 3. Intervjuguide fokusgrupp	249
Bilaga 4. Stimulansmaterial, fokusgruppen.....	251
Bilaga 5. Översikt dokument	257

Tack

Under åren som doktorand är det många som bidragit med viktiga perspektiv, inspirerat och stöttat mig och gjort doktorandtiden till en rolig och bra tid.

Allra först vill jag tacka planerare och övrig personal i Helsingborg som gjort studien möjlig. Tack för att ni delade med er av såväl tid som kunskap.

Min huvudhandledare *Jane Summerton* och min biträdande handledare *Helen Peterson* har under de här åren varit ett stort stöd. Jag minns ett samtal inför slutseminariet där vi talade om potentiella läsare. Jane efterfrågade ”bra personer” varpå Helen frågar, ”vaddå bra personer”? Jane definierade en bra person som en vetenskapligt nyfiken, konstruktiv läsare med intellektuell skärpa. Under doktorandprocessen har du varit en bra person, Jane. Jag tackar för det. Tack också för att du alltid har trott på mig, det har betytt mycket. Tack både två för era många, noggranna och engagerade läsningar.

I ett sent skede kom *Jonas Anshelm* in som en tredje läsare. Jonas, din insats har varit väldigt betydelsefull för mig. Du hjälpte mig att se att avhandlingen var görbar. Du har tagit mina analyser på allvar och hjälpt mig att skärpa dem. Jag är djupt tacksam.

Också *Robert Hrelja* har i rollen som tredje handledare bidragit till avhandlingen. Din kompetens om trafikplanering i allmänhet och planering för hållbara transporter i synnerhet har bidragit till att stärka denna avhandling. Tack för dina generösa läsningar!

Ett stort tack till mitt doktorandkollektiv, D08:orna. *Veronica Brodén Gyberg*, *Emmy Dahl*, *Jenny Gleisner* (The queen of word!) och *Helena Karresand*: det har varit ett nöje att sluskriva tillsammans med er. Att ha fantastiskt smarta och kloka vänner som gått igenom samma process som mig har varit värdefullt under hela doktorandtiden men framförallt på sluttampen. Att ha fått barn under doktorandtiden har också varit en värdefull och rolig erfarenhet att dela, tack för allt stöd, all hjälp och alla råd! Tack till *Dick Magnusson* för praktisk hjälp med kartorna i avhandlingen och för att du fler än en gång agerat jourhavande planerare. Men framförallt för en fin vänskap med mycket tjo, tjim och pop! *Anna Morvall*, du har varit så värdefull ur så många hänseenden. Alla samtal om politik, feminism, djurrätt, böcker och livet har varit sjukt

inspirerande. Och tack för hjälpen med metodkapitlet, det hade inte varit det samma utan dig. Tack också till *Julia Schwabecker*, *Simon Haikola*, *Magnus Blondin* och *Jacob Nordangård* för fin gemenskap under åren som gått.

Tack till andra kollegor som inte minst det senaste året varit ett stort stöd. Tack *Björn* och *Anna Wallsten*, *Vasilis Galis*, *Per Gyberg*, *Ann-Charlotte Gilboa Runnvik* och *Lisa Guntram* för peppande, stöttande, viktiga och roliga samtal. *Hanna Sjögren*, tack för alltid intressanta och viktiga prat, hejarop och veganska och glutenfria brownies när det som mest behövdes. *Anna Kaijser*, du har skapat rum, tid och lust för skrivandet och varit oändligt viktig i slutfasen. Tusen tack!

Ett tack också till kollegor på Tema Genus som förgyllt tiden som doktorand. *Tanja Joelsson* och *Dag Balkmar*, tack för god kollegialitet och roliga samtal om genus, transporter, teknik och en hel del annat! *Emma Strollo*, *Linn Sandberg* och *Anna Lundberg*, tack för bra korridorssnack!

Arbetet med avhandlingen har skett inom forskarskolan Program Energisystem och finansierats av Energimyndigheten. Stort tack för det, och tack också för finansieringen av tre veckors vistelse på University of Twente (and thank you *Nelly Oudshoorn* for having me!). Jag har följt konsortieverksamheten i Lokala och regionala konsortiet vilket har varit roligt och stimulerande. Det var också kul och lärorikt att läsa Program Energisystems kurspaket tillsammans med de andra förträffliga D08:orna.

På Tema teknik och social förändring är det flera personer som har bidragit till att den här tiden varit positiv. Särskilt seminariegruppen P6 (TPI) har varit en utmärkt plats för intellektuella samtal och kreativa och konstruktiva idéer. Tack för att ni visat hur det goda seminariet ser ut! Tack *Lisa Lindén*, *Corinna Kruse*, *Boel Berner*, *Haris Agic*, *Jenny Gleisner*, *Maria Björkman*, *Emmy Dahl*, *Alma Persson*, *Johan Sanne*, *Anna Morvall*, *Magnus Blondin*, *Ericka Johnson*, *Hanna Sjögren*, *Karin Thoresson*, *Tobias Samuelsson* och alla andra som kommit och gått under åren!

Tack *Christina Lärkner*, *Ian Dickson* och *Eva Danielsson* för all hjälp med praktiska frågor och datorstöd. Ni har varit fantastiska!

Jag kunde inte haft ett bättre slutseminarium! Tack *Irene Molina*, *Boel Berner*, *Tora Friberg* och *Åsa Aretun* för kommentarer som verkligen hjälpte mig att utveckla mitt tänkande. Tack också till 60%-kommittén som bestod av *Carina Listerborn*, *Vasilis Galis* och *Isabelle Dussauge*.

Tack till *Karin Söderquist* för att du illustrerade omslaget, du paketerade avhandlingen så snyggt som det bara gick!

Peppgruppen, min fantastiska feministiska basgrupp har under de här åren stöttat mig genom arbetsprocessen och livet. Tack *Anna* x3, *Lina*, *Monireh*, *Emmy*, *Hanna*, *Elin* och *Malin*. Ni är bäst!

Tack till familj och vänner för att ni funnits för mig trots att jag ägnat alldeles för mycket tid till skrivande och jobb det senaste året. Tack särskilt *mamma*, *pappa*, *Christer* och *Christina* och *Ida* för hejarop och praktisk hjälp. Tack *Sabina* för att du finns.

Emin, *Fredrik*; nu är 2013 slut. Det här året kommer inte gå till historien som det bästa. Vi överlevde! Nästa år blir mindre arbete och mer tid tillsammans, vad bra vi ska ha det!

Linköping, december 2013

1. Inledning

Promoting 'sustainable development' has become *the* ethical framework around which planning is centered. (Bradley, 2009, s. 11)

Svenskarna reser mer än någonsin. 2008 reste vi 137,2 miljarder personkilometer, vilket är ett nytt rekord (Energimyndigheten, 2009). Persontransporterna förutspås fortsätta öka och till och med fördubblas till år 2050 (OECD, 2012). Persontransporterna utgör en dryg tredjedel av den totala energikonsumtionen i Sverige (Energimyndigheten, 2012). En majoritet av dessa resor görs med färdmedel som drivs av bensin eller diesel. De bidrar därför till betydande utsläpp av koldioxid. Transportsystemet som det ser ut idag behöver med andra ord ställas om för att bli mer hållbart. Men hur ska det ställas om? Är det med hjälp av mer energieffektiva bilar och med förnybara bränslen? Behövs det fler kollektiva transporter? Ska vi fortsätta resa i samma utsträckning, men på andra sätt, eller ska vi rentav resa mindre? Dessa frågor diskuteras av många, i fikarum och runt middagsbord, i riksdagen, i EU och i FN. Det är frågor som rör individer, politiker och tjänstemän.

I och med Brundtlandskommissionens slutrapport *Vår gemensamma framtid* (1988) och FN-konferensen om miljö och utveckling i Rio de Janeiro 1992 har världssamfundet enats om att frågor som rör miljöpåverkan ska förverkligas på såväl internationell som på lokal nivå. I fotspåren av *Vår gemensamma framtid* har EU gjort det tydligt att hållbara resor är ett viktigt mål att arbeta mot (EC 1992). Genom samhälls- och trafikplanering ska dagens ohållbara transportsystem bli mer hållbart. Minskning av transporters negativa miljöpåverkan, eller ökning av det hållbara resandet, har blivit en fråga för lokala aktörer. Det gör den kommunala planeringen intressant att studera.

I avhandlingen kommer jag att undersöka en grupp aktörer som har makt att påverka möjligheterna för hållbara resor i staden. Jag kommer att undersöka en grupp som har visioner om hur en hållbar stad kan se ut, idag och i framtiden. Jag kommer att undersöka planerare. Avhandlingens övergripande syfte är att analysera planerares föreställningar om hållbara resenärer, hållbara färdssätt och staden som en plats för hållbara resor.

Jag förstår problemet med resors negativa miljöpåverkan som ett *knivigt* problem. Kulturgeografen Maja Essebo (2013) menar att ett *knivigt* (engelskans "wicked") problem är ett problem som i sig är svårt att definiera, men som det finns många tänkbara lösningar på (och många lösningar som ännu inte uppfunnits). Problem som har med negativ miljöpåverkan att göra är extra kniviga då de som är utsedda för att lösa problemet (exempelvis planerare) kan vara en del av problemet i sig (Levin m.fl., 2012). Poängen med att benämna ett problem som knivigt är att definitioner av det utan undantag kommer att innehålla ideologiska inslag och kantas av värderingar och föreställningar (Essebo, 2013, s. 18). Att värderingar spelar en stor roll för hur frågor om miljö definieras menar jag är ett starkt argument för att studera planerares föreställningar om det kniviga problemet med icke-hållbara resor.

Syftet med detta inledande kapitel är att presentera avhandlingens övergripande frågeställningar och innehåll. Jag kommer att ta upp vilka frågor som vägleder studien och varför de är intressanta att besvara. Jag frågar mig först hur planerare kan beskrivas och hur mycket makt och inflytande planerare har. Jag presenterar sedan översiktligt den kommun som jag studerar. Därefter redogör jag för tidigare forskning som ger studien ett sammanhang. Kapitlet avslutas med en precisering av syfte och forskningsfrågor. Här kommer också studiens disposition att presenteras.

Varför planerare?

I Sverige har kommunerna en viktig roll i planeringen för ett hållbart transportsystem. Även om planeringen för hållbart resande genom riktlinjer, lagstiftning och ekonomiska medel också formas på regional och nationell nivå, och påverkas av den internationella nivån, har kommunerna det största ansvaret för planeringen eftersom de genom självstyre har ett lagstadgat ansvar för bland annat plan- och byggfrågor (Bjarnadóttir & Bradley 2003; Nyström 2003, s.55ff). Att kommuner är ansvariga för markanvändningen inom ett begränsat område (kommunens geografiska gränser) gör att de kan planera och lokalisera bland annat nya bostäder, arbetsplatser och handel, men också avgöra hur stadens olika platser förbinds genom planeringen av vägnätet (där bil-, gång- och cykeltrafik ska ges samma utrymme). På grund av det kan planerare genom

kommunal planering påverka hur ofta, hur långt och med vilka färdmedel vi reser (Hydén, 2008; Holmberg, 2008; Rönnbäck, 2008).

Planerare är intressanta att studera för att de har makt att påverka inte bara den byggda miljön utan också de resor vi gör i vardagen. Jag kommer nu att diskutera hur synen på vad planerare gör och kan göra har förändrats över tid. Vilka ideal präglar deras verksamhet? Vad strävar de emot? Jag frågar mig också vilken makt planerarna har samt hur makten över den byggda miljön har begränsats över tid.

Det är planerares föreställningar om vem eller vilka som ska stå för det hållbara resandet som intresserar mig. I kommunen jag studerar, Helsingborg, är personer med varierande bakgrunder och kompetenser inblandade i planeringen för hållbara resor. Planeringsteoretikern Clara Greed (1999) menar att allt fler aktörer idag arbetar med planering, även om alla inte definierar sig själva som planerare. Det beror delvis på att de frågor kommuner förväntas arbeta med, som hållbarhet eller turism, blir bredare och bredare. Att administrera och planera en stad är ett allt mer komplext arbete som kräver en mängd olika aktörer. Organisationsteoretikern Barbara Czarniawska (2002) väljer termen "city management" för att fånga in all den verksamhet som krävs för att en stad ska upprätthållas, som planering, administration och styrning. I dagens kommuner ingår det i alla tjänstemäns arbete (naturligtvis i varierande grad) att utföra dessa mångfacetterade aktiviteter. Czarniawska argumenterar för att det i själva verket är svårt att särskilja aktiviteterna åt. Den utveckling Greed och Czarniawska pekat på gör det intressant för mig att inkludera även personer som inte formellt arbetar som planerare. Planerare ska i avhandlingen därför läsas som en beteckning för personer som arbetar med planeringsåtgärder som främjar hållbara resor.

Jag betraktar dessa planerare som del av en yrkeskår i bemärkelsen att de delar normer, kunskap och praktiker (Gunder, 2004; Myers, 1997). Gunder menar att en samlande utgångspunkt för planerare är att framtidens samhälle genom planering kan bli harmoniskt. Planerare vet, eller tror sig veta, "vad som borde vara" (Gunder 2004, s. 302). Planerares gemensamma uppfattningar om hur samhället bäst ska byggas har förändrats över tid. I den här studien är det idealet om hållbarhet som planerarna eftersträvar och förhåller sig till. Exempel på andra ideal som diskuterats inom planeringsteorin och som planerare i sin praktik har strävat efter är allmänhetens bästa, social rättvisa, tillväxt, nyurbanism och mångfald (Gunder 2004, s. 303). Planerare har med andra ord

haft uppfattningar om vilken riktning planeringen bör ta för att uppnå det goda samhället.

Ett annat övergripande mål med planering är att tillgodose människors behov. Föreställningen om ett allmänintresse, det vill säga tanken att det går att formulera en inriktning på planeringen som tillfredsställer *alla* människors viljor och önskemål, dominerade den allmänna och akademiska debatten om planering i Sverige fram till 1980-talet. Allmänintresset sågs som en grundförutsättning för att kunna planera. Planeraren betraktades i sammanhanget vara neutral. Det innebär att planeraren antogs föreställa sig vara någon som på grund av sina kunskaper om planeringens teori och metod hade en förmåga att distansera sig från egna uppfattningar och känslor och utifrån det kunna avgöra det allmännas bästa. Dagens planeringsteoretiker benämner den här tanketraditionen som ett rationellt planeringsparadigm (Friedmann, 1987; Nylund, 1995; Sandercock, 1998, Strömgren, 2007). Den rationella ansatsen kännetecknas av uppfattningen att mål och inriktning för planeringen ska fastslås av beslutsfattare och sedan omsättas i planer av professionella planerare i samarbete med andra experter. Planeringen blir utifrån det här perspektivet en fråga för fackmänniskor och politiker. Planerares legitimitet som objektiva och rationella experter har dock ifrågasatts både av praktiserande och teoretiserande planerare. På 1960-talet uppmärksammades att allmänintresse är politiskt snarare än något som kan definieras utifrån vetenskapliga premisser (Sandercock, 1998; Larsson & Jalakas, 2008; Listerborn, 2009).

Idag betraktar många ett kommunikativt ideal inom planeringen som eftersträvaransvärt (Healey, 1997; Innes, 1997; Listerborn 2008, 2009). Enligt detta ideal blir planerarens uppgift att samtala, argumentera och fånga medborgarnas uppmärksamhet. Förhoppningen är att planerare ska fungera som kommunikatörer snarare än som experter. Här betonas vad planeraren gör snarare än vad planeraren vet. Skiftet från ett rationellt till ett kommunikativt ideal handlar sammanfattningsvis om en omfördelning av makten att veta från planeraren till medborgarna (Sandercock, 1998).

Jag har nu framställt planeringen som en profession med makt att påverka den byggda miljön. I Sverige har planerare förknippats med en sådan makt sedan tidigt 1900-tal (Blücher, 2006). Men hur mycket makt och inflytande planerare verkligen har är en fråga som diskuterats i över 30 år. Uppfattningen inom forskningen är att planerares möjlighet att påverka utfallet av planering är begränsad. Planerares professionella status och auktoritet är ifrågasatt (Grange,

2013). En förklaring till denna utveckling är att dagens samhällen präglas av en tilltagande liberalisering. För planeringen innebär det att planerare måste ta hänsyn till fler aktörer än politiker och medborgare. Marknaden har fått en starkare roll i samhällsplaneringen (Allmedinger & Tewdwr-Jones, 2002). I Sverige har denna utveckling identifierats av en rad forskare (Cars & von Sydow, 2001; Lind, 2002; Blücher, 2006; Magnusson, 2013). I ett svenskt sammanhang innebär den liberaliseringen exempelvis att planbeslut fattas i dolda förhandlingar mellan kommun, näringsliv och intressegrupper (Cars, 1992). Statsvetaren Andreaz Strömgren (2007) menar att svenska planeringsförhållanden präglas av ett liberalt sammanhang och ett rationalistiskt ideal. Genom att studera den svenska planpolitiken har han funnit att trots (den borgerliga) politikens ansträngningar att inskränka den kommunala planeringens makt genom att öka marknadskrafternas makt, finns det områden som kommunerna fortfarande har stor rådighet över. Strömgren argumenterar för att planering för hållbar utveckling är ett område som inte omfattas av ett liberalt sammanhang. Han menar att målet om ett hållbart samhälle har gjort det möjligt för planerare att uttrycka visioner om vad planeringen kan uppnå. Kravet på hållbarhet borgar för en starkare snarare än en svagare kommunal planering (Strömgren, 2007, s. 208ff).

Mot bakgrund av den visserligen ifrågasatta men ändå utbredda uppfattningen om planering som lösning på samhällsproblem är det relevant att studera hur planerarna föreställer sig hållbart resande och hållbara resenärer.

Helsingborg: en kontextualisering

I det här avsnittet kommer jag att introducera den kommun som planerarna i studien arbetar i, nämligen Helsingborg. Det är här de hållbara resorna som jag analyserar ska öka. Det är här de invånare vars resvanor planerarna vill förändra bor. Jag inleder med en kortfattad genomgång av stadens förutsättningar vad gäller geografiska, sociala och demografiska aspekter. Jag kommer sedan att lyfta fram viktiga planeringsmål och centrala dokument för att ge en bild av hur Helsingborgs stad arbetar med planeringen för hållbara resor.

Helsingborg är en av Sveriges äldsta städer och är belägen i Skåne vid havet. Idag är Helsingborg Sveriges åttonde största kommun med drygt 132 000 invånare (Helsingborgs stads hemsida, 2013-10-09). På grund av närheten sjövägs till Danmark och Tyskland är Helsingborg ett viktigt nationellt

transportnav. Framförallt hamnen, som är en av Sveriges största, bidrar till stor gods- och persontransport i staden. Helsingborg tillhör Öresundsregionen, en region där möjligheten att pendla mellan olika orter lyfts fram som positiv. Båttrafiken till Helsingör gör att Helsingborg sägs utgöra en central del i Öresundsregionen.

Figur 1. Helsingborg – en kommun i nordvästra Skåne. (Cop Lantmäteriet, Dnr: i2012/898)

Helsingborg beskrivs ofta som en segregerad stad. Gränsen mellan norr och söder får ofta symbolisera de problem som staden har gällande sociala orättvisor. Hur gränsen norr/söder kommit till och upprätthålls har studerats av etnologen Elisabeth Högdahl (2007) som menar att den synliggör uppdelningar som det "fula söder" och det "fina norr" samt det "rika norr" och det "fattiga syd". Gränsen är tydlig: det är Trädgårdsgatan, en gata i centrum, som delar staden. Norr om Trädgårdsgatan finns den medeltida stadskärnan med små butiker som sedan följs av eleganta villor på Tågaborg. Söder om Trädgårdsgatan finner man en modernistiskt byggd stadsdel med gallerior, shoppingstråk och byggnader från 1960- och 1970-talet, ofta byggda i betong. Här finns också statyer och torg som påminner om att den södra delen varit ett

fäste för arbetarrörelsen. Det finns givetvis bebyggelse österut också, bland annat stadsdelen Slottshöjden som byggdes när arbetarrörelsen var stark och folkhemmet utvecklades, liksom Drottninghög och Dalhem, områden som idag benämns som miljonprogram. Här är många människor ekonomiskt och socialt utsatta. De moderna projekt som i och med byggandet av miljonprogrammen utmanat uppdelningen norr/söder kan istället beskrivas som byggande av nya barriärer. Förorterna ligger visserligen norr om Trädgårdsgatan, men nordost, och skapar istället en gräns mellan innerstad och ytterstadsområde (Högdahl 2007).

Helsingborg är sammanfattningsvis en stad som i likhet med många andra städer präglas av segregation och inkomstklyftor. Det påverkar Helsingborgarnas val av färd sätt. De allra flesta Helsingborgarna reser med bil. Bilens popularitet som färdmedel har lett till miljöproblem i staden.

Idag bor 73 % av Helsingborgs invånare i tätorten. Medelinkomsten för yrkesverksamma personer mellan 20 och 65 år i Helsingborg 255 000 kr/år, vilket är något lägre än det nationella snittet (Helsingborgs stad hemsida, 2013-10-07). Arbetslösheten låg 2012 på 8,7 %, vilket är högre än rikets genomsnitt samma år (6,5 %) (Arbetsförmedlingens hemsida, 2013-11-28). Arbetslösheten varierar stort beroende på var i Helsingborg man bor: i miljonprogramsområdena som Drottninghög, Närlunda och Planteringen ligger den på runt 20 % medan övriga staden har betydligt lägre siffror (Helsingborgs stad hemsida, 2013-10-09). Samma förhållande återfinns i flera svenska städer. Utbildningsnivån ligger också i nivå med övriga riket.

Flest sysselsatta i Helsingborg finns inom handeln. Betydligt fler arbetar inom handel än i övriga riket medan vård- och omsorgssektorn inte anställer lika många som i riket i stort. Kvinnor arbetar i högre grad inom vård, omsorg och utbildning än vad männen gör. Männen arbetar istället inom byggsektorn, transportverksamhet samt med tillverkning. Ofta talas det om Helsingborg som en "entreprenörstad", vilket innebär att det anses vara lätt att starta och driva både små och större företag. Från att ha varit en klassisk industristad benämns Helsingborg numera som handels- och tjänstestad (Helsingborg stad, 2011; CSB, 2012).

Helsingborgarnas resor, både vad gäller typ av ärende och val av färd sätt, liknar med några undantag de flesta större städerna i Skåne (Trivector, 2007). Hur resenärer skiljer sig gällande kön, inkomst, sysselsättning och ålder följer också

nationella mönster (SIKA, 2007). I relation till resande kan Helsingborg därför sägas vara en vanlig svensk kommun. Bilen är det mest dominerande färdmedlet då fler än hälften av alla resor görs med hjälp av bilen. Det finns dock stora skillnader inom staden när det gäller val av färdmedel. Exempelvis reser människor i vissa områden mer än dubbelt så mycket med bil än i andra områden, detsamma gäller för resor med kollektivtrafiken. Bland annat inkomstnivå och avstånd till stadskärnan avgör hur Helsingborgarna reser.¹

Helsingborgarna, liksom svenskarna, kan å ena sidan beskrivas som beroende av bilen. Å andra sidan finns det också en önskan från kommuninvånarnas sida att biltrafiken ska minska och att möjligheterna att gå, cykla och åka buss istället ökar (Svensson & Henriksson, 2012).

Hållbara resor i planer

I Helsingborg ansvarar två förvaltningar för planeringen av det hållbara resandet, nämligen stadsbyggnadsförvaltningen och miljöförvaltningen. Stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för de generella trafikfrågorna men också för allt från den långsiktiga strategiska planeringen till operativ drift av gator, parker, stränder och teknisk infrastruktur. Stadsbyggnadsförvaltningen, som styrs av kommunfullmäktige, är uppdelad i olika avdelningar där trafikplaneringen framförallt sker på avdelningen ”stadsmiljö” (Helsingborg stads hemsida, 2013-01-22). Trafikfrågorna är också en del av miljöförvaltningens arbete eftersom man ansvarar för stadens strategiska miljöarbete. Miljönämnden ansvarar politiskt för denna förvaltning (Helsingborg stads hemsida, 2013-01-22).

Kommunens mål och riktlinjer för att öka det hållbara resandet anges i ett antal planeringsdokument från dessa två förvaltningar. I *Trafikplanen* från 2006, som i sin tur bygger på en trafikstrategi som upprättades 2005, pekas vägen mot ett mer hållbart transportsystem ut. I *Handlingsplan för cykel 2009-2011* framgår hur cykelresorna ska öka och i *Bussvisionen* hur kollektivtrafiken ska fördubblas. Trafikfrågorna har även integrerats i *Miljöprogrammet*, som anger riktning för

¹ Uppgiften är hämtat från Trivectors undersökning om skåningarnas resvanor från 2007. Resultatet sammanställdes i en rapport (Trivector, 2007) samt i en statistikdatabas som inblandade parter (bland annat skånska kommuner) har tillgång till. De uppgifter jag nu refererar till kommer från utdrag ur databasen. Jag har fått tillgång till denna av en tjänsteman på stadsbyggnadskontoret i Helsingborg.

åren 2011-2015. Riktningen för att uppnå målet om flera hållbara resor är inkluderade också i *Översiktsplanen* från 2010. I fördjupade delar av översiktsplanen specificeras några av målen. Slutligen anges också mål för hållbara transporter i energistrategin (*Energistrategi 2035*) från 2010, liksom i *Planen för hållbar utveckling* från 2010.

De övergripande målen för att öka det hållbara resandet som refereras till i dessa planer är att cykelresor, gångtrafik och kollektivtrafikresorna ska öka. Detta kan ske genom att ta trafikandelar från bilen. Med hur mycket beror på vilken plan som åsyftas då de olika planerna har olika tidshorisonter. Målet med utvecklingen av cykel- gång- och kollektivtrafik är att göra dessa färdssätt mer attraktiva än bilen, och därigenom ”skapa ett trendbrott i biltrafikens tillväxt” (Helsingborg stad, 2006, *Trafikplan för staden: ny syn på trafiken i morgondagens Helsingborg*, s. 4). Målen ska uppnås genom åtgärder i den fysiska miljön, exempelvis genom prioritering av andra färdssätt än bilen. Det innebär exempelvis att bygga flera starka gång- och cykelstråk, och att göra bussen mer attraktiv. Beteendepåverkan är en annan åtgärd som ska leda till att biltrafiken ska minska, eller i alla fall inte öka (se nedan). Att få ut biltrafiken från centrum anges som ytterligare ett mål. Det ska göras bland annat genom förstärkningar av det yttre vägnätet, vilket innebär Österleden och motorvägarna runt om staden byggs ut (Ibid.).

I planerna läggs stor vikt vid beteendepåverkande åtgärder för att målen om fler hållbara resor ska uppnås. De beteendepåverkande åtgärderna samlas i projektet *Den hållbara resan*. Projektet har pågått sedan 2008. Praktiskt sker arbetet med *Den hållbara resan* i delprojekt. Exempel på sådana projekt är *Smart trafikant på arbetsplatsen* och *Smart trafikant i bostadsområden*. Antingen får ”hälsotrampare” prova på att cykla under en månad eller så får ”prova-på-resenärer” ett busskort och ska därför åka kollektivt en månad. Man riktar sig till arbetsplatser eller till bostadsområden. Internt inom kommunen uppmuntras anställda inom alla förvaltningar att prova på kollektivtrafiken.

Från att inledningsvis finansierats från år till år är projektet *Den hållbara resan* idag permanent och finansieras till fullo av Helsingborgs stad. Två heltidstjänster är knutna till projektet och projektledarna är organisatoriskt knutna till stadsbyggnadsförvaltningen.

Cykelkurs för invandrare är ett annat projekt som genomfördes av kommunen 2008. Numera bedrivs projektet i ABF och cykelfrämjandets regi men

kommunen bidrar fortfarande med ekonomiskt stöd och marknadsför projektet. Syftet med projektet är genomföra cykelkurser för framförallt invandrarkvinnor som inte kan cykla. I projektet *Vänlig väg till skolan* går kommunen ut till skolor och gör olika aktiviteter med lärare och barnen för att få dem att cykla istället för att föräldrarna skjutsar dem med bil. *Den hållbara resan* ger också kurser i "eco-driving" samt delar ut information om miljöbilar och miljövänliga drivmedel.

Sedan 2011 har arbetet med miljö- och beteendepåverkan samlats under samma tak i *Helsingborgs miljöcentrum*. Frågor om mobilitet, hållbarhet, och klimat- och energirådgivning behandlas här. Kommunen avsätter ungefär två miljoner kronor per år på de beteendeförändrande insatserna. Utöver detta bekostas åtgärder i den fysiska miljön som har med hållbara resor att göra av stadsbyggnadsförvaltningen. Också miljöförvaltningen avsätter pengar för att finansiera planeringen för hållbara resor. Det finns ingen explicit budget för sådana satsningar, men transporter är en av de högst prioriterade frågorna när det gäller miljöarbetet².

Tidigare forskning

I forskningsöversikten kommer jag att belysa tre områden. Jag kommer först att diskutera relationen mellan bilism och trafikplanering, som både internationellt och i Sverige är stark. Jag kommer sedan att ta upp forskning som pekar på varför planeringen för hållbara resor på många håll ännu inte lyckats. Slutligen diskuterar jag forskning om planerares föreställningar om hållbara resor.

Planering för bilen

Bilen har sedan andra världskrigets slut på många platser varit det mest prioriterade färdmedlet i samhällsplaneringen. Det har inneburit att bilen idag är det vanligaste färdmedlet för persontransporter i västvärlden. Resor med bil ökar ständigt. De senaste åren har bilsamhällets negativa konsekvenser,

² Källa: personlig kontakt med Mikael Fredriksson, ekonomiansvarig på miljöförvaltningen samt med Tomas Lundgren, ekonomichef stadsbyggnadsförvaltningen.

framförallt i form av ekologisk ohållbarhet, analyserats av forskare inom samhälls- och kulturvetenskap som med kritiska perspektiv ifrågasatt vad som benämns som automobilismen (Böhm m fl., 2006; Conley & McLaren, 2009; Uteng & Cresswell, 2008; Featherstone, 2004; Paterson, 2008; Miller, 2001). I denna forskningsinriktning betonas bilens starka ställning inom infrastrukturell planering, liksom bilisternas starka emotionella band till bilen.

I ett svenskt sammanhang har bilismens systemiska karaktär med dess negativa konsekvenser också varit föremål för en rad kritiska studier (Tengström, 1991; Isaksson, 2001; Falkemark, 2006; Lundin 2008). Forskningen pekar bland annat på att planering för bilen sedan efterkrigstiden handlat om att öka människors rörlighet. Bilismens framväxt har inneburit att invånarnas möjligheter att snabbt transportera sig över långa avstånd har ökat. Lokalisering av bostäder och arbetsplatser har blivit mer frikopplad. Staden har spridits ut och avstånd mellan arbetsplatser har ökat. Städer är planerade för att öka bilens framkomlighet. Till följd av denna utveckling blir bilresor i städer miljömässigt problematiska; de leder till buller, avgaser och utsläpp av koldioxid.

I relation till den här studien är det speciellt intressant att framhålla hur en närmast enig planerarkår genom övertygelsen om bilens suveränitet och med hjälp av en rad planeringsverktyg har kunnat befästa bilen som det dominerande trafikslaget i dagens samhälle. Per Lundin (2008) visar i *Bilsamhället: ideologi, expertis, och regelskapande i efterkrigstidens Sverige* att den svenska väg- och planeringstekniska expertisens föreställningar om bilen gjorde att bilen framställdes som det bästa transportmedlet för framtiden. Planerare lyckades övertyga politiker och andra viktiga aktörer att omdana samhället så att det anpassades till bilen. Detta skedde i snabb takt under 1950- och 1960-talen. Under dessa år växte också bebyggelsen i Sverige kraftigt i symbios med transportsystemen (Ibid.).

De planeringsmässiga ideal som växte fram under denna tid formade dagens svenska städer. Idealerna möjliggjorde hög framkomlighet för bilen och i förlängningen minskad konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Som en konsekvens är idag externa köpcentrum, stadscentrum med promenadstråk, förortscentra och bostadsområden omgärdade av vägnät för bil (Ibid. s. 270-271, se också Gullberg, 1989 och Hagson, 1997). I takt med bilismens expansion, växte också en stark professionskultur fram, där trafikplanerare fick en viktig roll i planeringen och underhållningen av trafiksystemet (Lundin 2008, s. 228-229).

Lundins studie pekar på att planerares prioritering av bilen förutsätter en samhällelig strukturell förankring. Enligt etnologen Håkan Andréasson (2000, se också Hagman 1999), krävs en kulturell förankring för att resenärer, planerare och politiker ska fortsätta uppfatta bilen som nödvändig och självklar. Andréasson framhåller att de värden som bilen förknippas med, som frihet, oberoende, framgång och rörlighet, är minst lika viktiga för att bilen ska fortsätta användas i dagens utsträckning som vägar, parkeringshus och trafikregler.

Den forskning som belyser bilismen ur ett historiskt och nutida perspektiv är oundgänglig för att förstå hur planerarna i min studie förhåller sig till den planerade staden och bilen som artefakt, system och färdmedel. Planerarnas föreställningar om bilen, bilister och bilens plats i staden kommer att diskuteras i flera av avhandlingens kapitel.

Planering för hållbara transporter

Forskningen om hållbara resor är ofta inriktad på att svara på frågor om trafiksystemet kan blir mer hållbart och varför planeringen inte utvecklas i önskvärd takt. Detta forskningsfält ger precis som forskningen om planering för bilen en beskrivning av de sammanhang som de planerare som jag studerar befinner sig i. Det finns många beskrivningar av hur ett hållbart transportsystem kan se ut (Chapman, 2007; Cairns, m.fl., 2008; Hull, 2008; Loukopoulos, 2005; Goldman & Gorham, 2006; Moriarty & Honnery, 2008; Rye, 2002; Sanne, 2002; Whitelegg, 1993). Transportforskaren David Banisters artikel "The sustainable mobility paradigm" (2008) har varit inflytelserik. Banister menar att för att uppnå ett mer hållbart resande krävs ett skifte från ett planeringsparadigm som sätter bilen främst till ett paradigm där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras. Planeringsåtgärder som dessa sätt att förflytta sig behövs. Sådana åtgärder blir genomförbara, menar Banister, endast om städerna blir tätare och avstånden kortare. Det skulle leda till att människors behov av att resa minskar. Banister påpekar dock att trots att de här insikterna är allmänt erkända går förändringen långsamt. Han menar att vi står inför ett "genomförarunderskott". Det är inte bristen på alternativ som förhindrar möjligheten till mer hållbara resor, det är snarare de begränsade institutionella möjligheterna som är problemet.

Andra forskare har benämnt liknande tendenser som Banister pekar på som ett "implementeringsunderskott" (Owens m.fl., 2006; Curtis & Low, 2009; Tennøy, 2010; Aretun & Robertsson, 2013). Framförallt lyfter denna forskning fram att på grund av en professionell träning i planering för bil har planerare svårt att ställa om till att ifrågasätta bilens dominans. De kunskaper, metoder och verktyg som många planerare arbetar med är inte anpassade till vad planering för hållbara transporter kräver. Hysing (2009) lyfter fram liknande förklaringar då han i en studie om hållbar transportplanering menar att konkurrerande diskurser om hållbarhet påverkar planeringens inriktning.

Flera forskare har undersökt implementeringen av planeringsåtgärder som syftar till att få till stånd hållbara resor eller hållbar utveckling ur planerares perspektiv (Vigar, 2001; Storbjörk 2004; Skantze & Asplund 2005; Isaksson 2003, 2006; Ugglå & Lidskog, 2006; Nilsson 2007; Polk, 2010; Hrelja, 2011). Studier inom området visar att kommunala planerares möjligheter att uppnå ofta högt satta mål om hållbarhet begränsas av organisatoriska förutsättningar såsom ekonomiska begränsningar och brist på långsiktighet (Ugglå & Lidskog, 2006). Exempelvis upplever planerare att det är svårt att balansera hållbarhetens olika aspekter, det vill säga ekologiska, ekonomiska och sociala (Skantze & Asplund, 2005). Målen i sig står i konflikt mot varandra, vilket gör att planerare tvingas göra svåra avvägningar (Isaksson, 2003, 2006).

De studier som undersöker kommunala planerare i relation till klimat-, miljö- och trafikfrågor visar att vad planerare gör, säger och tänker spelar roll (Skantze & Asplund, 2005; Isaksson, 2003, 2006). Den faktiska planeringsprocessen tar sin början efter att planer har formulerats och mål har satts (Hrelja, 2011; Hysing, 2009; Nilsson, 2007). Därför är det av stor vikt att undersöka vilka normer och föreställningar om hållbart resande som präglar planerares sätt att tänka.

Planerares föreställningar om resor och resenärer

Forskningen om planering för hållbarhet som undersöker planerares ideal och villkor har inte i någon hög utsträckning undersökt planerares föreställningar om resenärerna, det vill säga de som använder trafiksystemet. När ett användarperspektiv tas upp inom forskning som relaterar till hållbart resande, är det ofta resenärerna själva som ges möjlighet att förklara varför de reser som

de gör (Hagson, 1999; Andréasson, 2002; Waldo, 2002; Henriksson, 2008; Dahl, 2011). Ett annat sätt att beskriva vilka resenärer som kan betraktas som hållbara är ur ett kvantitativt perspektiv. Det har exempelvis uppmärksammats att kvinnor och män reser olika långt och med olika färd sätt, med konsekvensen att män generellt sett har större ekologiska fotavtryck än kvinnor (Carlsson-Kanyama m.fl., 1999; Rätty & Carlsson-Kanyama, 2010). Studier tyder vidare på att män inte är lika intresserade av att resa hållbart som kvinnor är (Hjorthol, 2000; Polk, 2003). Dessa studier länkar samman genus och hållbart resande. Trafikplaneringen har vidare visat sig gynna välbeställda grupper i samhället genom att prioritera dessa gruppers möjligheter till pendling (Pollack m.fl., 2011). Förhållanden som speglar sig i segregerade bostadsområden bidrar också till att samhällets ojämlika relationer formar resmönster (Waldo, 2003; Savage, 2003; Duncan, 2011).

Planerares föreställningar om resenärer och deras koppling till frågor om hållbart resande diskuteras dock i vissa studier. Ett tema som undersökts är vilka användare som inkluderas och exkluderas till följd av planeringsprojekt som syftar till att öka hållbara resor (se Jensen, (2011) och Sheller & Urry (2006) för översikt). Tim Richardssons och Ole B. Jensens studie från 2008 är ett exempel. De visar med hjälp av en fallstudie i Bangkok att medelklassens ideal om resande, arbete och konsumtion låg till grund för planerarnas utformning av ett nytt kollektivt färdmedel, nämligen "the sky train". Spårtrafiken utformades för att uppfylla en urban elits behov. Genom att staden placerade kollektivtrafiken för denna urbana elit ovan mark menar Richardson och Jensen att samhället skiktas genom perspektivet ovan/under både fysisk, ekonomiskt och symboliskt. Guy Baeten (2000) lyfter fram liknande frågor när han argumenterar för att hållbart resande som projekt utformas utifrån de "rörliga rikas" perspektiv (engelskans "the mobile wealthy"). Privatiseringen av kollektivtrafiken och argumentationen om hur inskränkningar av bilresor och flygresor ska gå till, där ekonomiska incitament som flygskatt eller utsläppsrätter ofta föreslås, innebär att de rika har möjlighet att betala för det resande som passar deras livsstilar. Samtidigt drabbas de "orörliga fattiga" (engelskans "the immobile poor") av resors negativa miljökonsekvenser.

Julie Cupples och Elisabeth Ridley (2008) argumenterar för att kommuner genom planering för hållbart resande bidrar till föreställningar om miljövänlighet på ett moraliserande sätt. Genom en översikt av planer som styr hållbart resande i en nyzeeländsk kommun drar de slutsatsen att kommunala

projekt som förespråkar hållbart resande orättvist låter bilister iklädas rollen som miljöbovar medan cyklister istället framställs som miljöhjältar. Cupples & Ridley argumenterar istället för att människor inte väljer färdmedel på grund av en omsorg för miljön. De menar att det är missvisande att påstå att cyklister är smarta medan bilister är dumma så som den kommunala planeringen gör. Cupple och Ridleys bidrag är att de pekar på att planering som syftar till att förändra resvanor bygger på planerares föreställningar om varför resenärer reser som de gör.

I ett svenskt sammanhang undersöker Göran Sundqvist och Martin Letell (2005) vilka föreställningar om användare som artikuleras när Göteborgs stad genom planeringsinsatser tar sig an uppgiften att förbättra luftkvaliteten i staden. Letell och Sundqvist analyserar ett material som myndigheterna i Göteborg använt sig av för att kommunicera budskapet om hållbara resor till göteborgarna. Ett resultat som Sundqvist och Letell framhåller är att materialet framställer resenärer som manipulerbara. Med det menas att projekten bygger på föreställningen att om invånare får tillgång till rätt information kommer de att fatta rätt beslut om resor samt att om resenärerna får pröva att resa hållbart kommer de att fortsätta göra det. I en senare artikel som bygger på liknande material visar Letell, Sundqvist och Elam (2011) att projekten som förespråkar hållbara resor speglar en samhällelig diskurs om miljöfrågans individualisering. Som en följd av projekten produceras en nyliberal syn på individens möjlighet att hantera miljörisker.

Sammanfattningsvis visar den forskning om hållbara transporter som synliggör planerares föreställningar om resenärer att sådana föreställningar materiellt och symboliskt reproducerar ojämlikhet i termer av bland annat ekonomisk orättvisa. Därför menar jag att det är av stor vikt att med hjälp av ett kritiskt tillvägagångssätt undersöka planerares föreställningar om hållbara resenärer. Slutligen vill jag lyfta fram en studie som fungerat som en viktig inspirationskälla när det gäller frågor om hur planerare definierar invånare.

Karin Bradleys (2009) avhandling är en fallstudie av planering för hållbarhet i en brittisk och i en svensk kommun. Genom bland annat intervjuer med planerare i Stockholmsförorten Spånga-Tensta synliggör Bradley vad hon kallar en svensk miljödiskurs som definierar vad som kan förstås som miljövänligt handlade. Bradley menar att diskursen kännetecknas av föreställningen om hållbart leverne som något specifikt svenskt. Svenskar (i relation till icke-

svenskar) sägs enligt diskursen förstå vikten av att leva i balans med miljön, en uppfattning som delas av medborgare och planerare. Att vara miljövänlig är enligt diskursen att sopsortera, att uppskatta att vara i naturen (exempelvis att plocka bär och svamp) samt att ha fjärrvärme. Enligt Bradley är diskursen problematisk på flera punkter. För det första undviker den att ifrågasätta livsstilar som inte kan betraktas som särskilt miljövänliga, exempelvis eftersom de bygger på att människor kör bil och flyger mycket. För det andra utesluts människor med livsstilar som inte är i linje med diskursen från möjligheten att vara "miljövänliga". De konstrueras istället som oönskade eller till och med skamliga. Bradleys slutsats är att den svenska miljödiskursen överensstämmer med hur medelklassen definierar ett gott liv.

Jag menar att Bradleys studie är viktig eftersom hon konkret visar att hållbarhet är ett politiskt laddat begrepp som differentierar människor baserat på klass och etnicitet. Här ges tydliga empiriska exempel på hur planerares föreställningar exkluderar och inkluderar. Min studie knyter an till denna forskning. Jag applicerar frågan om hur planerare definierar hållbarhet på ett närliggande område, det vill säga hållbart resande. Jag fokuserar enbart på planerare, medan Bradley studerar både planerare och medborgare. Jag gör en fördjupad kvalitativ studie av en svensk kommun som fokuserar på kommunala planerares föreställningar om hållbara resor, hållbara resenärer och den hållbara staden.

Avgränsningar

Det finns flera frågor och perspektiv som skulle kunnat appliceras på det empiriska området som jag undersöker i avhandlingen. Jag skulle exempelvis ha kunnat göra en professionsstudie som undersöker hur planerare förstår sin yrkesutövning eller sin yrkesidentitet i relation till frågor om hållbart resande. Jag skulle också ha kunnat göra en studie av planerarnas möjligheter och begränsningar att genomföra åtgärder som syftar till att öka det hållbara resandet. Andra intressanta inriktningar skulle ha kunnat vara om eventuella begränsningar är ekonomiska, organisatoriska eller geografiska, eller om sådana förutsättningar fungerar som möjliggörande. Vad jag i avhandlingen är intresserad av att undersöka har dock inte med planeringens praktik att göra. Som jag redan nämnt är jag intresserad av planerares *föreställningar* om hållbart resande.

Syfte och forskningsfrågor

Den här studien ger en inblick i hur planerare i en svensk kommun föreställer sig vilka möjligheter olika resenärer har att resa mer hållbart. Jag frågar mig vilka föreställningar om sociala kategoriseringar som exempelvis kön och etnicitet som planerare använder sig av för att skapa mening om hållbara resor och om de resenärer de förväntar sig ska göra hållbara resor. Kan planerares föreställningar om hållbara resenärer spegla och underbygga maktstrukturer om olika människors plats i sociala hierarkier? Vad innebär det i så fall för hur hållbart resande kan förstås? Är den lokala kontexten viktig för hur planerare förstår hållbart resande?

Efter att ha ramat in de teman som studien kommer att behandla ska jag nu precisera avhandlingens syfte och forskningsfrågor:

Avhandlingens syfte är att analysera planerares föreställningar om hållbara resenärer, hållbara färdssätt och staden som en plats för hållbara resor.

Metodologiskt bygger avhandlingen framförallt på djupintervjuer med planerare i en svensk kommun, nämligen Helsingborg. Bilder var ett viktigt inslag i intervjuerna där jag använde bilder av olika resenärer som stimulansmaterial för att möjliggöra olika typer av analyser. Intervjuerna kompletteras med en analys av bilder på resenärer som förekommer i planeringsdokument och annat material som planerarna förutsätts förhålla sig till i sin verksamhet. I avhandlingen undersöker jag därför bildens möjlighet som forskningsredskap. Avhandlingens kapitel är organiserade efter olika metoder och olika material. De forskningsfrågor som nu följer kommer att strukturera avhandlingens empiriska kapitel.

Hur föreställer planerare sig staden som en plats för hållbara resor?

För att svara på frågan analyserar jag vilka platser som planerare framställer som viktiga i relation till hållbart resande. Vad innebär planerarnas förståelse av staden för deras föreställningar om hållbart resande? Bidrar representationer av staden till att forma planerarnas uppfattning om den hållbara resenären? Jag vill också med utgångspunkt i ett intersektionellt perspektiv analysera om och på vilka sätt de platser som görs relevanta av planerarna synliggör maktrelationer i staden.

Hur beskriver, definierar och avgränsar planerare vad hållbart resande är?

För att svara på frågan undersöker jag vilka föreställningar

planerare har om olika resenärers möjligheter, begränsningar och incitament för att göra fler hållbara resor. Jag frågar mig också vilka färdmedel som planerare förstår som hållbara eller icke-hållbara. En annan viktig fråga är vilken typ av kunskap planerarna använder sig av för att kategorisera olika slags resenärer i relation till hållbart resande. Vilka samhälleliga normer synliggörs i planerares föreställningar?

Vilka budskap om resor kan enligt planerarna få helsingborgarna att resa mer hållbart? För att besvara frågan undersöker jag hur planerare tolkar bilder på resenärer och bildernas möjlighet att förmedla idéer om hållbart resande på ett attraktivt sätt. Vilka innebörder av hållbart resande anser planerarna är tilltalande och önskvärda att förmedla? Vilka sociala kategoriseringar använder planerarna sig av för att formulera vad de anser är gångbara budskap om hållbara färdssätt?

Hur gestaltas hållbart resande i olika planeringsdokument? Finns det paralleller, likheter eller skillnader mellan å ena sidan planerarnas föreställningar om attraktiva budskap om hållbara resor och å andra sidan hur resor och resenärer skildras i kommunala planeringsdokument? Jag besvarar frågan genom att analysera de bilder som används i olika typer av planeringsdokument för att illustrera hållbara resor. Jag frågar mig vilka sociala kategorier som används i planeringsdokumenten för att beskriva det hållbara resandet. Jag kontrasterar sedan bildanalysen till de slutsatser jag pekat på tidigare i avhandlingen.

Avhandlingens disposition

I kapitel två, *Att teoretisera planerares föreställningar*, diskuterar jag avhandlingens teoretiska utgångspunkter. Jag utgår från framförallt intersektionella perspektiv och feministisk planeringsteori för att förstå vilka normer och ideal som påverkar planerares föreställningar. Med hjälp av teorier från teknik- och vetenskapsstudier (STS) formulerar jag avhandlingens huvudsakliga analytiska begrepp.

Hur studien utformats är temat för avhandlingens tredje kapitel. Jag ger bakgrunden till mitt val av fall och resonerar kring fördelar med en fallstudie som bottnar i en specifik plats. Här beskriver jag också vilka metoder jag använt för att svara på studiens syfte och frågeställningar. En röd tråd i kapitlet är hur

bilder kan användas i forskningen, vilket också sammanbinder det källmaterial som avhandlingen bygger på.

I kapitel fyra, *Helsingborg – en plats för hållbara resor?*, analyserar jag vilken roll planerare menar att staden har som möjliggörande eller begränsande i relation till hållbara resor. Vilka platser lyfter planerarna fram som viktiga, som problematiska eller som löftesgivande ur ett hållbart resande-perspektiv? Jag relaterar analysen till intersektionella tolkningar av stadens organisering. Det syftar till att ge en förståelse av den specifika geografiska plats som är föremål för planerarnas aktiviteter. Kapitlet fungerar därför också som en bakgrund till de kommande kapitlen.

I avhandlingens femte kapitel, *Jag en planerare, jag en resenär*, ställer jag mig frågan om vilken kunskap och vilken typ av erfarenheter planerarna använder sig av för att begripliggöra hållbart resande. Jag visar att planerarna använder sina egna erfarenheter av att vara resenärer för att förstå vad hållbart resande är. Det i sig ger upphov till särskilda representationer av resenärer som skapar föreställda målgrupper för hållbart resande.

I kapitel sex, *Rätt färdssätt, rätt resenär*, analyserar jag planerarnas samtal om bilder som jag använt som stimulansmaterial för att synliggöra planerarnas föreställningar om resenärer och färdssätt. En central fråga är vilka budskap som planerarna menar är viktiga att förmedla för att få resenärer att börja resa mer hållbart. Jag undersöker också vilka implikationer planerarnas föreställningar om gångbara budskap får för förståelsen av färdssätt och resenärer. Jag synliggör i kapitlet att planerarnas föreställningar om vad som är möjliga och önskvärda budskap är baserade på deras egna föreställningar om vilka färdssätt som resenärer anser vara attraktiva i olika sammanhang.

I avhandlingens sista empiriska kapitel, *Hållbara resor på bild*, är huvudfrågan vilka likheter och skillnader det finns mellan hur planerare föreställer sig hållbart resande och hur hållbart resande illustreras i tryckt form. Jag analyserar därför bilder som används i planer och annat material som planerarna använder i planeringen för hållbart resande. Kapitlet innehåller en analys av bilderna i sig själva, liksom en jämförelse med slutsatserna från de övriga kapitlen. Stämmer den mera allmänna bilden av hållbart resande som kan skönjas i dokumenten med planerarnas föreställningar om detsamma?

I avhandlingens avslutande kapitel sammanfattar jag studiens slutsatser och diskuterar resultat från olika kapitel i relation till varandra. Jag lyfter också fram

Kapitel 1

metodologiska och teoretiska frågor som avhandling väckt. Ett genomgående tema i kapitlet är frågan om vilka resultat som överraskade mig och varför.

2. Att teoretisera föreställningar

Planning is all about creating realities (or rearranging existing reality) and imposing these on space (Greed, 1994, s. 11)

Avsikten med föregående kapitel var att poängtera att vad planerare säger, tänker och gör spelar roll för hur det hållbara samhället iscensätts. Min studie bidrar till att ytterligare problematisera det politiskt laddade begreppet hållbarhet genom att uppmärksamma vilka föreställningar som vägleder planerarnas meningsskapande om hållbara städer, hållbara resor och hållbara resenärer. I det här kapitlet kommer jag att redogöra för de teorier och begrepp som vägleder avhandlingens analys. Planerares föreställningar är det övergripande temat, ett tema som jag kommer att belysa med hjälp av flera olika perspektiv. Kapitlet består av tre delar. Jag kommer först att tydliggöra hur jag förstår intersektionalitet samt visa hur perspektivet kommer att användas i avhandlingen. Jag kommer sedan att relatera studiens frågeställningar till feministisk planeringsteori som problematiserar planerares föreställningar. I kapitlets tredje del kommer jag att föreslå att teorier från STS (teknik- och vetenskapsstudier) kan berika planeringsperspektivet när det gäller studiet av föreställningar.

Ett intersektionellt perspektiv

Intersektionalitet är ett av studiens centrala teoretiska perspektiv. Jag kommer nu att visa hur jag tolkar intersektionell teori samt hur jag menar att perspektivet berikar avhandlingen.

En intersektionell analys utmanar och problematiserar olikhetsskapande kategorier som genus, klass, ras/etnicitet samt visar hur dessa kategorier samspelar med varandra. Perspektivet utgår från ett teoretiskt antagande om att samhällelig ojämlikhet tar sig uttryck och struktureras med hjälp av sådana sociala kategorier. En viktig utgångspunkt är att sociala kategorier är kontextberoende och alltid förhandlas, utmanas och förändras. Precis som socialkonstruktivister föreslår att världen är socialt konstruerad, menar intersektionella teoretiker grundade i konstruktivismen att även sociala kategorier är det (Lykke, 2005; Lutz m.fl., 2010; Kaijser, 2011). Forskare

påpekar dock att kategorier i samhället i hög utsträckning föreställs och framställs som naturliga. Det gör att de ojämlikheter mellan människor som uppstår i olika sammanhang kan legitimeras. Ett tydligt exempel är hur etnicitet används i samhällsdebatten när förklaringar till segregation söks. En vanlig förklaring är att invandrare inte vill integrera sig i det svenska samhället. Istället för att tala om strukturella segregeringseffekter läggs skulden för den bristande segregeringen på invandrarna själva (Molina, 2011).

Den intersektionella analysen belyser hur sociala kategorier förstås och förhandlas i specifika situationer, och kan därmed användas för att ifrågasätta orättvisor och diskriminering. En intersektionell studie undersöker inte sociala kategorier i sig, utan frågar sig hur maktrelationer tar sig uttryck i förstärkande, omförhandlande, skapande och upprätthållande av sociala kategorier. Intersektionalitet visar hur makt fungerar på ett diffust och differentierande sätt, bland annat genom skapandet och upprätthållandet av överlappande identitetskategorier (Winker & Degele, 2011; Sho, Crenshaw & McCall, 2013; de los Reyes & Mulinari, 2005).

Utmärkande för det intersektionella perspektivet är insikten att sociala kategorier endast kan förstås i relation till andra sociala kategorier som tillsammans skapar specifika maktordningar, identitetskonstruktioner, handlingsutrymmen och förståelser av människor (Lykke, 2003, 2009). Ett tydligt exempel är Listerborns (2011) analys av hur muslimska kvinnor med slöja bemöts i det offentliga rummet i Sverige. Genom att kvinnor har på sig slöjan skapar det ett utrymme för oftast vita människor utan slöja att betrakta dem, säga nedvärderande kommentarer och till och med vara våldsamma. När kvinnor i slöjor blir våldsamt bemötta är det ett samspel av nationalism, rasism och sexism som förklarar bemötandet (ibid. s. 281). För att ett fenomen till fullo ska förstås måste flera kategorier och variabler tas med i analysen. Det samma gäller i andra sammanhang.

Ur ett historiskt perspektiv har intersektionalitetsteorin sin hemvist inom den genusvetenskapliga teoribildningen och har intresserat sig för hur kön konstrueras i relation till andra kategorier som klass och etnicitet³. Under

³Min redogörelse för den historiska utvecklingen av det intersektionella perspektivet bygger framförallt på de los Reyes & Mulinari (2005) och Lykke (2009). De betonar också att det finns en stark historisk tradition av feminister som tänker intersektionellt men som inte använder termen. Anti-rasistisk feminism i USA och marxistisk feminism är exempel på tidigt intersektionellt tänkande som utgår från att maktobalans förstås med hjälp av flera olika dimensioner.

1980-talet väcktes frågor om hur feministiska rörelser (inte) hanterade olikhet. Icke-vita kvinnor påtalade att den västerländska feminismen framställde alla kvinnors intressen som identiska. Genom feminismens ensidiga fokusering på "patriarkatet" och kvinnans förtryck osynliggjordes ojämlika sociala relationer som icke-vita kvinnor upplever men som inte har sitt ursprung i endast ett könsförtryck utan också i rasistiska, imperialistiska och kolonialistiska uppfattningar och praktiker.

Även i akademiska sammanhang väcktes frågor om feminismens oförmåga att hantera olika perspektiv. Anti-rasistiska forskare menade att den västerländska feministiska teoribildningen om kön/genus genom den ensidiga fokuseringen på kategorin "kvinna" och hur hon blir förtryckt, osynliggjorde att alla kvinnor inte har samma livsvillkor (de los Reyes & Mulinari, 2005; Lykke, 2009). Kritiken kom från flera håll, från exempelvis svarta feminister i USA. Kimberlé Crenshaw uppmärksammar exempelvis (1989, 1995) från ett juridiskt perspektiv hur amerikanska domstolar negligerade att sexuella trakasserier av svarta kvinnor hade sitt ursprung i föreställningar om ras. Välspridda föreställningar om den svarta kvinnan som särskilt sexualiserad och möjlig att antasta gjorde att domstolarna bemötte svarta kvinnor på ett annat sätt än vita. Feministiska röster från södra Asien påpekade samtidigt att västerländska kvinnor levde med föreställningar om kvinnor i syd som hade sin grund i kolonialismen, föreställningar som bygger på bland annat exotisering och erotisering av kvinnors kroppar. Detta synliggjordes när vita kvinnor forskade och skrev om kvinnor i syd (Spivak, 1988; Mohanty, 1986). Även i Latinamerika växte chicano eller latino-feminismen fram och ifrågasatte gränser mellan Nord och Syd (de los Reyes och Mulinari, 2005, s. 57).

Det intersektionella perspektivet har sina rötter i både akademiska och politiska sammanhang, vilket har varit viktigt för teoribildningen. I en av de första internationella konferenserna om intersektionalitet gavs exempelvis likvärdigt utrymme till aktivister och forskare (Cho, Crenshaw & McCall, 2013). För forskningen har det sociala och politiska perspektivet format val av forskningsområden och ett tydligt ställningstagande mot diskriminering och förtryck. I Sverige har exempelvis intersektionella forskare studerat migration, utanförskap och kulturrasism. Man har också varit kritisk mot att den gängse svenska feminismen bortsett från samhällets rasifiering genom att analytiskt intressera sig framförallt för genussystemet (Lykke, 2009; Mulinari & de los Reyes, 2005, Mulinari, 2003). En praktisk konsekvens för den feministiska

forskningen är att vita feminister måste reflektera över "vår" position (och här inkluderar jag mig själv) ur ett intersektionellt perspektiv. Annars, menar Lykke (2009), kommer vi inte att kunna bryta de maktstrukturer som vi utger oss för att bekämpa, utan snarare tvärtom förstärka dem. Statsvetaren Iris Marion Young resonerar i relation till sina egna studier kring hur hennes position formar den egna forskningspraktiken:

As a white, heterosexual, middle-class, able-bodied, not old woman, I cannot claim to speak for radical movements of Blacks, Latinos, American Indians, poor people, lesbians, old people, or the disabled. But the political commitment to social justice which motivates my philosophical reflections tells me that I also cannot speak without them. (Young, 1990, s.14)

Precis som Young är jag en vit, heterosexuell kvinna med akademisk bakgrund. Jag är inte gammal, min kropp passerar som normal och funktionell i de flesta sammanhangen. Jag forskar dessutom om ett område, kommunala planerares föreställningar om hållbara resor, som inte uppenbart har beröringspunkter med diskriminering av utsatta grupper i samhället. Personerna jag har intervjuat delar i många fall mina privilegier. Det finns därför en risk att jag genom mina resultat ger ytterligare utrymme till personer, platser och föreställningar som redan har utrymme och makt. Det talar ytterligare för att det intersektionella perspektivet är viktigt, då det hjälper mig att undvika sådana risker.

Nina Lykke (2009) uppmärksammar att en ny inriktning inom intersektionella teoribildningen är att istället för att undersöka den utsatta, den rasifierade "Andre" (något som kan vara problematiskt att göra utifrån en privilegierad position) undersöka den omarkerade, "vita" normen för att se hur det normala konstrueras. Kritiska vithetsstudier är ett fält (Mattsson, 2010) som diskuterar vithet som en konstruerad och normerande kategori. Man utgår från att det inte räcker att enbart analysera den underordnade och den exkluderade positionen. För att förstå underordning och exklusion måste även dominansrelationer dekonstrueras. På så sätt kan vi få en ökad förståelse för hur dominans reproduceras, antingen materiellt-institutionellt (något som jag gör i mindre utsträckning) eller symboliskt-diskursivt (något jag gör i större utsträckning).

I min studie vill jag i enlighet med utgångspunkterna från kritiska vithetsstudier undersöka hur planerare i Helsingborg konstruerar den "normala" hållbara resenären samt uppmärksamma vilka intersektioner av sociala kategorier som är delaktiga i denna konstruktion. Jag argumenterar för att om vi vill förstå hur

planerare konstruerar hållbara resor krävs en analys av hur de förstår olika sociala kategorier samt hur kategorierna på olika sätt relateras till varandra. Jag kommer nu att föra en mer fördjupad diskussion om vilken relevans det intersektionella perspektivet har för avhandlingens frågeställningar.

Intersektionella perspektiv på miljöfrågor

Att frågor om miljö är politiskt laddade och kopplade till frågor om makt och identitet är en viktig utgångspunkt för avhandlingen. Anna Kaijser (2011) argumenterar för att ett intersektionellt perspektiv behövs för att förstå vilka maktrelationer som aktualiseras när miljöfrågor debatteras, förhandlas och implementeras. Maktrelationer tar sig uttryck genom att rika släpper ut mer koldioxid än fattiga, män står för större utsläpp än kvinnor, vita för mer än icke-vita. Framförallt är ekonomiskt välstånd centralt, men det går inte att bortse från att föreställningar om livsstil och normer för beteende också är av stor vikt. Precis som Bradley påpekar i sin avhandling är uppfattningar om miljövänligt beteende viktiga för definieringen av det samma. Kaijser efterfrågar en mer teoretiskt grundad feministisk forskning där sociala kategorier problematiseras i relation till miljöfrågan. Det innebär att ifrågasätta och dekonstruera sociala kategoriseringar som genus, ras, etnicitet och klass. Istället för att betrakta sociala kategorier som naturgivna bör de betraktas som kontextberoende och dynamiska. Intersektionella analyser bör "problematisera[s] kategorier genom att undersöka hur de konstrueras och förhandlas, och hur de skulle kunna vara annorlunda" (Kaijser, 2011, s. 74).

I en senare artikel (Kaijser & Kronsell, 2013) menar Kaijser och Kronsell att det är av stor vikt att undersöka hur normer reproduceras i politiska, ekonomiska och sociala institutioner. De framhåller att det behövs kritiska studier som undersöker vilka normer som formar uppfattningar om miljövänlighet, klimat och ansvar i det rika, industrialiserade nord. Sverige är ett exempel på en sådan plats.

Hur planerare i en svensk kommun föreställer sig vad hållbara resor är och vem som bör göra dem är ett exempel på en studie där jag menar att ett intersektionellt perspektiv behövs. I avhandlingen kommer jag därför att studera planerares föreställningar om hållbart resande ur ett intersektionellt perspektiv. Jag frågar mig hur planerare använder sociala kategoriseringar för att forma förståelsen av hållbara resor. Vad innebär det i sin tur för hur

planerare förstår olika samhälleliga grupper? Jag vill därför bidra till utvecklandet av den feministiska och teoretiskt informerade forskningen inom miljö- och klimatområdet. Förutom det intersektionella perspektivet kommer jag teoretiskt att använda mig av konstruktivistisk feministisk planeringsteori samt teorier om konstruktioner av användare.

Avslutningsvis kommer jag precis som Sumi Cho, Kimberlé Crenshaw & Leslie McCall (2013) att betrakta intersektionalitet mer som en analytisk hållning än som en teori:

If intersectionality is an analytic disposition, a way of thinking about and conducting analyses, then what makes an analysis intersectional is not its use of the term “intersectionality,” nor its being situated in a familiar genealogy, nor its drawing on lists of standard citations. Rather, what makes an analysis intersectional - whatever terms it deploys, whatever its iteration, whatever its field or discipline - is its adoption of an intersectional way of thinking about the problem of sameness and difference and its relation to power. This framing - conceiving of categories not as distinct but as always permeated by other categories, fluid and changing, always in the process of creating and being created by dynamics of power, emphasizes what intersectionality does rather than what intersectionality is. (Cho, Crenshaw & McCall, 2013, s. 795-796).

Cho, Crenshaw & McCall menar att det intersektionella perspektivet kännetecknas av vad analysen uppnår och visar, snarare än om perspektivet kan sorteras in i ett visst fält eller om det finns en specifik metodologi eller litterär kanon. Det är mer intressant vad intersektionalitet gör än vad intersektionalitet är. Kärnan är att förstå sociala kategorier som snarare än att vara endimensionella som genomsyrade av andra kategorier, föränderliga, skapande och skapade i relation till makt. Intersektionalitet är för mig ett sätt att tänka och ett sätt att göra analyser på.

Jag kommer sammanfattningsvis att använda det intersektionella perspektivet för att analytiskt synliggöra hur planerare i Helsingborg föreställer sig hållbara resenärer och hållbara resor. Jag kommer att undersöka vilka sociala kategoriseringar planerarna använder sig av i detta meningsskapande och vilka inkluderande eller exkluderande konsekvenser detta kan få. I nästa avsnitt kommer jag att undersöka relationen mellan planerare och föreställningar. Hur kommer föreställningar till uttryck inom ramen för planering? Vilka föreställningar använder planerare och på vilka sätt? För att undersöka dessa frågor kommer jag att använda mig av feministisk planeringsteori.

Feministiska perspektiv på planering

Feministiska planeringsteoretiker (för en översikt se Fainstain & Servon, 2005) argumenterar för att rådande planeringsideal har lett till att mäns intressen, behov och utgångspunkter tagits för givet i planeringssammanhang⁴. En anledning till det är den mansdominans som präglat yrket⁵. Det innebär att ideal som bygger på manliga planerares föreställningar om det goda samhället har präglat utformandet av planeringsmål och planer och bestämt inriktningen på planeringen. Som en följd av detta har det offentliga rummet utformats på ett sådant sätt att kvinnors behov ofta osynliggjorts (Ibid.). Australienska planeringsteoretikern Leonie Sandercock (1998) menar att det har dragits en skarp gräns mellan vilka som har kunskap och vilka som inte har det, vilket har gjort att framförallt kvinnors erfarenheter inte tagits till vara. Erfarenheter av planerare att leva på en viss plats under vissa livsvillkor har inte betraktats som kunskap, eftersom det är yrkeskunskaper som gör det möjligt att väga olika perspektiv mot varandra. Närvaron av ett rationalistiskt ideal, med neutralitet och opartiskhet som ledstjärnor kan delvis förklara varför det planerade rummet är ojämnt (Sandercock, 1998). Mary Gail Snyder (1995) menar ur ett amerikanskt perspektiv att detta måste ses i samband med att planeringsteori, praktik och utbildning varit dominerad av män. Snyder skriver:

The majority of decision makers inside the planning department and the majority of those with influence on it are middle-class men, and it is they who

⁴ Det finns många inriktningar inom planeringen. Stadsplanering, trafikplanering, regional planering eller energiplanering är bara några exempel. I avhandlingen är det planerare som arbetar med hållbara resor som står i fokus, något jag tidigare förklarat och situerat. Planering ser också olika ut beroende på var i världen du befinner dig. I det här kapitlet talar jag övergripande om olika sätt att förklara planering och använder mig framförallt av brittiska, amerikanska, australienska och svenska perspektiv. Jag diskuterar de utgångspunkter som fått genomslag i den feministiska teoribildningen. Min genomgång kan kritiserar för att vara etnocentristisk och ha universella anspråk. Det är en orsak till att jag menar att det intersektionella perspektivet behövs i avhandlingen. Jag menar dock teorierna är användbara eftersom de feministiska planeringsteoretikernas utgångspunkter är viktiga för att kunna studera planerares föreställningar med en kritisk blick. I min egen analys kommer jag dock att undvika att tala om planerare som en universell kategori.

⁵ Könsfördelningen bland planerare i Sverige har blivit mer jämn, och antagningen till planeringsprogram på högskolor och universitet pekar på att till och med fler kvinnor än män utbildar sig till planerare. Det är dock fortfarande stor skillnad på vad manliga och kvinnliga planerare gör inom planeringsområdet. Vissa professioner som ansvarar för samhällets planering är extremt mansdominerade, exempelvis stadsarkitekt (90 % män) och gatu- och fastighetsingenjör (95 % män). Kvinnliga planerare arbetar ofta med frågor som har med bostäder, vård och omsorg att göra. (Andersson, 2001; Larsson & Jalakas, 2008).

select the problems, set goals, and make policy. This bias is reproduced in planning schools, with the result that in the planning profession, to be a feminist or interested in women's issues is to reject explicitly much of the professional socialization of one's training. (Snyder 1995, s. 104)

Problemet med det förgivettagna manliga perspektivet handlar inte bara om att manliga planerare har varit numerärt fler än de kvinnliga planerarna. Leonie Sandercock & Ann Forsyth (2005) menar istället att det är planerarnas interna kultur som skapar och reproducerar manlig dominans. Med intern kultur menar de den kanon vad gäller teori, praktik och ideologi som utgör normen för vad planerare lär sig som studenter och som de sedan praktiserar som färdigutbildade planerare. Denna interna kultur placerar kvinnors intressen (benämnda som omsorgsrelaterade) i planeringens periferi, medan de mest prestigefulla planeringsområdena (där Sandercock & Forsyth ger transportfrågor som exempel) fortsätter att domineras av män. Sandercock & Forsyth diskuterar utbildningsfrågor men menar att det finns en direkt länk mellan hur utbildningen utformas och yrkesverksamma planerares praktiker.

Den brittiska planeringsteoretikern Clara Greed (1994, 1999) intresserar sig också för problemet med en manligt centrerad planeringspraktik och menar att det har med planerares subkulturer att göra. Greed lyfter fram att planerare formas av den kultur som arbetsplatsen erbjuder. Det handlar om vilka som har makten att definiera vad som är viktigt eller oviktigt, intressant eller ointressant och vilka frågor som får låg eller hög prioritering. Beslutsfattande på arbetsplatsen formas av kulturen på den samma. Personer som inkluderas i arbetsgemenskapen får enklare tillgång till maktfulla positioner. Greed menar att framförallt planerares bakgrund vad gäller kön och etnicitet påverkar möjligheten att betraktas som viktig och någon man kan räkna med på arbetsplatsen. Arbetsplatskulturer finns inom alla professioner, och många professioner präglas av så väl könssegregering som av etnisk homogenitet. Vad Greed gör är att synliggöra att det finns länkar mellan planerares värderingar, deras kulturella bakgrunder, arbetsplatskulturen, och utformningen av planer och till slut den planerade miljön.

Greed påpekar att planering är värderingsdriven. Det innebär att planerare antas ha en åsikt om vad planeringen ska leda till. Därför beskriver Greed planering som en process där planerares föreställningar befästs i det fysiska rummet. Greed menar vidare att planerare snabbt får lära sig vilka värderingar som är viktiga. Redan på planeringsutbildningarna formas planerarprofessionen

på ett sådant sätt att studenter med avvikande perspektiv och erfarenheter känner sig alienerade. Greed synliggör hur alienationen tar sig uttryck genom att berätta om sitt eget första möte med planeringsprofessionen:

Town planning was presented as being about technology, mathematics, computers, motor cars, football pitches, the future, and a strange form of 'left wing' politics which had it in for women, houses, children, religion, shops, cats, bicycles, parks and gardens (and garden cities), and other such domestic, 'bourgeois trivia'. All this was an intense shock to me, making me feel as if all my childhood and teenage memories were invalid, irrelevant, or had never happened'. (Greed, 1994, s. 2)

Det förment neutrala förhållningssättet som den feministiska planerartraditionen har uppmärksammat får flera konsekvenser. Bland annat hierarkiseras olika planeringsområden och i och med att hierarkiseringen framstår som osynlig framstår den också som naturlig (Larsson & Jalakas, 2008). De platser som kopplas samman med mäns erfarenheter ges högre status än platser som kopplas samman med kvinnors erfarenheter (Ibid.). Det har i sin tur resulterat i föreställningar om mäns och kvinnors världar som åtskilda, där planeringen också bidragit till att fysiska miljöer passar vissa mäns intressen bättre än kvinnors⁶. Att få det att framstå som att rummet är anpassat efter alla, och att ordningen i rummet är naturlig, bidrar till att människor känner sig antingen inkluderade eller tvärtom exkluderade utan att för den skull kunna uttrycka varför, menar Greed, Snyder, och Sandercock & Forsyth beskriver det.

Utifrån en svensk planeringskontext har Anita Larsson & Tora Friberg (1997, 2002) uppmärksammat att män som grupp sällan synliggörs som en målgrupp för planering. Kvinnors erfarenheter kan däremot lyftas in som särintressen.

⁶ Konkret har feministiska planeringsforskare lyft fram att offentliga miljöer fått högre status än de privata, och att centrum framstått som mer intressant att planera än närmiljön i bostadsområdet. Snarare än att binda samman livet i den privata sfären med livet i den offentliga framstår rummet istället som fragmenterat. Kvinnor, som generellt tar större ansvar för hem och omsorg, är de som förlorat tidsmässigt, ekonomiskt och emotionellt på stora avstånd mellan hem och arbete. Med flera stopp under resor och med långa avstånd mellan busshållplatser blir det svårt att förena lönearbete med omsorgsarbete (Friberg, 1999; Rosenbloom, 1993), och bussar eller tåg är i många fall inte anpassade för resor med barnvagn (eller rullstol). Ytterligare en konsekvens av att mäns perspektiv fått styra planeringen är att kvinnors rädsla för våld i det offentliga rummet har negligerats. Forskningen pekar till och med på att rummets utformning förstärker kvinnors rädsla. Rädsla för våld har också uppmärksammat som ännu en konsekvens av att mäns perspektiv och intressen har fått utgöra grunden för planeringsinitiativ (Listerborn, 2002; Andersson, 2005).

Friberg & Larsson (2002) har intervjuat och gjort enkäter med manliga och kvinnliga planerare om deras syn på huruvida jämställdhet bör inkluderas i planeringen och på vilka sätt det kan ske. De kom fram till att kvinnliga planerare har lättare än manliga att se sig själva som både utförare av planering och målgrupp för planering. Det innebär att när kvinnor planerar utifrån kvinnors erfarenheter kan de själva identifiera sig med kvinnor som grupp. De manliga planerarna upplevde inte att de själva hade behov som kunde uppnås genom planering, istället såg de sig endast som utförare av planeringsåtgärder. Det är en logisk slutsats utifrån det feministiska perspektivet att mäns intressen ofta betraktas som allmänintresse inom planeringen.

Anita Larsson (2006) uppmärksammar i en senare studie att den feministiska planeringstraditionen ofta tar kategorierna "man" och "kvinna" för givet. Larsson menar att risken med att argumentera för att kvinnors erfarenheter, intressen och behov är viktiga att inkludera i planeringen är att kön produceras som en stabil kategori där kategorin "kvinna" blir kategorin "mans" absoluta motsats. Det kan exempelvis leda till att kvinnliga planerare får tillträde till planeringssammanhang endast i kraft av att de ses som bärare av specifika kvinnliga intressen. Larsson kopplar samman problematiken med vad som inom genusvetenskapen beskrivs som "feminismens dubbla målsättning":

Problemet med att förena feminismens dubbla målsättning, att artikulera kvinnors röster utan att befästa de köns kategorier som frigörelsen riktas mot, blir extra tydligt. Planering i olika former pekar framåt mot ett förändrat samhälle, där jämställdhet bör råda, men utgår från dagens situation, där viss ojämställdhet råder. Om dagens situation med olika villkor för kvinnor och män tas för given i förslag till förändringar kan resultatet bli att man genom planering befäster denna situation snarare än att förändra den. Om istället framtidens jämställda samhälle tas som utgångspunkt, det vill säga ett samhälle med färre skillnader mellan mäns och kvinnors livsvillkor, är det stor risk att kvinnors erfarenheter, önskningar och drömmar (byggda på dagens situation) negligeras. Dessa erfarenheter måste synliggöras på något sätt, men hur? (Larsson, 2006, s. 29-30)

Larsson menar att ett konstruktivistiskt perspektiv är nödvändigt. På så sätt kan man uppmärksamma att varken intressen eller behov kan kopplas till kvinnors biologiska kroppar utan är att betrakta som konstruerade (Ibid.). Irene Molina (2007) pekar på att det jämfört med andra samhällsvetenskapliga discipliner tog relativt lång tid för den kulturgeografiska skolan (där planeringsteori ingår) att integrera ett genusvetenskapligt perspektiv, också i studier med en feministisk

agenda. Det är först på senare tid som planeringsteorin har börjat dekonstruera kön, vilket innebär att det intersektionella perspektivet heller inte är särskilt utvecklat. Molina uppmuntrar därför forskare att undersöka hur planerade rum "har kön, klass och ras" (Molina, 2007, s. 18).

Hur den feministiska planeringsteorin förstår planering och planeraren är relevant för denna avhandling. Perspektivet tydliggör att planerares föreställningar om vad planering är och vem man planerar för inte kan betraktas som neutralt, utan präglas av planerarnas androcentriska världsbilder. Dessa tankegångar tar jag med mig när jag analyserar hur planerare förstår hållbart resande och vilka resenärer som planerarna inkluderar i sina föreställningar om resor och resenärer som behöver bli mer hållbara.

Planerade rum

Den feministiska planeringsteorin bygger i stor utsträckning på hur den feministiska kulturgeografin har teoretiserat rummet. Att förståelsen av rum har med uppfattningar om kön att göra är en väletablerad utgångspunkt (Massey, 1994; McDowell, 1999; Domosh & Seager, 2001). Staden beskrivs därför som genderiserad (engelskans "gendered"), vilket innebär att föreställningar om kön skapas och fästs vid människor och företeelser i staden. Planerare bidrar till denna process, men det gör också de människor som rör sig i staden (Feldmann, 2004; Forsberg, 2005, 2006). Planerade rum är laddade av normer och ideal som har med uppfattningar om maskulinitet och feminitet att göra.

Även Carina Listerborn (2002) menar att rummet är genderiserat, även om hon inte använder begreppet. Listerborn (2011) pekar också på att föreställningar om etnicitet är minst lika behäftande som föreställningar om kön och betonar vikten av ett intersektionellt perspektiv. Staden kan utöver att vara genderiserad också sägas vara *rasifierad* (se också Elsrud & Lalander, 2007).

Stadens rasifiering är en term som i ett svenskt sammanhang först utvecklats av kulturgeografen Irene Molina (2005, 2008, 2011). Begreppet har sitt ursprung i forskning om framförallt den brittiska arbetsmarknaden och förklarar hur och varför den är segregerad. Molina använder begreppet för att teoretisera boendesegregering. Att tala om staden som rasifierad innebär att uttalanden om staden och vilka som bor, reser, arbetar och lever där ses som ett uttryck för

historia, idéer, diskurser, politiska åtgärder och rumslig praxis som bygger på föreställningar om ras (Molina 2008, s. 56-57). Molina visar i sin forskning att segregering kan förklaras med hjälp av föreställda rasskillnader som tillskrivs vissa personer (företrädesvis "invandrare" som påstås vilja bo segregerat) snarare än att se till de maktförhållanden som påverkar exempelvis människors val av bostad. Molina betonar därför att det är viktigt att förståelsen av etnicitet präglas av ett konstruktivistiskt angreppssätt som understryker att sådan förståelse bygger på föreställningar snarare än på naturliga skillnader mellan människor.

I kombination med ekonomiska missförhållanden och global orättvisa får föreställningar segregeringseffekter, en utgångspunkt som får stöd också i genusvetaren Paula Mulinari (2007) avhandling om det rasifierade och genderiserade servicearbetet i Malmö. Mulinari visar att över- och underordning tydliggörs genom vem som ger service och vem som "konsumerar den". Ordningen får rumsliga uttryck då människor som ger service bor i vissa områden och arbetar i andra områden där människor som konsumerar service bor. Konsumenter av service vistas dock sällan i områden där servicearbetare lever.

Varken genderiseringsbegreppet eller rasifieringsbegreppet har använts i studier av planerares föreställningar. Det finns dock exempel på studier som visat att planerares föreställningar om etnicitet påverkar utformningen av planeringsprojekt. Den brittiska planeringsteoretikern Yasminah Beebejaun (2012) argumenterar för att brittiska planerares föreställningar om etnicitet har inneburit att planering som syftar till att inkludera minoritetsgrupper har utformats på ett sätt som förstärkt ett specifikt narrativ. Enligt detta narrativ finns det vissa grupper som kräver särskilda utrymmen i den urbana miljön. Beebejaun kritiserar det rådande planeringsidealet, där kommunikation och deltagande eftersträvas. Idealet har inneburit att planerare - istället för att fråga sig vilka effekter det har att gruppera människor utifrån föreställningar om etnicitet - försöker hitta "rätt" sätt att tilltala olika grupper. Beebejaun menar att det stärker ett antagande om grupperns olikhet:

When we come to think about difference and the inclusion of the excluded, how do we define the "excluded," and how do we imagine their inclusion?
(Beebejaun 2012, s. 530)

Beebejaun kritiserar planeringsstudier för att i för hög utsträckning ägna sig åt att utveckla metoder för ökat deltagande istället för att undersöka hur grunden

för deltagande definieras och hur planerare förstår olikhet. Jag betraktar min studie som ett bidrag till diskussionen om hur planerare förstår olikhet. Det innebär att jag i relation till hållbart resande inte frågar mig hur det hållbara resandet kan öka, utan istället hur planerare föreställer sig vilka resenärer som ska bidra till det hållbara resandet och på vilka sätt dessa föreställningar hänger ihop med antaganden om resenärernas identiteter.

Jag har nu pekat på centrala tankegångar inom den feministiska planeringsteorin. Det feministiska och intersektionella angreppssättet ger studien en grundläggande förståelse för att planerares föreställningar om olika grupper i den urbana miljön kan relateras till föreställningar om framförallt kön och ras. Jag menar att föreställningar om den genderiserande och rasifierade staden kan påverka hur planerare föreställer sig vilka transportbehov som personer i olika sociala sammanhang har. Planerares föreställningar om varför och på vilka sätt olika människor reser är ett genomgående tema i avhandlingen.

En viktig poäng med den feministiska planeringsteorin är att man synliggjort att förhållningssätt som betraktas som neutrala i själva verket är högst normativa. Det är ett återkommande tema också inom STS-fältet. I kapitlets tredje del vill jag därför uppmärksamma hur STS-teoretiker studerat designprocesser för att synliggöra de normer om tilltänkta användare som byggs in i tekniska projekt och artefakter. Även här är det ett konstruktivistiskt angreppssätt som präglar de teorier som har väglett min analys.

STS: Studier av teknik och användare

Inom teknik- och vetenskapsstudier (engelskans Science and Technology Studies, STS) har den socialkonstruktivistiska strömningen varit inflytelserik. Sedan sent 1970-tal har flera av nyckeltexterna inom fältet visat hur fakta, kunskap, teorier, fenomen, vetenskap, teknologier och samhällen är socialt konstruerade. Enligt Sergio Sismondo (2004) fungerar det konstruktivistiska perspektivet som ett sätt att binda samman STS-fältet i och med att det här finns antaganden som fältet i stort delar. En sådan utgångspunkt är att vetenskap och teknik inte kan förstås separat från samhället. Precis som Bijker och Law (1992) påpekar är gränserna mellan vad som är teknik och vad som är samhälle svåra att dra och kan snarare beskrivas som ett "sömlöst nät". En annan gemensam standpunkt inom STS-fältet är att begreppet konstruktion innebär aktivitet, det vill säga att konstruktionen är något pågående som ständigt förändras.

Uttrycket "it could have been different" vägleder många STS-studier. Det pekar på att en vetenskaplig teori eller en etablerad teknisk innovation kunde ha sett annorlunda ut, men att till följd av specifika sociala och politiska processer har en viss utformning eller förståelse fått giltighet (Sismondo, 2004).

Ett dubbelkonstruktivistiskt perspektiv

Framförallt den feministiskt inspirerade delen av STS har bidragit till min förståelse av hur planerarna i min studie förstår transportteknik och färdssätt. I den inflytelserika artikeln "Feminism and constructivism: do artifacts have gender?" argumenterar Anne-Jorunn Berg och Merete Lie för att STS-forskare intresserade av feministiska frågor måste studera områden där genus och teknik möts. De menar att detta möte har implikationer för hur både teknik och genus förstås:

We see several points where feminism and constructivism meet and can mutually benefit each other. A most important meeting point is in the attempt to analyze technologies and gender as social constructs. This means that gender is important in the social construction of technology and that technologies are important in the social construction of gender. (Berg & Lie, 1993, s. 345)

Berg och Lie fastslår att teknik kan fungera som språkrör för genusrelationer, det vill säga att det i tekniken lagras olika förståelser av kön. De utgår från ett dubbelkonstruktivistiskt perspektiv vilket utgår från att teknik konstrueras utifrån föreställningar om kön, på samma sätt som våra föreställningar om kön påverkas av hur vi förstår teknik. Berg och Lie menar att teknik kan sägas "ha" kön eftersom teknik designas och användas i kontexter där genus är relevant. Att studera teknik med genusglasögon är därför högst angeläget. Bergs och Lies dubbelkonstruktivistiska anslag är relevant för mig eftersom jag är intresserad av hur planerares förståelse av hållbara resenärer påverkas av både deras förståelse av olika färdssätt och deras föreställningar om kön.

Det dubbelkonstruktivistiska perspektivet har haft stort genomslag i feministisk STS (se Faulkner, 2001 för en översikt). Catharina Landström (2007) är dock kritisk till hur det dubbelkonstruktivistiska perspektivet har använts i praktiken. Hon menar att trots att de flesta feministiska STS-teoretikerna tar ställning för att teknik och genus är ömsesidigt beroende, intresserar man sig analytiskt snarare för hur teknik är konstruerad än för hur kön konstrueras. En förklaring

till detta, menar Landström, är att kategorin ”kvinna” har en särställning inom fältet eftersom STS-feministerna tagit sin utgångspunkt i att kvinnors relation till teknik är annorlunda än mäns. Kvinnors relation till teknik beskrivs ofta som problematiskt, där det ofta påtalas att teknik historiskt sett använts för att dominera kvinnor. Berg och Lies antagande om att STS-fältet ofta negligerar miljöer där kvinnor finns och att fältet istället bör undersöka arenor där genus och teknik möts är ett exempel på hur feminister gör teknik till en kvinnofråga och på så sätt stabiliserar kön. Landström betonar att genusrelationer återfinns även på platser där kvinnokroppar saknas – exempelvis kan det på mansdominerade arbetsplatser finnas män som uttrycker både maskulinitet och feminitet. Landströms kritik innebär att forskare bör vara vaksamma på hur de beskriver kön och teknik, och framförallt om de endast förknippar feminitet med kvinnor och maskulinitet med män.

Jag är intresserad av hur de planerare som jag studerar förhåller sig till maskulinitet och feminitet och vilka kroppar som de olika uttrycken knyts till. Det samma gäller för andra sociala kategoriseringar som etnicitet, funktionshinder och ålder. Hur planerarna förstår vissa färsätt i relation till resenärer kommer jag att analysera framförallt i kapitel 6: ”Rätt färsätt, rätt resenär”.

Föreställningar om användare

Det konstruktivistiska perspektivet har varit inflytelserikt inom den delen av STS som studerar hur teknikutvecklare (exempelvis designers, ingenjörer, marknadsförare och tekniker) konstruerar användare (engelskans ”users”) genom designprocesser. Studierna har många beröringspunkter med den feministiska planeringsteorin som ifrågasätter planeringens förment neutrala ideal. Empiriska studier av hur designers utvecklar, målgruppsanpassar och marknadsför olika typer av teknik eller tekniska projekt har genererat teoretiska begrepp som synliggör hur det går till när användare av teknik definieras både medvetet, men också som en icke-intentionell effekt av processen. Studierna pekar på att teknikutvecklare använder sina *föreställningar* om användare och användning när de designar teknik (Oudshoorn och Pinch 2003, 2008). Det gör det särskilt relevant för mig att närmare undersöka dessa studiers utgångspunkter, terminologi och resultat.

Steve Woolgar (1991) var en av de första forskarna inom STS som problematiserade att designers av teknik använder sig av stereotypa och/eller förenklade bilder av användare som utgångspunkt när de utformar produkter. I artikeln *Configuring the user* (1991) lanserar Woolgar begreppet användarkonfigurering (engelskans "user configuration") då han argumenterar för att det i designprocesser pågår förhandlingar om vem den tilltänkta användaren av en produkt är och bör vara samt vilken önskvärd användning av produkten som är önskvärd. Woolgar slår fast att hur användaren förstår teknik påverkas och formas av att designern konfigurerar användaren på särskilda sätt. Att konfigurera innebär med andra ord att "definiera, möjliggöra och begränsa" användaren (Ibid., se också Grint & Woolgar, 1997, s. 74) Woolgars angreppssätt har kritiserats från ett feministiskt perspektiv, där forskare menar att hans teoribygge om konfigurering präglas av könsblindhet. Det innebär att han inte intresserar sig för vilka effekter specifika konfigureringar har ur ett genusperspektiv. Detta har gjort att särskilt feministiskt inspirerade teoretiker övergett konfigureringsbegreppet till förmån för *skriptbegreppet* (Kline och Pinch, 1996; Oudshoorn och Pinch, 2003; Suchman, 2012; Grahn, 2006).

Föreställningar som skript

Den franska sociologen Madeleine Akrich (1992) är precis som Woolgar intresserad av hur användare konfigureras när teknologi utformas. I en studie om hur franska ingenjörer försåg mindre samhällen i Elfenbenskusten och Senegal med småskalig energiteknik pekar Akrich på att distributörerna av tekniken utgick från tydliga föreställningar om hur tekniken skulle användas. Den utformades på ett sådant sätt att den tilltänkta användningen möjliggjordes och icke-önskvärd användning försvårades. I praktiken innebar det att byborna, som var vana vid att själva reparera och underhålla sin elektroniska utrustning, efter installationen av den nya utrustningen tvingades förlita sig på det franska företagets egna elektriker för att kunna reparera utrustningen. Akrich menade att ingenjörerna hade skrivit in särskilda "skript" i tekniken, där bybornas möjlighet att själva göra reparationer försvårades. Med skript menas uppmaningar till användaren om hur tekniken ska användas. Skript kan liknas vid manuset till en film, där skådespelare ges uppmaningar om vad de ska säga och hur de ska agera. Akrich drar därför slutsatsen att design av teknik knappast kan betraktas som en neutral process utan snarare synliggör en rad viljor,

åsikter och motiv hos designern. Akrich menar vidare att designern tillskriver tekniken moral, det vill säga att designern avgör vad som är rätt och fel beteende och vilka användare som passerar som godkända. Skriptet får användaren att känna sig tillfreds med tekniken eller tvärtom, förfrämligad från den. Att skapa skript handlar med andra ord om att försöka övertyga användare om att spela de roller som föreslagits dem.

Akrichs skriptbegrepp har fått en stor vetenskaplig spridning och begreppet har utvecklats och funnit nya användningsområden. Jag vill nu peka på tre tillämpningar av skriptmetaforen som inspirerat mig – och som är särskilt användbara utifrån mina frågeställningar.

Genom att kombinera studier av infrastruktur med ett konstruktivistiskt användarperspektiv tydliggör Jane Summerton (2004) att skript är ett användbart begrepp för studier med intresse att synliggöra föreställningar om användare av större, infrastrukturella system. Summerton visar med hjälp av intervjuer med chefer, ingenjörer och marknadsförare på svenska elbolag att elleverantörer marknadsförde sina tjänster utifrån tydliga föreställningar om hur olika grupper av potentiella kunder betett sig och vad som planerna menade attraherade dem. Summerton använder Akrichs skriptbegrepp för att peka på att de föreställningar som elleverantörerna hade fick synliga konsekvenser.

Ett exempel är hur ett av de studerade elföretagen utformade en kampanj med syftet att attrahera nya kunder. Utifrån företagets föreställningar om hur deras olika grupper av kunder använde elektricitet, vilket typ av boende dessa grupper hade och vilket uppvärmningssystem som fanns i hushållet, utformade ingenjörerna olika erbjudanden till de kundgrupper som ansågs vara mer eller mindre lukrativa. Elbolagens föreställningar om kunderna skrevs in i erbjudanden som ledde till att olika kundgrupper utskildes – med resultatet att en differentierad prissättning för första gången erbjöds kunderna. Även om kampanjen marknadsfördes på ett sätt som syftade till öka kundernas valfrihet (genom att erbjuda fler typer av abonnemang än tidigare) så handlade den enligt Summerton snarare om differentiering av olika grupper utifrån bland annat klass och privilegium (Summerton, 2004, s. 507). Abonnemangen och dessas

paketering innehöll vidare skript som var tydligt påverkade av föreställningar om genus, ålder, funktion och etnicitet⁷. Summerton skriver:

Consistent with Akrich (1992), the work of Spektra's managers in classifying and branding "colors" of users entailed creating and inscribing visions of the projected users and the world in which they were embedded. These visions were shaped into a script that embodied managers' assumptions about these users and defined those with whom managers wanted to interact, specifically lucrative, high-consuming residential users. Managers interpreted and represented these users' concerns and needs for such things as reliability, low-cost electricity, and various services. They inscribed certain gender preferences and delegated specific roles for specific users. (Summerton, 2004, s 499)

Summertons bidrag är att hon kombinerar studier av infrastruktur med ett konstruktivistiskt användarperspektiv. På så sätt tydliggör hon att utformare av tekniska system använder sina egna föreställningar om en önskad användning för att konstruera vissa användare som lukrativa och privilegierade. Samtidigt osynliggörs och förbises andra användare då de inte betraktas som köpstarka. Summerton gör det med andra ord tydligt att skript är ett användbart begrepp även inom studiet av infrastrukturella system.

Ett liknande bidrag gör teknikhistorikern Martin Emanuel då han pekar på att det finns ett samband mellan hur planerare föreställer sig användare och färdssätt och hur den fysiska miljön utformas. I sin avhandling *Trafikslag på undantag*, som berör planering för cykel i Stockholm under 1900-talet, använder Emanuel (2012a), precis som Summerton, skriptbegreppet för att synliggöra hur infrastrukturell planering påverkas av planerares föreställningar. Emanuel utgår från att tekniken och dess sociala sammanhang är oskiljbara och under ömsesidig påverkan av varandra. Emanuel relaterar dessa utgångspunkter till trafikplaneringsområdet:

Utifrån sina positioner, föreställningar och värderingar (socialt), bland annat genom specifika omformningar av infrastruktur (teknik) försöker [planerare] förmå oss att röra oss genom rummet enligt särskilda mönster och med olika färdssätt, beroende på vilka vi är (socialt) (Emanuel 2012a, s. 16).

⁷ I studien poängterar Summerton att elbolagens skript inte mottogs väl av kunderna. Istället gjorde kunderna motstånd mot det nya erbjudandet – de valde i stor utsträckning att inte teckna nytt abonnemang eller att inte göra de val som elbolaget förutsatt att de skulle.

För Emanuel blir Akrichs skriptbegrepp ett sätt att möjliggöra en sådan analys. Emanuel menar att planerare skriver in sina föreställningar om potentiella resenärer i stadens trafiksystem.

Emanuel pekar på att cykelförespråkare under mitten av 1900-talet i Stockholm fick kämpa hårt för att få gehör i planeringen. Planerares föreställningar om cykeln och dess förare, som exempelvis en föreställning om att cykeln inte är passande som pendlingsfärdsätt, gav avtryck i det planerade rummet. Planerare definierade cykeln som enbart ett lokalt färdsätt. Det blev irrelevant för Stockholms planeringsexpertis att överväga cykelfrågor i den långsiktiga planeringen. Konkret ledde det till att 1950-talets cykelvägar byggdes i bostadsområden men inte i anslutning till de snabba pendlingsvägarna som reserverats för biltrafik. Föreställningen om cyklister som inte bara sårbara utan också ”ignoranta, nonchalanta och obstinata” (Emanuel 2012b, s. 80) gjorde det möjligt för planerarna att separera cykeltrafiken från biltrafiken. I relation till mina utgångspunkter blir Emanuels slutsatser relevanta eftersom han genom sin forskning använder skriptbegreppet för att visa hur planerares föreställningar om cykeln, cyklister och cykeltrafik påverkade inriktningen på trafikplaneringen i Stockholm under en viss period.

Genom användningen av skriptbegreppet har Summerton och Emanuel på konkreta sätt visat hur planerares representationer av användare (som exempelvis privilegierade, obstinata eller nonchalanta) är avgörande för förståelsen av vissa fenomen. Skript visar sig därför vara ett användbart verktyg för att studera planerares föreställningar.

Catharina Landström (2006) använder skriptbegreppet på ytterligare ett sätt när hon analyserar hur bilen kulturellt konstrueras som en maskulin teknologi. Landström menar att skriptbegreppet gör det möjligt att kombinera ett intresse för hur teknik genderiseras med studier av kulturella representationer. Landström menar att skriptbegreppet har två betydelser. Å ena sidan synliggör det de designpraktiker som formar tekniken. Å andra sidan tydliggör det att symboliska representationer av teknik bidrar till teknikens utformning. På så sätt skapas en länk mellan kulturella föreställningar och det materiella. Landström betonar hur teorin om skript gör det möjligt att anlägga ett konstruktivistiskt angreppssätt där utgångspunkten är att teknik skapas i sociala processer.

Medan många tillämpningar av skriptbegreppet bygger på etnografiska studier och fokuserar på designprocesser, använder Landström skriptmetaforen för att undersöka hur teknik representeras utifrån ett kulturellt perspektiv, i hennes fall i motormagasin. Konkret har Landström inspirerat mig till att undersöka vilka bilder av resenärer som används i planeringsdokument från Helsingborgs stad (se kapitel 7, "Hållbara resor på bild"). Jag menar att bilderna pekar på kulturella föreställningar som omger hållbart resande. I kombination med det intersektionella perspektivet bidrar det feministiska STS-perspektivet till att synliggöra hur sociala kategorier formar kulturella föreställningar om hållbara resor.

I en artikel från 2004 analyserar STS-forskarna Nelly Oudshoorn, Marcelle Stienstra och Els Rommes (2004) i vilken utsträckning designers av ett datorprogram lyckats med sitt mål att utforma programmet på ett sätt som skulle attrahera "alla" typer av användare. Oudshoorn m.fl. visar att "alla" i praktiken innebar att enbart vissa användare kände sig tilltalade av programmet. Dessa "vissa" var påtagligt lika programmerarna själva, det vill säga män. Oudshoorn m.fl. menar utifrån dessa slutsatser att det är problematiskt att som exempelvis Akrich och Woolgar bortse från de starka band mellan maskulinitet och teknik som genusforskningen påtalat. Då teknikutvecklare ofta är män eller påverkas av den tydligt maskulina kultur som råder inom programmeraryrket, präglas ofta tekniken av exkluderingar av kvinnor. I själva verket innehåller programmen ofta uppmaningar till användare som speglar, konstruerar eller stärker genusrelationer. Oudshoorn m.fl. menar därför att en mer rättvisande benämning på skriptbegreppet är genusskript (Oudshoorn m.fl. 2004; Rommes, 2002)⁸. Els Rommes definierar genusskript enligt följande:

A gender script will rarely be the result of designers' conscious attempts to exclude certain users. Rather it will be the result of unconscious repetitions and reiterations of the hegemonic masculine norm. A gender script analysis can be specified as a study of who has to 'adjust' more, who has to pay the price for not fitting the norm that is reproduced in the artifact (Rommes, 2002, s. 413)

Oudshoorn m.fl. (2004) menar också att det är viktigt att studera hur "hegemoniska maskulina normer" genom skript "fästs" i objekt som datorprogram. De använder sig av begreppet "I-methodology" (*jagmetodologi*)

⁸ Jag beskriver här genusskript som en teori utvecklad av framförallt Oudshoorn m.fl. Jag vill dock påpeka att liknande tankegångar har utvecklats också av andra forskare, separat och i samarbete med Oudshoorn m.fl., se exempelvis Oudshoorn, Rudinow Saetnan och Lie (2002), Berg & Lie (1993), Hubak (1996) samt van Oost (1995 och 2000).

för att beskriva hur maskulina normer av programmerare framställs som allmängiltiga normer. Begreppet är inspirerat av Akrich (1995) som visar att när företag testat nya produkter görs det utifrån designernas egna föreställningar om vad olika grupper av användare har för behov och intressen. De utgår från att det är exempelvis ”prylnörden”, ”studenten” eller ”småbarnsföräldern” som är intresserade av en specifik produkt. Med hjälp av dessa representationer av användare kan företagen ringa in vad de tror att de olika tänka målgrupperna behöver eller tycker är viktigt. Även om det förekommer att man använder sig av marknadsundersökningar och kundanalyser pekar Akrich på att det ofta är designernas egna erfarenheter och kompetenser som används för att tolka målgruppers tänkta behov och önskemål. Akrich beskriver det som att experterna tar av sig sina experthattar för att istället sätta på sig lekmannahatten (Ibid., s. 173).

Den huvudsakliga poängen med *jagmetodologin* är att designers ser sig själva som representativa för användare av en viss produkt. Jagmetodologin blir intressant ur ett genusperspektiv eftersom hur designern förstår sig själv och andra påverkas av samhällets genussystem (Oudshoorn, m.fl., 2004). Därför blir det särskilt problematiskt när yrkeskårer som ansvarar för utformningen av teknik eller tekniska system är mansdominerande eller premierar maskulina ideal.

Jag kommer att använda begreppet jagmetodologi för att synliggöra vilka erfarenheter och perspektiv planerare i Helsingborg använder sig av för att begripliggöra hållbara resor och hållbara resenärer. Här finns det likheter med hur feministisk planeringsteori pekar på att planerare påverkas av en mansdominerad arbetsplatskultur och därför reproducerar normer som utesluter erfarenheter som avviker från en manlig norm. Jagmetodologi synliggör inte bara att skript bygger på föreställningar, utan också att dessa föreställningar är situerade i designers egna identiteter. Genom att ställa frågor om vilka epistemologiska utgångspunkter planerare har när de föreställer sig hållbart resande och hållbara resenärer kan jag undersöka vilka erfarenheter som specifika skript bygger på. Det kommer jag att göra i kapitel 5, ”Jag, en planerare, jag en resenär”.

Landströms (2007) kritik av det dubbelkonstruktivistiska anslaget inom feministisk STS gör det dock uppenbart att det finns en rad problem med hur Oudshoorn m.fl. använder sig av genus som ett analytiskt begrepp. Utgångspunkten att kvinnor har en mer ansträngd och problematiskt relation till teknik än vad män har antyder att forskarna utgår från en dikotom och

essentialistisk uppfattning om kön. Utifrån ett sådant synsätt kommer kvinnor alltid att uppfatta teknik på ett annorlunda sätt än män. Det framstår också som att kvinnor alltid har en problematisk relation till teknik och att män alltid använder teknologi med inte bara lätthet utan också med nöje. Kvinnor framställs vidare som konsumenter av teknik medan män framstår som producenter av teknik. Eftersom dessa forskare utgår från att det är manliga normer som formar tekniken kommer tekniken alltid uppfattas som maskulin. Förutom det självklara faktumet att både män och kvinnor i realiteten både använder och skapar teknik, och har både passionerade och problematiska relationer till tekniken, så blir ytterligare en oönskad effekt av detta synsätt att det framstår som att det inte finns berättelser om feminitet inbäddade i artefakter.

Jag tilltalas därför av hur den svenska genusvetaren Wera Grahn i en avhandling från 2006 definierar och använder sig av begreppet genusskript:

Med genusskript som ett analytiskt verktyg vill jag synliggöra den förhandling om könsrelaterad betydelse artefakter är involverade i, en kamp om vad som betraktas som maskulint och feminint. Vissa artefakter förstärker stereotypa representationer av feminiteter och maskuliniteter som legitimerar, reproducerar och förstärker asymmetriska förhållanden mellan könen. Andra främjar alternativa representationer av kön som minskar åtskillnaderna. (Grahn, 2006, s. 41-42)

Grahns studieobjekt är Nordiska museet, där hon intresserar sig för hur föreställningar om kön har påverkat utformningen av museets utställningar och vilka föremål som finns på museet, liksom museets arkitektur. Hon finner att föremålen och utställningarna inte bara är genderiserade, utan också representerar särskilda typer av maskuliniteter och feminiteter. I museets föremål fann Grahn skript som speglade inte enbart konstnärers föreställningar om kön, utan också deras föreställningar om exempelvis sexualitet, etnicitet, och nationalitet. Grahn benämner därför de skript hon fann i analysen av museet som *privilegierade skript*. Begreppet fångar att skript formas av intersektioner av maktuttryck, där genus enbart är ett av uttrycken. Utifrån den kritik jag lyfter fram i relation till feministisk planeringsteori, som också riskerar att befästa stereotypa föreställningar om kön snarare än att ifrågasätta dem, menar jag att Grahns vidareutveckling av skriptteorin är positiv. Hon skapar en länk mellan teorier om skript och intersektionell teori. Detta underlättar min strävan efter att göra en mångfasetterad analys av planerades föreställningar. Grahn visar att det går att kombinera skriptteorin med ett

intersektionellt perspektiv. Jag finner begreppet privilegierade skript användbart eftersom det öppnar upp en möjlighet att synliggöra vilka kategoriseringar planerare använder sig av när de begripliggör frågor som berör hållbara resor.

Sammanfattning: avhandlingens analytiska verktyg

Studien kombinerar synsätt och perspektiv från tre vetenskapliga fält: intersektionell teori, feministisk planeringsteori och STS-teorier om konstruktionen av användare. Jag kommer att analysera planerares föreställningar om hållbara resor, hållbara resenärer och hållbara städer som *skript*. Med skript menar jag vilka föreskrivna användningar som uttrycks i planerarnas föreställningar om olika grupperns förutsättningar för att resa hållbart i staden. Jag frågar mig vem planerarna menar att de tilltänkta hållbara resenärerna är, vad en hållbar resa är, samt vilken typ av stad som planerarna betraktar som hållbar när det gäller resandet. Det intersektionella perspektivet uppmärksammar att ojämlikhet i relation till olika resenärer skapas och reproduceras med hjälp av *sociala kategoriseringar*. Jag menar att planerare använder sig av sociala kategoriseringar för att upprätta skript. Jag kommer därför särskilt uppmärksamma vilka *privilegierade skript* som ryms i planerarnas föreställningar. Vilka skript planerarna upprättar och vilka maktordningar de förutsätter är avhandlingens övergripande analytiska fråga.

3. Metod, material och forskningsprocess

Riding a train not long ago in Ontario I saw a family of Indians – woman, man, three children – standing together on a spur above a river watching the train go by. I realized that I could tell this incident – the train, those five people seen on the other side of the glass – as it was, but my description was built upon my position and my interpretations. I have called them Indian and a family; I have said that they were watching the train. My understanding had already subsumed theirs. Everything may have been quite different for them. My description is privileged to stand as what actually happened because theirs is not heard in the contexts which I speak. (Smith 1990, s. 25)

När sociologen Dorothy Smith betraktar vad som verkar vara en familj under en tågresa sätter hon fingret på hur jag betraktar den vetenskapliga produktionen. Den här avhandlingen är en berättelse som jag skrivit efter att ha betraktat, och analyserat, genom min egen fönsterruta. Den berättelsen jag berättar är sannolikt väldigt annorlunda jämfört med den som planerarna som står i blickfånget skulle berätta om de fått möjligheten att skriva avhandlingen. Men här är det jag som har tolkningsföreträdet, privilegiet att välja verktyg, att lyfta fram det jag tycker är intressant och viktigt. Det är jag som bestämmer hur berättelsen slutligen kommer att se ut.

Med denna inledning skriver jag in mig i ett feministiskt vetenskapsteoretiskt sammanhang. Det innebär att jag ser kunskap som kontextberoende snarare än som objektiv. Jag ser forskaren som ett subjekt som tittar med vissa ögon, en blick som beror på forskarens egna erfarenheter, så väl vetenskapliga som personliga. Med hjälp av positionen som forskare får jag makt att avgöra, benämna och kritiskt granska vad jag undersöker (Smith, 1990; Haraway, 1991; Widerberg, 1995). Denna makt, påpekar feministiska forskare, förpliktigar. Det är viktigt att ta ansvar för den kunskap som jag producerar. Det kan jag göra genom att tydliggöra utifrån vilken position jag talar (Lykke, 2009, s. 20f.) Jag har i det inledande kapitlet, liksom i teorikapitlet, angett att jag är intresserad av att undersöka vilka sociala kategoriseringar planerarna i studien använder sig av för att definiera hållbart resande och hållbara resenärer. Att jag valt detta perspektiv utgår från ett vetenskapligt och politiskt ställningstagande om att sociala kategoriseringar skapar och vidmakthåller ojämlikhet. Det är ett ställningstagande som utgår från min genusvetenskapliga

bakgrund, men också från att jag har varit aktiv i olika feministiska utomvetenskapliga rörelser. Ytterligare ett sätt att ta ansvar för studien är genom att beskriva och reflektera över de metodologiska val som format den. Det är syftet med detta kapitel.

Kapitlet är disponerat enligt följande: först beskriver jag valen som har lett fram till att Helsingborgs stad blev avhandlingens studieobjekt. Jag kommer sedan att beskriva det material som avhandlingen bygger på. Jag tar först upp frågor om urval och tillvägagångssätt. I kapitlets andra del reflekterar jag över studiens metodologiska konsekvenser och tydliggör hur analysen gått till. Avslutningsvis ställer jag de olika metoderna mot varandra och diskuterar studiens styrkor och svagheter.

Val av studieobjekt

Studien inleddes med att jag under 2010 började söka efter lämpliga fall att studera. Jag bestämde mig först för att identifiera ett antal kommuner som arbetade med förändring av invånarnas val av resor. Jag föreställde mig att planeringsarbete som syftar till att påverka val av färdssätt på olika sätt bygger på föreställningar om hur människor resor, hur de borde resa och på vilka sätt deras resor kan förändras på.

Jag började med att göra eftersökningar på bland annat kommuners hemsidor. Jag kunde då identifiera en rad kommuner som utifrån mina frågeställningar verkade vara intressanta att undersöka närmare. Urvalet bestämdes i hög grad av hur kommunerna själva presenterade sitt arbete utåt. Jag var intresserad av kommuner som relativt nyligen hade börjat arbeta med frågor om hållbart resande men som ändå hade några års erfarenheter bakom sig. Jag föreställde mig att arbetet i sådana kommuner skulle vara aktuellt men samtidigt väletablerat. Jag beslutade mig för att inledningsvis intervjua nyckelpersoner i fyra kommuner: Göteborg, Eskilstuna, Karlstad och Helsingborg. Provintervjuerna genomfördes under våren 2010 och var explorativa. De berörde framförallt hur planeringen för hållbart resande var organiserad.

I Göteborgs kommun hade man samlat åtgärder för att öka de hållbara resorna i projektet *Nya vägvanor*. Projektet var permanent och väl förankrat i den kommunala förvaltningen. När provintervjun genomfördes arbetade nio personer med olika målgrupper, bland annat cyklister, privatpersoner och

företag. I Eskilstuna var arbetet med hållbara resor centrerat till en tjänsteman som efter flera år som projektanställd nyligen fått en fast tjänst på kommunen. I hans arbetsuppgifter ingick att göra punktinsatser för att genom beteendeförändring öka det hållbara resandet. Att få föräldrar att sluta skjutsa barn med bil till skolan var en viktig inriktning, en annan var att få privatpersoner att börja cykla istället för att köra bil. Jag intervjuade också en tjänsteman i Karlstad som arbetade med TRIPP, ett projekt som syftade till att stötta företag som ville underlätta för sina anställda att göra mer hållbara resor. När företagen genomfört en rad stöttande åtgärder certifierades de av kommunen och fick en slags miljöstampel. TRIPP finansierades av Karlstad kommun men betraktades inte som en del av kommunens planeringsverksamhet eftersom man inte arbetade utifrån kommunens planeringsmål utan istället hade egna mål och agendor.

I Helsingborg intervjuade jag en tjänsteman som var en av två projektledare för projektet *Den hållbara resan*, ett projekt som framförallt genom beteendeförändring syftade till att öka det hållbara resandet i kommunen. Man riktade sig mot allmänheten och företag med målet att minska andelen bilresor. Ambitionen med projektet var att bli en del av kommunens strategiska och långsiktiga arbete med trafikfrågor. Projektet var då delvis finansierat med statliga pengar och var tidsbegränsat. Idag är det permanent och bekostat av kommunen. Det visade sig också att planerarna i Helsingborg även utöver *Den hållbara resan* bedrev ett riktat arbete för att öka det hållbara resandet, bland annat genom att öka resor med kollektivtrafiken och underlätta för cykling.

Att jag valde att fördjupa mig i Helsingborgs stad planeringsarbete byggde på att projektet *Den hållbara resan* inkluderar en mångfald av planeringsinsatser som omfattar såväl fysiska planeringsåtgärder som beteendepåverkan. Kommuns ambition är vidare att de hållbara resorna ska integreras i all planeringsverksamhet samt i miljöarbetet. I Helsingborg engageras flera personer från olika förvaltningar, medan de andra kommunernas arbete (med undantag för Göteborg) framstod som mindre allomfattande. Jag övervägde först att studera både Helsingborg och Göteborg. Jag var emellertid intresserad av att studera *ett* fall. Det skulle innebära en möjlighet att fördjupa mig i materialet och använda mig av flera olika källor och multipla metoder. I och med mitt val att studera enbart Helsingborg fick jag möjlighet till en metodologisk och empirisk fördjupning som inte hade varit möjlig om jag hade studerat flera fall.

Min ambition var först att delvis etnografiskt följa projektet *Den hållbara resan*. När jag sedan började intervjua tjänstemännen fann jag att de föreställningar om resenärer och hållbart resande som intervjuerna aktualiserade var så relevanta i förhållande till avhandlingens frågeställningar att jag bestämde mig för att intervjua fler tjänstemän istället för att ägna mig åt det etnografiska arbetet. Med hjälp av intervjuerna kunde jag fokusera på att undersöka planerarnas föreställningar. Eftersom teorin om skript pekar på att föreställningar ger avtryck i det planerade rummet menade jag att det var viktigt att ge föreställningar stor uppmärksamhet i studien. Jag intervjuade därför fler planerare om frågor som inte endast berörde *Den hållbara resan*. Jag fick också utrymme att analysera ett större urval av dokument, med syftet att analysera skripten om hållbara resenärer och hållbart resande också i tryckta källor. Genom att bredda studien på detta sätt kunde jag uppnå en fylligare analys och förståelse av planerarnas föreställningar.

Jag har valt att undersöka en kommun där planeringen för hållbara resor är en del av den vardagliga planeringsverksamheten. Därför har jag inriktat mig på kommunens pågående planeringsarbete. Det innebär att jag inte studerat hur man historiskt arbetat med planering för hållbart resande. Studien genomfördes under åren 2010 och 2011. Jag behandlar händelser och dokument som var aktuella under denna tid.

Avhandlingens källmaterial

För att kunna studera planerares föreställningar om hållbara resor och hållbara resenärer har jag använt tre olika typer av källmaterial. Jag har intervjuat kommunala tjänstemän med ansvar för att arbeta med hållbara resor. Jag har gjort både enskilda intervjuer och en fokusgruppsintervju. Vidare har jag analyserat planer, strategier och övriga dokument som beskriver kommunens arbete med hållbara resor. I planeringsdokumenten studerar jag hur hållbara resor, hållbara resenärer och den hållbara staden gestaltas på bild. Valet av källmaterial syftar till att ge en rik och mångfasetterad bild av hur hållbart resande och hållbara resenärer förstås av planerare i Helsingborg. Jag har vidare utformat studien för att möjliggöra en feministisk och intersektionell analys, något jag återkommer till senare i kapitlet.

Urval och tillvägagångssätt

I det här avsnittet kommer jag att fortsätta diskutera mina urval och mitt tillvägagångssätt. Jag kommer nu i större detalj beskriva vilka informanter jag intervjuat och varför. Jag kommer också att beskriva de dokument som jag har analyserat och varför just dessa dokument valdes.

Intervjuerna

Intervjumaterialet bygger på sjutton djupintervjuer med sexton kommunala tjänstemän. Informanter valdes utifrån kriteriet att de på olika sätt arbetar med att öka det hållbara resandet i Helsingborg. Jag kommer att benämna informanterna som planerare. Det innebär inte att alla är planerare i formell mening, det vill säga att de har en sådan professionell titel eller utbildningsbakgrund. Som jag skrev i det inledande kapitlet är det svårt att idag definiera vilka som planerar eftersom kommuner förväntas arbeta med en mängd frågor som kräver insatser av människor med olika bakgrunder. Hållbarhet är en sådan fråga. Inspirerad av Greed (1999) och Czarniawska (2002) har min ambition varit att istället för att endast intervjua personer med planeringsbakgrund inkludera alla de personer som på olika sätt arbetar för att öka det hållbara resandet i kommunen. Det innebär att samtliga informanter i studien är inblandade i planeringsarbetet för att öka det hållbara resandet, men att de arbetar med planering på olika sätt. Jag kommer dock att kalla samtliga informanter i studien för planerare.

Intervjupersonerna valdes ut i flera steg. Av projektledaren för *Den hållbara resan* fick jag först en lista på personer som på olika sätt var inblandade i planeringen för hållbara resor i kommunen. Jag tog också del av en översikt av stadsbyggnadsförvaltningens medarbetare där deras arbetsuppgifter framgick. Jag intervjuade tolv personer under våren 2010. En person intervjuades då två gånger. Under hösten 2011 fick jag med hjälp av en tjänsteman med chefsansvar på stadsbyggnadsförvaltningen kontakt med ytterligare två personer. Jag intervjuade nu också en högre tjänsteman, liksom en tredje person som arbetade inom projektet *Den hållbara resan*.

Informanterna var anställda på miljöförvaltningen (i två fall) eller stadsbyggnadsförvaltningen (övriga). En del av dem hade arbetat i kommunen

länge, det vill säga ett antal årtionden, medan andra hade anställts nyligen. Informanterna hade följande titlar: projektledare, trafikingenjör, samordnare, trafikplanerare, miljöinspektör, parkeringssamordnare, trafikdirektör, energi- och klimatrådgivare, trafikchef, stadsträdgårdsmästare och miljöstrateg. Fyra av informanterna hade chefsansvar. Många hade arbetat med trafikplanering eller liknande frågor i andra kommuner, statliga verk eller konsultföretag. Ungefär hälften av informanterna hade en examen som ingenjör med inriktning väg och vatten. Ungefär lika många hade utbildat sig inom miljöområdet, flera med tvärvetenskaplig examen. Några hade gått utbildningsprogram som var särskilt inriktade på trafikplanering och samhällsbyggnad. Tio var män, åtta var kvinnor. Alla var vita och hade svenskklingande namn. De flesta var 60- eller 70-talister, men några informanter var födda på 40- eller 50-talet. Några 80-talister förekom också. Sammanfattningsvis är informanterna en heterogen grupp med olika kön, ålder, karriär och utbildningsbakgrund. Samtidigt har alla (med ett undantag) högre utbildning och är etniskt svenska. Det finns alltså både likheter och skillnader inom gruppen.

Med två undantag genomfördes intervjuerna på informanternas arbetsplatser i rum avsatta för möten som dessa. En informant intervjuades på IKEA (eftersom det passade informantens schema denna dag). Intervjuerna var mellan en och en och en halv timmar långa. De spelades in och transkriberades ordagrant. När jag transkriberade intervjuerna arbetade jag enligt Per Linells (1994) tekniker för att uppmärksamma verbal och icke-verbal kommunikation. Det innebar att jag tydliggjorde när någon skämtade, var ironisk, eller var upprörd eftersom jag inte ville glömma detta när jag sedan analyserade materialet. I den empiriska framställningen av citaten har jag redigerat dem något för att öka läsvänligheten. I de flesta fallen har jag också tagit bort koder som beskriver den icke-verbala kommunikationen. När sådan kommunikation är viktigt för tolkningen har jag behållit koderna, se kodschema:

Kodschema

((ord))	Information om något som sker i samtalet
<u>ord</u>	Ord som särskilt betonas
ord	Ord sägs med skratt i rösten
ord-	Informanten blir avbruten
(...)	Kort paus
[...]	Citatet har beskrivits

Intervjuerna inleddes med att jag presenterade studiens syfte och mål. Jag berättade att jag var intresserad av hur kommunen arbetade med hållbart resande och hur man definierade sådant resande. För att leva upp till etiska riktlinjer i intervjuundersökningar (se Kvale & Brinkmann, 2009, s. 87f) berättade jag också att jag ville spela in intervjuerna och hur jag sedan skulle behandla det. Jag gav informanterna möjligheten att vara anonyma. En person valde att vara anonym. Jag beslutade då att anonymisera samtliga informanter. Framförallt innebar det att jag använde figurerade namn istället för autentiska. Jag valde namn som jag bedömer som vanliga bland personer i samma ålder som informanterna. Namnen fick begynnelsebokstaven H som i Helsingborg. Jag har vidare inte kopplat enskilda personer till en viss yrkestitel eller placering i organisationen. Jag bedömde det inte som generellt viktigt för analysen att specifika personer kunde kopplas till specifika uttalanden. Slutligen gav jag informanterna möjligheten att i förväg godkänna citat för användning i avhandlingen, ett erbjudande som många tog. Några informanter ville också se transkriberingen som då delgavs dessa.

Intervjuerna var halvstrukturerade. Det innebar att jag hade med mig en intervjuguide (se bilaga 1) med en översikt över de ämnen jag ville tala om samt förslag på frågor (Kvale & Brinkmann, 2009, s. 147). Jag ställde frågor om tre

teman: 1) planerarnas professionella bakgrund, 2) hur hållbart resande förstås och hanteras i kommunen samt slutligen 3) hur olika resenärer förstås i relation till hållbart resande. Jag ställde också följdfrågor som genererades av interaktionen mellan mig och informanten.

I relation till temat om resenärer använde jag fjorton bilder som stimulansmaterial i intervjuerna. Bilderna föreställde resenärer som cyklade, åkte bil eller åkte buss (se bilaga 2). Temat inleddes genom att jag ställde öppna frågor om olika gruppers förutsättningar och möjligheter att resa mer hållbart. Efter det introducerade jag bilderna. Jag ställde frågor om vilka bilder som informanterna tyckte representerade hållbart liksom icke-hållbart resande, vilka bilder de kände igen sig i, samt hur de skulle beskriva personerna på bilderna. I många av intervjuerna väckte introduktionen av bilderna entusiasm och ledde till att många idéer om hållbart resande och hållbara resenärer kom till uttryck. Stimulansmaterialet visade sig vara viktigt för att konkret synliggöra planerarnas föreställningar om resenärer och hållbart resande.

De bilder som stimulansmaterialet bestod av hade jag hittat på internet med hjälp av bildsökning⁹. På grund av att jag ville göra en intersektionell analys ville jag med bilderna spegla olika sociala kategoriseringar. Jag valde därför bilder på kvinnor och män, äldre och yngre, vita och icke-vita, personer med och utan synligt funktionshinder, liksom personer som reser med eller utan barn. Jag försökte också få en spridning gällande klädstil, attribut och framtoning, och på så sätt fånga till exempel aspekter av klass. Därför förekommer det bilder på personer med allt från kostym till fritids- och träningskläder, med olika frisyrer och attiraljer. Bilderna speglar också olika humör då bilder på glada, stressade, avslappande eller uttråkade resenärer förekommer.

När det gäller urvalet av bilder finns en rad kritiska aspekter att lyfta fram. Det finns många potentiella resenärer som saknas i bildmaterialet. Jag hade till exempel kunnat inkludera bilder på personer med oklar könsidentitet eller

⁹ När jag först bestämde mig för att använda bilder i intervjuerna visste jag inte vilken roll bilderna sedan skulle komma att få och framförallt inte att jag skulle vilja ha med dem i avhandlingen. Jag betraktade det därför som viktigare att få en bredd i bildmaterialet än att exempelvis veta vem som var upphovsman till de olika bilderna. Det har i efterhand varit ett riktigt detektivarbete att leta upp fotografierna till bilderna, och jag har inte lyckats alla gånger. Att använda bilder utan kunskap om upphovsmannen är inget tillvägagångssätt jag rekommenderar eftersom det har försvårat tryckningen av bildmaterialet i avhandlingen. Praktiskt innebär det att hela stimulansmaterialet inte kunnat tryckas i avhandlingen, och helt uteslutas i den elektroniska versionen av den. I de fall bilderna inte trycks har jag istället så utförligt som möjligt beskrivit dem med ord (se bilaga 2).

transidentitet. Jag hade med bilder på män i kostym men inga bilder på kvinnor i motsvarande klädsel. Jag hade också kunnat ta med mig de bilder som jag analyserat i stadens planeringsdokument och låtit planerarna kommentera och analysera dem. Detta hade varit intressant eftersom jag hade kunnat undersöka om de tyckte att bildmaterialet var rättvisande. En annan relevant invändning är att jag själv genom valet av bilder bidragit till att reproducera sociala kategoriseringar med bilderna. Exempelvis framstår kön i det samlade bildmaterialet som en dikotom kategori, eftersom bilderna relativt enkelt kan sorteras efter kvinna/man. Någon skulle kanske beskriva bilderna som fördomsfulla. Jag har medvetet velat ta med både stereotyper och bilder som utmanar dessa stereotyper. Jag har därför exempelvis valt bilder som representerar både kvinnor och män som omsorgsgivare, och både kvinnor och män som bilförare. Syftet med bilderna var att de skulle bidra till att aktualisera planerarnas föreställningar samt inspirera och provocera fram tolkningar av bildernas mening (Törrönen, 2002).

Istället för att jag valde bilder hade jag också kunnat låta informanterna ta med sig egna bilder till intervjuerna. Jag valde att inte göra så eftersom jag befarade att informanterna inte ville förbereda sig inför intervjuerna på ett potentiellt tidskrävande sätt. Eftersom jag intervjuade dem på arbetstid hade de redan generöst delat med sig av sin tid. En risk med att låta dem välja bilder var också att bilderna inte skulle visa någon bredd och att många tolkningar av hållbara resor, och framförallt vad hållbara resor inte är, därför skulle ha gått förlorade.

Intervjusituationen är speciell eftersom två personer som vanligtvis inte träffats förut ska ha ett förhoppningsvis förtroligt och informationsrikt möte. För mig innebar det att jag i intervjuerna var medvetet positiv och inlyssnande för att uppmuntra informanterna till att utveckla sina resonemang. Jag ville snarare än att ställa välformulerade och intressanta frågor ställa så öppna frågor som möjligt för att informanterna skulle få utrymme att breda ut sig (Widerberg, 2002, s. 101) En annan strategi jag använde mig av var vad Margareta Hydén (2000) kallar *hjälp*, det vill säga positiva bekräftande uttryck (som "mm" eller "jaa") som uppmuntrar till mera tal. Jag ställde ofta frågor med ett skratt eller leende, särskilt när frågorna kunde upplevas som kritiska. Intervjuerna kan därför beskrivas som lättsamma och konfliktfria. När jag analyserat materialet har jag inte har samma tillmötesgående hållning. Här utmanar, kritiserar och ifrågasätter jag mina informanter. Det kan resultera i att informanterna inte känner igen sättet jag representerar dem på. Samtidigt som det är viktigt att

försöka förstå varför informanterna uttalar sig som de gör menar jag att mitt uppdrag som forskare också är att analysera materialet med en kritisk och ifrågasättande blick. Det innebär att jag tar den tid och information som informanterna har delat med sig av på allvar (Joelsson, 2013, s. 77f).

Fokusgruppen

I djupintervjuerna talade planerarna om platser i Helsingborg som jag från början inte hade någon relation till men som allt eftersom började kännas bekanta. Platser beskrevs av olika informanter som problematiska eller som positiva i relation till hållbart resande och omnämndes i vissa fall flera gånger av olika informanter. Jag beslöt mig därför för att besöka platserna och dokumentera dem genom att fotografera dessa platser. Under några timmar i oktober 2011 observerade och dokumenterade jag platser som informanterna valt att tala om i intervjuerna. Med hjälp av kameran försökte jag fånga de beskrivningar av staden jag fått genom intervjuerna. Även om syftet med exkursionen främst var att generera bilder bidrog den också till att jag fick en annan upplevelse av staden än tidigare. STS-forskaren Vasilis Galis (2006) beskriver i sin avhandling, som är en fallstudie om handikappanpassningen av tunnelbanesystemet i Aten, en promenad tillsammans med en informant:

While I was pushing his chair among speeding cars that were steered by impatient and rude drivers, I began to realize how differently we experience the constructed environment that surrounds us. All of the sudden, I became aware of the cracks in the road, the lack of enough roadbeds, the parked cars on the pavements and all the other obstructions. (Galis 2006, s. 17)

Att röra sig i staden tillsammans med en rullstolsburen person var för Galis en upplevelse som han beskriver som att upptäcka en helt ny värld. Genom att själv vistas i den miljö som studerats får forskaren chansen att uppleva rumsliga aspekter som är viktiga för studien. Också kulturgeografen Gunnel Forsberg (2005) betonar att hur en stad fysiskt och emotionellt upplevs ger en fördjupad förståelse av ett abstrakt fenomen, exempelvis om hur föreställningar om genus tar sig uttryck i rummet. Forsberg använder sig av fotografier av Stockholm som studenter tagit för att gestalta hur den könspräglade staden tar sig uttryck. Fotografierna gav upphov till en livlig diskussion om relationen mellan kön och rum, en diskussion som inte varit möjlig utan fotografierna. Galis och Forsbergs

erfarenheter visar att observationer av staden bidrar till en djupare förståelse av det studerade rummet.

Bilderna som min platsobservation hade genererat använde jag sedan i en fokusgruppsintervju med utvalda planerare i Helsingborg. Av den stora mängden bilder valde jag ut elva bilder (se bilaga 4) för att använda som stimulansmaterial i fokusgruppen¹⁰. Dessa bilder valdes för att de visade platser som informanterna i djupintervjuerna hade talat om som problematiska eller som positiva ur ett hållbart resande-perspektiv.

Metodologiskt skiljer fokusgrupper sig från djupintervjuer då de möjliggör en annorlunda typ av interaktion. Istället för att forskaren styr samtalet är syftet att få deltagarna att tala med varandra om ett på förhand bestämt ämne. I fokusgruppen kan forskaren få en mer tillbakalutad roll och kan inte på samma sätt styra samtalets utveckling (Kitzinger, 1994; Wibeck, 2000).

Syftet med att göra en fokusgrupp var att initiera ett samtal om planerarnas syn på Helsingborg som en plats för hållbart resande. I och med att planerarna tillsammans diskuterade om hållbart resande, också i relation till staden, kunde jag få ytterligare en bild av hur frågan om hållbart resande framställdes av planerarna. Tillvägagångssättet möjliggjorde vidare ett empiriskt material att kontrastera mot djupintervjuerna.

Fokusgruppen sattes ihop med viss hjälp av en högre tjänsteman på stadsbyggnadsförvaltningen. Att tjänstemannen var delaktig i urvalet innebar därför ett nytt sätt att hitta informanter jämfört med tidigare. Eftersom jag ville träffa flera personer på samma arbetsplats samtidigt bedömde jag det som viktigt att fokusgrupperna godkännts av någon med chefsansvar. Samtidigt innebar det att gruppernas sammansättning riskerade att styras av tjänstemannen snarare än av mig. För att påverka sammansättningen var jag tydlig med att kommunicera vilka kriterier jag såg som viktiga för deltagande: jag vill träffa samtliga personer som var inblandade i planering för hållbara resor, jag ville träffa så många som möjligt och det fick gärna vara personer jag redan träffat. Jag bad också tjänstemannen sprida den inbjudan till fokusgruppen som jag formulerat till så många som möjligt. Min ambition var

¹⁰ Eftersom jag vid tillfället för stadsobservationen inte hade möjlighet att åka till Väla köpcentrum, en plats som planerarna flera gånger nämnt i djupintervjuerna, använde jag en bild som jag hittat på köpcentrets hemsida.

att träffa samtliga personer jag tidigare träffat enskilt men också andra relevanta personer.

Genom chefstjänstemannen fick jag sedan kontakt med fem personer. Utöver två nya personer innehöll gruppen några personer som jag hade intervjuat enskilt. Samtliga var män, och samtliga arbetade på stadsbyggnadskontoret. De hade olika arbetsuppgifter som på olika sätt berörde planeringen för hållbara resor. Jag beslutade mig då för att genomföra endast en fokusgrupp. Även om fler fokusgrupper säkerligen skulle genererat ett rikare material fick jag med en fokusgrupp ändå möjlighet att fördjupa mig i planerarnas samtal med kollegorna och mig.

I fokusgruppen använde jag en intervjuguide (se bilaga 3). Förutom ett antal introducerande frågor hade jag förberett frågor på fyra teman: "stadens betydelse för hållbart resande", "platser som är problematiska", "platser som fungerar väl för hållbart resande" och "platser där man byggt för hållbart resande". Mitt mål med fokusgruppen var att låta informanterna styra interaktionen snarare än att jag ställde för många frågor (Wibeck, 2000). Jag introducerade därför de fyra temana men lät sedan ordet vara fritt. Stimulansmaterialet (se bilaga 4) presenterades tidigt i intervjun för att fungera som stimulans till varje tema. Fokusgruppsintervjun pågick ungefär en timme. Jag behandlade materialet från djupintervjuerna och fokusgruppen på samma sätt. Deltagarna fick samma information om studien och gavs möjlighet att vara anonyma. Intervjuerna spelades in (efter godkännande från informanten) och transkriberades ordagrant.

I jämförelse med djupintervjuerna, som jag tidigare beskrivit som lättsamma, fick fokusgruppen en annan ton. Inledningsvis var stämningen i gruppen en aning spänd. Den blev allt eftersom mer lättsam. Tonen var ibland uppskruvad, skämtsam och raljant. Informanterna använde sig ofta av humor med inslag av ironi och sarkasm för att göra sina poänger tydliga. Även om de var överens om de flesta frågor som avhandlades gav vissa ämnen upphov till menings-skiljaktigheter. I jämförelse med djupintervjuerna var informanterna här mer kritiska och ifrågasättande. Min upplevelse var dock att stämningen var god. Det verkade som att informanterna tyckte att det var givande att utmana varandra. Att stämningarna i de olika typerna av intervjuerna var olika förklaras med att fokusgruppen ger mer plats för motstridiga perspektiv och ifrågasättanden, medan djupintervjun snarare ger utrymme för den enskilda att på djupet förklara, snarare än försvara, den egna ståndpunkten.

När planerarna interagerade med varandra synliggjordes hur föreställningar om hållbart resande kunde uttryckas kollegor emellan. Det tydliggjorde skillnader och likheter mellan enskilda planerares uppfattning och visade hur de gemensamt konstruerade mening om hållbart resande. Det var viktigt eftersom jag genom samtalet i fokusgruppen kunde få en känsla för om mina analyser av djupintervjuerna pekade på liknande eller motsägelsefulla slutsatser.

Dokumentstudien

Dokumentstudien syftar till att synliggöra och analysera hur Helsingborgs stad representerar hållbara resor, hållbara resenärer och den hållbara staden. Jag analyserar därför ett trettiotal dokument som beskriver arbetet med hållbart resande i Helsingborg (se bilaga 5). Jag analyserar de officiella och nutida planerna där miljöfrågor och/eller trafikfrågor behandlades på ett strategiskt plan. Jag har därför studerat kommunens miljöplan, översiktsplan, trafikplan och trafikstrategi, cykelplan och handlingsplan för cykel. Jag har inte inkluderat detaljplaner eller fördjupade planer, som har en mer genomförande karaktär. Jag bedömde inte dem som lika relevanta i förhållande till syftet med studien eftersom de snarare än att beskriva vision, riktning och mål med arbetet har en genomförande karaktär.

Utöver de styrande plandokumentet har jag också studerat dokument som producerats inom ramarna för projektet *Den hållbara resan*. Här har jag använt mig av verksamhetsrapportering och verksamhetsberättelser (från åren 2008-2010 samt långsiktig planering för åren 2009-2015) samt arbetsmaterial. Jag har också analyserat informationsbroschyrer som använts i *Den hållbara resans* arbete med projektet *Smart trafikant i bostadsområden* (den s.k. ”dörrknackningskampanjen”) som ägde rum 2011. Materialet är producerat av Helsingborgs stad i alla fall utom två¹¹. Jag har fått tillgång till materialet genom en av *Den hållbara resans* två projektledare.

Dokumentstudien omfattar således två typer av material. Å ena sidan analyserar jag planer och policy vars syfte är att beskriva mål och inriktning på den samlade

¹¹ Undantagen gäller två broschyrer som Helsingborgs stad har delat ut till invånarna i samband med en kampanj som syftade till att informera om hållbara resor. Den ena broschyren, ”Vinst varje mil”, är producerad av Trafikverket. Den andra broschyren, ”Vänligen väg till skolan” har tagits fram av Malmö stad.

planeringen. Å andra sidan analyserar jag broschyrer som i vissa fall också beskriver kommunens arbete, men som framförallt syftar till att ge invånarna i Helsingborg kortfattad information om något specifikt tema. Eftersom en av avhandlingens frågeställningar är vilka budskap planerna menar är gångbara för att få helsingborgarna att göra fler hållbara resor menar jag att det är intressant att undersöka vilka budskap som förmedlas till dem i form av broschyrer. En av kommunens målsättningar är att informera invånarna om olika sätt att göra hållbara resor på. Att informera dem med hjälp av broschyrer är ett sätt att göra det på. Ofta är budskapet i broschyrerna att invånarna ska göra något specifikt, exempelvis köra mindre bil, gå med i en bilpool eller åka mer kollektivtrafik. Orsaken till att jag valde att analysera broschyrerna var att de tydligt uttrycker idéer om önskvärda hållbara resor och hållbara resenärer.

Det hade varit möjligt att också studera förarbeten till planerna och mötesanteckningar från arbetsgrupper och nämnder där frågor om hållbara resor avhandlats. Efter att studerat en begränsad mängd av sådant material insåg jag att den informationen jag sökte, som hade att göra med föreställningar om hållbara resor och hållbara resenärer, inte var särskilt närvarande i dessa dokument. Däremot fanns det mycket relevant material i de officiella dokumenten.

Eftersom jag inte är intresserad av organisatoriska förändringar eller hur resenärer representeras över tid har jag vidare valt att inte studera tidigare planer eller arbeten. Med cykelplanen gjorde jag ett undantag. När jag började studera Helsingborg under våren 2010, var den nuvarande cykelplanen ("Handlingsplan för cykel 2009-2011") alldeles ny. Informanterna refererade därför ofta också till den gamla cykelplanen ("Cykelplan 2007 för Helsingborgs stad"). Jag såg det därför som rimligt att inkludera båda planerna. Jag har inte analyserat dokument som producerats senare än 2011.

I de olika dokumenten beskrivs kommunens arbete med hållbara resor. Mål, åtgärder och problembilder i relation till trafiken i staden presenteras, framförallt i text. I dokumenten finns också ett rikt bildmaterial. När jag gjorde en första genomläsning av dokumenten slogs jag av hur mycket bilderna förmedlade om hållbara resor och hållbara resenärer. Jag bestämde mig därför att analysera bilderna närmare. I dokumenten förekom ett hundratal bilder. Jag begränsade urvalet genom att enbart analysera bilder som på något sätt gestaltar resenärer. Jag definierade resenärer som människor som på bilderna förflyttar sig med hjälp av olika färdssätt (cykel, buss, bil, eller personer som

går). Jag har inte inkluderat bilder på enbart fordon. Jag har inte heller analyserat grupper av människor i folksamlingar. Efter den initiala avgränsningen återstod 67 bilder, där några av bilderna förekommer i flera dokument). Mitt beslut att analysera bilder gjorde att ett antal dokument där det inte förekom bilder på resenärer föll utanför analysen, det gäller exempelvis stadens plan för hållbar utveckling och energiplanen.

Att analysera bilder i plandokument är ovanligt. Jag har inte sett några exempel på en sådan bildanalys, även om Göran Sundqvists och Martin Letells studie (2005) om Göteborgs stads projekt "Nya vägvanor" uppmärksammar bilder i planeringsmaterial. Genom att särskilt analysera bilder i kommunens tryckta material vill jag uppmärksamma att bilder i allra högsta grad präglar vilka föreställningar om hållbart resande som dokument förmedlar. Abdul Khakee (2000) föreslår att forskare bör analysera planer som "idéböcker" i vilka föreställningar, värderingar och tolkningar förekommer. Även om Khakee syftar till vad en text förmedlar menar jag att det är en utgångspunkt som också kan användas för att analysera bilder. Liksom text uttrycker bilder värderingar och föreställningar. Ytterligare ett skäl till att studera bilder i planer är att planeringsdokument idealt fungerar som ett sätt för planerare att kommunicera med invånare. På så sätt kan planen bidra till en mer demokratisk planering (Healey, 1993). Även om många kommuner strävar efter lättillgängliga planer är många planer ändå ofta svåra att läsa och orientera sig i (Khakee, 2000).

Jag menar att det är viktigt att uppmärksamma vad bilder i planer berättar, vilken mening de skapar och hur de formar förståelsen av vissa frågor, här hållbart resande. Eftersom jag upplevde att bildanalysen belyste mina frågeställningar valde jag att helt fokusera på bilder. Det innebär att jag inte kommer att analysera texten i planerna.

Att arbeta med bilder är ett metodologiskt tillvägagångssätt som i liten utsträckning använts inom samhällsvetenskapen och ännu mindre i studiet av planering¹². Framförallt har de metodologiska implikationerna av användandet av bilder i forskningen förbisetts (Aspers m.fl., 2004; Törrönen, 2002; Clarke, 2005). Jag vill därför lyfta fram bildernas betydelse i studien. Jag menar att bildmetodologin har varit nödvändig för att kunna göra den feministiska och

¹² Kartans visuella uttryck har dock analyserats i flertalet planeringsteoretiska, kulturgeografiska och urbansociologiska studier.

intersektionella analysen jag ämnat göra. I nästa avsnitt kommer jag att tydliggöra varför bilder har fått en framträdande roll.

Jag har nu introducerat det material som avhandlingen bygger på. Jag har också beskrivit hur jag har gått tillväga för att samla in detta material. Jag kommer nu att gå djupare in på hur jag har analyserat materialet. Jag kommer också lyfta metodologiska frågor som studien väcker.

Att forska med hjälp av bilder

En gemensam nämnare för mina metodologiska tillvägagångssätt är att visualiseringar av resenärer på olika sätt har varit centrala. I djupintervjuerna, i fokusgruppen och i dokumentanalysen har bilderna spelat olika, men viktiga roller. Jag kommer nedan att beskriva dessa roller. Jag inleder dock med att beskriva hur jag betraktar bilder som fenomen.

Visuellt material kan studeras utifrån många utgångspunkter. Mina utgångspunkter liknar närmast perspektiv hos forskare från s.k. kulturstudier. Här betraktas det som centralt att den sociala världen konstrueras genom de idéer och föreställningar människor har om den. Visuellt uttrycks sådana idéer explicit eller implicit, medvetet eller omedvetet - i exempelvis konst, tv-serier, fotografier och reklam. Att sådana bilder *representerar* innebär att de kan användas för att skapa mening om världen runt omkring. Sociala och estetiska konventioner blir därför viktiga i produktionen av bilder (Rose, 2012; Hall, 1997; Sturken & Cartwright, 2009). Olika grupper av människor ser olika meningar i samma bild och tolkar den utifrån sina kunskaper, erfarenheter och utbildning. Bilder ger uttryck för sociala positioner samtidigt som de också positionerar. Bilder kan beskrivas som sociala konstruktioner som upprätthåller samhälleliga normer (Aspers m.fl., 2004).

Bilder är aldrig oskyldiga, de speglar inte världen som "den är". Snarare tolkar de världen och representerar den på särskilda sätt, beroende på vem som är avsändaren och vem som betraktar bilden. Bilder kan således fungera disciplinerande genom att forma vår uppfattning om oss själva och andra. Att som samhällsvetare vara intresserad av bilder innebär att vara intresserad av vad bilder berättar om samhället (Sturken & Cartwright, 2009; Rose, 2012; Clarke, 2005).

Feministiska forskare har analyserat bildmaterial för att påvisa hur olika former av ojämlikhet kan ta sig uttryck och visualiseras samt för att dekonstruera sociala kategoriseringar (Rose, 2012, s. 11-12). Hur genus, klass och ras framställs på bild har varit ett genomgående tema i feministiska analyser (Sturken & Cartwright 2009, s. 26-27; Schroeder, 2004). Särskilt två tidiga studier om den manliga blicken har varit inflytelserika: Laura Mulveys (1975) essä om betraktarens avgörande roll för att bestämma hur bilders objekt och subjekt tolkas och Griselda Pollocks (1988) analys av hur den manliga flanörens blick producerar en manlig sexualitet med makt att bedöma, titta och erövra (Lindberg, 1995). Också Irving Goffmans (1979) studie om hur könsroller uttrycks i reklambilder är ett tidigt och mycket känt exempel på hur bilders genusinnehåll kan uppmärksammas. Postkoloniala och anti-rasistiska tänkare som bell hooks (1994) har uppmärksammat att rasrelationer ofta framstår som tydliga i just bilder. hooks menar att vit dominans får tydliga avtryck i porträtterande av icke-vita, exempelvis när den världsberömda sångerskan Madonna gav ut en fotobok i vilken hon gestaltar sina sexuella fantasier med svarta män (ibid.).

Det finns många exempel på hur bilder kan vara sexistiska, rasistiska och gör skillnad mellan människor. Bilder representerar således världen på sätt som både disciplinerar betraktaren och bekräftar och reproducerar samhällsstrukturer. Bilder blir intressant för en feministiskt och intersektionell studie eftersom bilder objektifierar människor på olika sätt, något som beskrivs som "othering" (på svenska "andrafiering") (Sturken & Cartwright, 2009 s. 111f). Forskaren får möjlighet att uppmärksamma en mängd olika sätt som sociala kategoriseringar kan ske på.

Jag menar att bilderna i denna studie möjliggör en intersektionell läsning av hur planerare konstruerar hållbart resande och hållbara resenärer eftersom bilderna innehåller föreställningar om sociala kategoriseringar. Jag vill nu på konkreta sätt visa hur bilderna gör detta arbete.

Bildernas roll i studien

Gillian Rose (2012) skiljer på två olika inriktningar när det gäller användningen av visuellt material: "visual culture" (det vill säga forskning som analyserar bilders innehåll) och "visual research methods" (det vill säga forskning som svarar på forskningsfrågor genom att skapa eller använda bilder som

forskningsverktyg). Skillnaden mellan tillvägagångssätten är att medan de förra analyserar bilder, analyserar de senare hur människor skapar, tolkar eller talar om bilder. I min studie har jag gjort både en bildanalys och analyserat hur planerare tolkar bilder. I dokumentstudien är det bilderna i sig som är föremål för analys. I fokusgruppen och i djupintervjuerna använder jag istället bilder för att undersöka planerarnas föreställningar om resenärer, resande och staden.

Nu kommer jag mer konkret beskriva hur jag använt bilderna i avhandlingens olika kontexter.

Bilder i djupintervjuerna

Syftet med djupintervjuerna var att få planerarna i studien att tala om sina föreställningar om hållbara resenärer genom att visa bilder som speglar olika dimensioner av resande. I intervjuerna använde jag således bilder som stimulansmaterial.

Här har jag inspirerats av hur den finska sociologen Jukka Törrönen (2002) har använt sig av bilder. Törrönen betraktar stimulansmaterial som kulturella produkter som berättar något för betraktaren. Hans utgångspunkt är att bilder har agens: de bidrar med röster som potentiellt kan spegla olika värderingar, kulturer och världsbilder. Att använda stimulansmaterial gör det därför möjligt för forskaren att plocka in många olika perspektiv i en intervju. När informanter tittar på bilder tillåts de att identifiera olika meningar och kan positionera sig i relation till dessa. En viktig utgångspunkt är att bilderna inte kan betraktas som ett meddelande från mig till informanterna. I intervjusituationen blir bilderna istället *talande subjekt* vilket innebär att de innehåller mer än vad den som valt bilderna kan föreställa sig. Bilderna introducerar frågor och samtalsämnen som kanske inte annars hade kommit till uttryck. Bilderna blir en medproducent i samtalet och ställer precis som forskare frågor till informanten (Törrönen 2002, s. 345). De bilder som för mig som forskare innehåller intressanta aspekter av hållbart resande kan innehålla helt andra dimensioner för informanterna. Det innebär att jag tolkar planerarnas samtal om bilderna snarare än att analysera bilderna i sig.

Jag menar att två aspekter är av stor vikt för att förstå hur planerarna i min studie reagerar på bilderna och varför de talar om dem på sättet de gör. Den

första aspekten har att göra med de frågor jag ställde till informanterna. I intervjuerna presenterade jag bilderna genom att säga att jag ville prata mer om olika resenärers möjligheter att göra hållbara eller icke-hållbara resor. Jag ställde sedan två frågor: "vilken bild menar du representerar hållbart resande?" samt "vilken bild menar du representerar ohållbart resande?" Frågorna innebar att planerarna gjorde sina egna tolkningar av hållbart eller icke-hållbart resande i relation till vad de menade att bilderna uttrycker.

Den andra viktiga aspekten är att planerarna tolkar bilderna utifrån en viss planeringskontext. De tolkade bildernas möjligheter att kommunicera ett budskap om hållbara resor. Det visade sig nämligen vara problematiskt att läsa informanternas utsagor om bilderna som uttryck för deras föreställningar om hållbart resande *per se*. Planerarnas reaktioner på de olika bilderna sade snarare något om hur de föreställde sig att ett budskap om hållbart resande skulle kunna kommuniceras. Inbäddat i föreställningar om gångbara budskap fanns också planerarnas föreställningar om hållbara resor och hållbara resenärer. Stimulansmaterialet uppfyllde därför sitt syfte.

Precis som med urvalet av intervjufrågor finns det en risk med urvalet av bilder att de snarare än att framkalla informanternas föreställningar istället aktualiserar samtal om forskarens föreställningar. Att använda stimulansmaterial i intervjuer bygger på en syn att informanterna, liksom bilderna, har agens i intervjusituationen (Törrönen, 2002). Att människor inte är passiva mottagare av information utan snarare aktivt positionerar sig i relation till olika budskapet har påpekats bland annat av Stuart Hall (1980). Det innebär att informanterna har möjlighet att positionera sig i relation till olika aspekter av bilderna. De kan identifiera olika tolkningar av bilderna, bekräfta dem eller göra motstånd mot dem. De kan också relatera sina egna tolkningar av bilderna till andra möjliga tolkningar.

Det går naturligtvis att invända att det finns en maktrelation i intervjusituationen som gör att mina tolkningar har högre status än informanternas och att informanterna eventuellt kommer att eftersträva svar som gör mig som forskare "nöjd". Detta har Susan Speer (2002) påpekat i en studie om hur människor talar om genus, sexualitet och könsroller. Hon använde bilder där maskulinitet och feminitet uttrycktes på olika sätt. Speer tar upp informanternas olika strategier för att tolka bilderna. En strategi var att söka efter forskarens godkännande i tolkningen av bilderna. En annan var att tolka in andra aspekter än de uppenbara i bilderna, detta för att undvika att forskaren

uppfattar informanten som sexistisk. Det förekom liknande situationer i min studie – något jag återkommer till i analysen (se särskilt kapitel 6, ”Rätt färd sätt, rätt resenär”).

När informanten är i en särskilt utsatt situation, eller när maktrelationen mellan informanten och forskaren är synnerligen ojämlig, bör därför informanternas utsagor tolkas med stor varsamhet (Oakley, 1981; Rose, 1997; Hydén, 2000). Mina intervjuer hade dock inte den karaktären. Informanterna var oftast lika gamla eller äldre än mig, de intervjuades heller inte om känsliga frågor eller personliga erfarenheter. De intervjuades istället på grund av deras yrken, på grund av särskilda färdigheter och kunskaper de hade. Intervjuerna hade därför likheter med vad man metodologiskt benämner som att intervjua eliter (Ostrander, 1993; Desmond, 2004; Czarniawska, 2005; Smith, 2006). I denna litteratur betonas ofta svårigheter med att göra intervjuer med eliter, som exempelvis att få tillträde till fältet eller att få informanterna att tala om de frågor som intresserar forskaren. I min studie var det snarare frågor om tolkning och representativitet som väcktes av att jag intervjuade personer i egenskap av deras professionella kompetenser. Det återkommer jag till senare i kapitlet.

Bilder i fokusgruppen

Även i fokusgruppen användes bilder som stimulansmaterial. Bilderna skilde sig från bilderna jag använde i djupintervjuerna eftersom jag själv hade tagit bilderna och att bilderna inte föreställde resenärer. Bilderna var inte framställda i något annat syfte än för min studie. Eftersom syftet med fokusgruppen var att diskutera Helsingborg som en plats för hållbara resor var det rimligt att använda bilder av specifika platser i Helsingborg.

Att få informanterna att prata om särskilda platser i Helsingborg, vilket var syftet med intervjun, fungerade väl. Informanterna talade om platser som Knutpunkten, Hälsovägen och Väla, platser som spelar en stor roll i kapitel 4: ”Helsingborg, en plats för hållbara resor?” Bilderna blev dock inte lika viktiga för samtalet i fokusgruppen som de blev i djupintervjuerna. De fungerade visserligen som ett sätt att introducera nya ämnen, men då informanterna tog tag i så många olika trådar föddes nya samtal av sig självt - samtal som nödvändigtvis inte hade med bilderna att göra. Det kan härledas till den

interaktiva metoden som fokusgruppen utgör. Särskilt en person i fokusgruppen tog ansvaret för att styra tillbaka samtalet till bilderna när han menade att samtalet hade ”dragit iväg”. Han sade exempelvis ”är alla de här bra exempel då” och ”vi tittar på en annan bild”.

Bilder i dokumentstudien

När jag analyserade de dokument som beskrev planeringen för hållbara resor i Helsingborg analyserade jag bilderna i dessa dokument som meningsskapande material. Min analys inspirerades av sociologen Adele Clarkes (2005) analysmodell för visuellt material. Clarkes metod är användbar i relation till mitt syfte eftersom hon lyckas kombinera maktperspektivet från kritiska kulturstudier (som bland annat analyserar vilka som har möjligheter att titta och vilka som begränsas till att bli betittade) med ett tydligt analytiskt tillvägagångssätt. Clarkes analysmodell gör det möjligt att analysera ett stort bildmaterial samtidigt som bilders komplexitet får utrymme (se också nedan). Ett exempel på hur metoden använts är Lisa Lindéns (2013) studie om hur läkemedelsföretag marknadsför vaccination mot livmoderhalscancer. Genom att analysera bilder som läkemedelsföretagen använder i reklamkampanjer pekar Lindén på att kampanjerna refererar till kulturella föreställningar om hälsa, sexualitet och risktagande. De konstruerar normerande utsagor om hur det är att vara ung tjej i Sverige idag. På samma sätt vill jag med analysen av bilderna i planeringsdokumenten visa vilka föreställningar om hållbart resande och hållbara resenärer som dessa bilder ger uttryck för.

Konkret innebar analysmetoden att jag gjorde en rad olika läsningar av bildmaterialet. Min första läsning av bilderna syftade till att kategorisera materialet. Jag delade in bilderna i olika kategorier som baserades efter vilket färdssätt som representerades (bil, cykel, kollektivtrafik eller personer som gick). Inom de olika kategorierna delade jag upp bilderna ytterligare genom att sortera dem efter resenärernas kön och ålder (barn/vuxen). Jag frågade mig vilket färdssätt som skildrades ofta respektive mer sällan. Jag undersökte också vilka resenärer som skildrades med vilka färdssätt. Genom att sortera bilderna på detta sätt kunde jag få en överblick av materialet (Clarke, 2005, s 225).

Clarke menar att ett stort bildmaterial måste begränsas på något sätt. Tolkningen riskerar annars lätt att bli en långdragen och möjligtvis även

uttråkande process. Efter den första kategoriseringen valde jag därför ut ett antal bilder för en mer utförlig bildanalys. Jag ville att de enskilda bilderna skulle representera det helhetsintryck jag fått av bilderna. Jag vill också att de skulle representera samma fördelning av färdssätt som jag sorterat det större bildmaterialet efter. Jag närläste tre bilbilder, tre cykelbilder, två bussbilder samt två gång-bilder. Närläsningen skedde i tre steg:

- 1) *Bildnära läsning*: bilden beskrivs i detalj utifrån teman som miljö och klimat, människors kön, ålder, humör och klädsel och andra relevanta aspekter.
- 2) *Kontextuell läsning*: bilden relateras sedan till dess kontext i dokumentet: var finns den, i vilket sammanhang, relaterar bilden till eventuell text och andra frågor som den kontextuella läsningen väcker.
- 3) *Situationell läsning*: bilden relateras till symbolik, historik, sociala världar och/eller relaterade diskurser. Vem tittar och med vilken blick? Vad normaliseras och/eller marginaliseras?

Dessa tre steg skapade jag med inspiration av frågor som Clarke formulerat med syftet att dekonstruera bilder och betrakta dem från flera infallsvinklar (Clarke, 2005, s 227-28). Jag avslutade analysen med att fråga mig om det fanns bilder som motsade min analys. Jag gick då tillbaka till det större bildmaterialet och letade efter bilder som inte passade in i den första analysen. Jag fann ett tiotal bilder där andra aspekter än jag först identifierat var tydliga. Syftet med att leta efter "motbilder" var att utmana min egen analys och på så sätt kunna nyansera och skärpa mina slutsatser.

Utöver bildanalysen har jag noggrant läst igenom de studerade dokumenten. Syftet med genomgången var att få en bild av hur planeringen för hållbara resor beskrivs samt att få en överblick av de mål som styr planeringen för hållbart resande. Jag har inte analyserat dokumenten i detalj utan har istället använt materialet för att översiktligt beskriva kommunens arbete och kontextualisera studien, något jag gör i avhandlingens inledande kapitel.

Tolkning, analys och skrivande

Precis som med bildmaterialet arbetade jag med tematisering också när jag analyserade intervjumaterialet. Jag inspirerades av Karin Widerberg (2002) som uppmuntrar forskaren till att tematisera det empiriska materialet i olika omgångar och utifrån olika syften. Jag arbetade också efter Boel Berners (2005)

råd att identifiera en rad distinkta teman i materialet för att sedan synliggöra mönster, kategorier och otydligheter inom varje tema.

Den första tematiseringen skedde redan när jag formulerade studiens syfte och frågeställningar och gjorde den intervjuguide som jag sedan använde i intervjuerna. De teman som intresserade mig var hur planerarna utifrån olika synvinklar definierar hållbara resor och hållbara resenärer. Det var också sådana tolkningar jag sökte efter när jag först tog mig an det transkriberade intervjuerna. Jag frågade mig först *vad* planerarna talade om. De teman som synliggjordes efter "vad"-läsningen var exempelvis "staden", "resenärer", "bilder" och "färdsätt". Dessa grova teman behövde ytterligare preciseras. Jag fann olika underteman i de större temana. Temat "färdsätt" innehöll till exempel underteman som "cykeln", "bilen" och "bussen". När jag hade gjort den första grova tematiseringen frågade jag mig istället *hur* planerarna talade om de olika temana. Denna läsning gjorde att jag upptäckte nya teman, tankar och resonemang. Jag upptäckte exempelvis att när planerarna talade om olika färdsätt refererade de ibland till sina egna erfarenheter av att resa och ibland om deras föreställningar om hur andra reser.

Jag började nu få en uppfattning om vad jag ville analysera närmare och började få idéer för olika tematiserade kapitel. Jag höll i stort sätt fast vid de grova tematiseringarna som utgångspunkt för kapitlen och byggde argumentationen inom kapitlen på "hur"-frågan. Det blev i detta skeda viktigt att relatera mina analyser till teoretiska utgångspunkter, analytiska koncept och tidigare forskning. Det gjorde att jag fick andra infallsvinklar, vilka ibland ledde till nya tolkningar. Jag gick därför parallellt tillbaka till intervjumaterialet för att se om mina tolkningar stämde, om planerarnas utsagor utmanande eller bekräftade vad jag skrivit och om det fanns flera sätt att beskriva mitt material. Analysprocessen har präglats av en pendling mellan materialet, forskningsfrågorna och mina teoretiska utgångspunkter (Widerberg, 2002).

Jag vill nu särskilt lyfta ett par frågor som är viktiga för att förstå hur jag har analyserat intervjumaterialet.

Vems föreställningar?

Under intervjuerna ställde jag frågor som planerarna svarade på med hjälp av sina egna erfarenheter. En kritisk läsare skulle därför kunna fråga om jag verkligen studerar *planerares* föreställningar, och inte deras privata föreställningar om resande i allmänhet. Hydén och Bülow (2003) tar upp risken att informanter i en intervjusituation inte alltid väljer att inta den position som forskaren tänkt sig. Informanter positionerar sig utifrån vilket typ av samtal intervjun visar sig bli. Om planerarna i min studie upplevde att intervjufrågorna inte alltid relaterade till deras praktik eller profession kan de mycket väl ha svarat utifrån andra erfarenheter. Om informanterna svarar som privatpersoner snarare än som planerare, kan jag då uttala mig om planerares föreställningar? Jag betraktar det inte som en svaghet med studien att planerarna har uppmuntrats att tala utifrån olika perspektiv. Tvärtom pekar den feministiska planeringslitteraturen (Greed, 1994; Friberg & Larsson, 2002) liksom STS-forskningen om användare (Akrich, 1995; Oudshoorn m.fl., 2004) att det inte enkelt går att särskilja olika identiteter. Vem planeraren är privat kommer att påverka vad planeraren gör och tänker professionellt. När planerarna talar utifrån olika perspektiv kommer det därför att säga något om vilka föreställningar om resenärer som planerarna tar med sig in i yrket.

Frågan om utifrån vilka positioner planerarna talar kräver både analytisk känslighet och en tydlighet om vad jag vill uttrycka med materialet. Jag har i tolkningen av materialet frågat mig vilka frågor som genererar vilka svar och utifrån vilka positioner planerarna tycks tala i olika sammanhang. Jag har också inspirerats av hur Karin Thoresson (2011) i sin avhandling valt att inkludera sina frågor till informanterna, antingen i citat eller i direkt anslutning till dem (Thoresson, 2011, s. 50). Tillvägagångssättet bidrar till att en reflexivitet och transparens kring kunskapsproduktionen som jag menar är viktig. Därför har jag strävat efter att synliggöra min egen roll i intervjusituationen och i analysen försökt följa Thoressons exempel.

Generaliserbarhet

Frågan om huruvida mitt material ger uttryck för planerares föreställningar väcker också frågor om generalisering. Amanda Coffey och Paul Atkinson

(1996) påpekar att det är viktigt att i skrivprocessen tydliggöra vilken analysnivå forskaren förhåller sig till eftersom denna nivå har betydelse för hur analysen förstås. I min studie handlar det om huruvida jag vill uttala mig om planerare som en större samhällelig grupp eller om jag snarare uttalar mig om planerarna som individuella aktörer med kunskaper om ett särskilt område (Coffey & Atkinsons, 1996, s. 116-117). Jag utgår från att min analys säger något om hur planerare i en specifik kontext tänker. Gruppen delar erfarenheten av att ingå i samma organisation och arbeta mot gemensamma mål. Samtidigt är planerarna onekligen olika individer med olika bakgrunder och förutsättningar som gör att de förstår denna kontext olika. En planerares utsaga kan därför i strikt mening endast säga representera denna planerare. När jag analyserat materialet har jag dock letat efter likheter och mönster mellan de olika intervjuerna. När jag i analysen refererar till "planerare" är det gemensamma eller liknande tolkningar som planerarna i Helsingborg uttrycker som jag åsyftar, om jag inte anger något annat. Genom att namnge planerarna (med figurerade namn) vill jag synliggöra att de olika citaten kommer från olika personer. De individuella uttalandena använder jag för att beskriva en större helhet. Jag kan dock inte uttala mig om hur planerare utanför Helsingborg generellt resonerar om liknande ämnen.

Att jag inte uttalar mig om planerare generellt innebär dock inte att studien är ointressant i ett större perspektiv. Som Staffan Larsson (2009) påpekar vore det poänglöst att göra kvalitativa studier av enskilda fall om forskaren överhuvudtaget inte hade några generaliseringsanspråk. Larsson föreslår flera möjliga argument som kvalitativa forskare kan använda sig av för att visa att deras studier har giltighet utöver det enskilda fallet. Han menar exempelvis att ett fall kan liknas vid en pusselbit, som utifrån studiens specifika sammanhang bidrar till att lägga ett större pussel. Forskarens roll blir att kommunicera de egna resultaten och den kontext de bör förstås i så att en större publik kan avgöra om studien kan förklara även andra situationer och fall. Att vara tydlig och stringent i analysen samt att relatera sin studie till liknande empiriska studier och/eller teoretiska perspektiv är ett sätt att göra det. Detta är något jag eftersträvat.

[...] generalization is an act, which is completed when someone can make sense of situations or processes or other phenomena with the help of the interpretations, which emanate from research texts. (Larsson, 2009, s. 34)

Larssons syn på generalisering kan kopplas till vad andra forskare benämner som analytisk generalisering eller överföring (se exempelvis Yin, 2003; Gilje &

Grimen, 2007; Kvale & Brinkmann, 2009). I linje med Larsson menar jag slutligen att det är min analytiska tydlighet som avgör om och hur studien kan användas också i andra sammanhang.

De kommande fyra kapitlen innehåller analyser av avhandlingens empiriska material. De är strukturerade efter avhandlingens olika teman. Syftet med varje kapitel är att svara på en, eller i vissa fall flera, av avhandlingens forskningsfrågor. I kapitel 4 kommer jag att undersöka hur planerarna föreställer sig staden som en plats för hållbara resor. I kapitel 5 frågar jag mig hur planerarna använder sina egna erfarenheter för att förstå hållbara resor och hållbara resenärer. Kapitel 6 inriktas på att förstå vilka budskap planerarna menar är gångbara för att uppmuntra helsingborgarna till att göra mer hållbara resor. I kapitel 7 undersöker jag vilka bilder Helsingborgs stad använder för att gestalta hållbara resor, hållbara färdstätt och hållbara resenärer. I kapitel 8, som är avhandlingens avslutande kapitel, lyfter jag fram perspektiv och slutsatser från de olika kapitlen och diskuterar dem i relation till avhandlingens övergripande frågeställningar.

4. Helsingborg: en plats för hållbara resor?

Jag kommer till Helsingborg med tåget. När jag kommer ut från tågstationen möts jag av en hårt trafikerad stad. Till vänster har jag havet och de stora båtarna. Till höger om mig samsas de gröna lokalbussarna med de gula regionalbussarna. Rakt framför mig ser jag en tvåfilig väg där bilarna susar förbi i hög fart. På andra sidan vägen lockar stadskärnan. Innan jag kan gå mot centrum blir jag stående ett bra tag i väntan på att trafikljusen ska slå om till grönt. Jag hastar över till andra sidan av gatan, orolig för att bli stående i mitten för att vänta in också det andra trafikljuset. Nu skyndar jag mig mot stadsbyggnadskontoret, där planerarna finns, nyfiken på hur de ska svara på mina frågor om Helsingborg som en plats för hållbara resor.

I detta inledande empiriska kapitel kommer jag att introducera den stad som planerarna i studien arbetar i, nämligen Helsingborg. Det är här de hållbara resorna som jag analyserar ska öka. Här finns invånarna vars resvanor planerarna vill förändra. Kapitlet syftar till att analysera planerarnas tolkningar av Helsingborg som en plats för hållbara resor. Finns det särskilda förutsättningar i staden som formar planerarnas föreställningar om hållbart resande? Vilka platser, områden eller företeelser framställer planerarna som intressanta när de talar om hållbart resande? Jag frågar mig också om planerarnas föreställningar om hur staden är konstituerad har konsekvenser för hur de förstår hållbara resor och hållbara resenärer. Vilka skript ger planerarens föreställningar om Helsingborg upphov till?

En viktig utgångspunkt i studien är att den planerade staden är genderiserad och rasifierad (Rose, 1993; Massey, 1994; Forsberg, 2005; Molina, 2005, 2008, 2011). Den innebär att det i planerade rum finns inbyggda föreställningar om kön och ras. Dessa föreställningar utgår bland annat från hur planerare menar att en stad bör vara, och framförallt för vem en stad bör vara. Irene Molina (2007) menar att få planeringstudier uppmärksammar hur föreställningar om kön och ras samspelar i rummet. Hon efterfrågar därför intersektionella analyser av staden. Molina menar att även andra sociala kategoriseringar som exempelvis klass är intressanta att uppmärksamma. Jag kommer därför att uppmärksamma sociala aspekter av de platser planerarna refererar till när de

talat om hållbarhet. Bidrar planerarnas representationer av Helsingborg till att vissa platser blir inkluderade i föreställningar om hållbart resande i staden medan andra exkluderas? Genom att uppmärksamma hur planerarna talar om staden kan jag också uppmärksamma hur de tolkar hållbarhet. Innehåller planerarnas definitioner av hållbarhet maktaspekter? I sådana fall vilka?

Kapitlet bygger på intervjuer med planerarna i Helsingborg. Förutom de enskilda djupintervjuerna kommer jag här också att analysera den fokusgrupp som samlade fem planerare för ett samtal om stadens egenart. I fokusgruppen talade vi specifikt om hur planerarna förstod Helsingborg som en geografisk plats. Jag ställde övergripande frågor om vilken typ av stad Helsingborg är, men också mer specifika frågor om vilka problem staden har utifrån ett hållbart resande-perspektiv, och frågor om vilka aspekter som kan tolkas positiva utifrån samma perspektiv. I djupintervjuerna ställdes liknande frågor. Skillnaden mellan dessa och fokusgruppen var att i fokusgruppen talade vi enbart om staden och dess förutsättningar.

Jag kommer nu att analysera hur planerarna beskriver staden med hållbart resande som raster. Jag kommer först att lyfta fram vilka övergripande problematiker kopplade till resor som planerarna ser i staden. Kapitlets andra tema är hur planerarna tolkar den dåliga luften på några gator i centrala Helsingborg. Sedan följer en analys av vilka visioner om den hållbara staden som planerarna har samt vilka hinder som de menar finns för att uppnå dessa visioner. I den avslutande diskussionen knyter jag an till frågan om vilka inkluderande och exkluderande aspekter planerarnas konstruktioner av staden har ur ett intersektionellt perspektiv.

Jag inleder kapitlet med en karta över Helsingborgs tätort:

Figur 2. Helsingborgs tätort (Cop Lantmäteriet, Dnr: i2012/898)

Om man inte känner till Helsingborg och inte vet vad de olika stadsdelarna heter eller vad som betraktas som centrum respektive periferi, kan kartan framstå som en svart låda. Vi ser en representation av staden, men vi vet inte vad de olika delarna heter och inte heller vilka platser planerna föreställer som viktiga för planeringen för hållbart resande. Jag kommer nu med hjälp av planernas samtal om hållbara resor att namnge några platser och visa vilken mening som planerna tillskriver dem. Vilka platser lyfter planerna fram och vilka fortsätter att framstå som svarta lådor?

Bildominerade gator i centrum

De flesta intervjuerna äger rum på stadsbyggnadskontoret. Det är centralt beläget i Helsingborg på samma gata som tågstationen. Utanför stadsbyggnadskontoret ligger Järnvägsgatan, den fyrfiliga tungt trafikerade vägen som delar Helsingborg i två områden: på den ena sidan havet, resecentrum och kontorsbyggnader, på den andra sidan butiker, små gator, träbyggnader från medeltiden. Under flera intervjuer har vi kunnat blicka ut över detta omtalade gaturum. Järnvägsgatan, liksom Hälsovägen och Drottninggatan, är utan tvekan de mest omnämnda platserna i mina intervjuer. Tillsammans bildar de tre gatorna vad flera planerare i intervjuerna benämner som en "stadsmotorväg". Järnvägsgatan övergår västerut i Drottninggatan som bygger vidare på barriären mellan stadskärnan och stadens resecentrum. Drottninggatan avgränsar innerstaden från havet. Österut är det Malmöleden som tar vid där Järnvägsgatan slutar. Tillsammans förkroppsligar dessa gator de trafikproblem som planerarna i Helsingborg menar att de har att arbeta med. Harald beskriver det centrala delarna i staden:

Malin: Om man ser till hur det är just idag då i Helsingborg här, vilka möjligheter finns det att uppnå ännu mer hållbart resande?

Harald: Vi har ju en, vi har ju en utmaning alltså. För att, alltså, biltrafiken är ju, det är ju många som kör bil. Och det är många som tycker att det är bekvämt att göra det. Det är många som åker igenom stan och tar sig vidare ut. Vi har alldeles för mycket biltrafik i de centrala delarna av staden.

Harald tydliggör att det är den stora mängden bilar som utgör det stora problemet för staden att hantera. De centrala gatorna beskrivs som problematiska: de är tungt trafikerade, vilket får följden att centrum tillåts domineras av såväl bilar som lastbilar. Biltätheten på Drottninggatan/-Järnvägsgatan framställs som både ett reellt problem och ett symboliskt bekymmer: att stadens mest centrala gata domineras av biltrafik är inte den bilden planerarna vill ge av Helsingborg. I stället för att signalera att staden prioriterar de hållbara färsätten signalerar de att det är bilismen som gynnas. Hilda beskriver hur hon upplever att staden hanterar biltrafiken:

Ja, men att biltrafiken är väldigt prioriterad i centrala gaturum där man egentligen inte, det kanske egentligen inte är avsikten [...] och vi pratar hela tiden om att vi inte vill göra det och att man bör prioritera de trafikantgrupperna som man eftersträvar. Beroende på vilket gaturum man pratar om såklart, så finns det olika trafikanter man bör prioritera, men i ett sådant här centralt gaturum så kan man ju tycka att man bör ha i alla fall lite jämnare hantering av färdmedel. Alltså vi har nästan lika många personer som korsar gatan som transporterar längst med och vi har ändå gröntiden för fotgängare 23 sekunder och rödtiden 90. Det säger lite om hur, även ytmässigt så är det väldigt snedfördelat hur man prioriterar. (Hilda)

Hilda menar att bilarnas dominans i centrum visar att det finns ett glapp mellan det uttalade målet att prioritera gång- och cykeltrafikanter i staden och hur man i realiteten prioriterar mellan olika trafikslag. Medan Harald beskrev problemet som en utmaning för planeringen men utan att egentligen peka ut en aktör som skapat eller upprätthåller problemet, är Hilda tydlig med att det är planeringen i sig som gör att bilarna fortsätter att premieras. Hon ger signalprioriteringen som exempel på det snett fördelade utrymmet. Bilar får betydligt mer utrymme än vad gångtrafikanter får.

När man som besökare befinner sig i stadens mitt och tar sig från Järnväggsgatan till Drottninggatan kommer man efter ett några minuters promenad till en brant backe. Det är Hälsovägen, också benämnd som Hålsobacken, som leder upp till Landsborgen, en på sina håll 40 meter hög brant (en s.k. abrasionsbrant). Uppe på Landborgen, med utsikt mot havet, finns stora villor men också flerbostadshus, några butiker och en rad restauranger. Hälsovägen gör trafiken framkomlig upp över Landborgen. Här finns, enligt planerarna, samma problem som i övriga centrum: det är mycket trafik, det finns en tvåfilig väg, och bilarna står för det dominerande färd sättet. Ett utdrag ur fokusgruppen där Hälsovägen diskuteras ger ytterligare en bild av planerarnas utbredda uppfattningar om bilar i centrum som ett erkänt och samtidigt svårlösbart problem. Planerarna diskuterade en av de bilder som jag hade tagit med mig till fokusgruppsintervjun:

Holger: var är vi där någonstans? [bilaga 4, bild 10]

Henrik: vi är på Hälsovägen. Den där vägen som är så hälsosam att vistas vid.

Hannes: ohälsovägen!

((gemensamt skratt))

Henrik: Jag vet inte egentligen vad jag vill säga med det men... det blir ju... ja, en symbol för... ((skratt))

Holger: Är man turist så tycker man att den är jättefin...

Henrik: Den är vacker

Holger: Man kommer körandes på den och sen så ser man havet

Henrik: Man kör där ner, ja

Holger: Jättefint tycker man. De som bor där tycker att den bullrar för mycket [...] Hektor har signaler som fungerar bra [syftar på en av de andra planerarna som deltar i fokusgruppen som bland annat är ansvarig för trafikljusens signaler]

Henrik: Mm, för biltrafiken, ja

((gemensamt skratt))

Hannes: Men hållbara resor...

Planerarna beskriver Hälsovägen som ännu ett exempel på en plats som domineras av biltrafiken. Detta är så självklart att planerarna kan förenas kring skämtsamma omskrivningar av gatans namn och humoristisk jargong när de talar om gatan. Planerarna beskriver platsen som vacker, men tolkar bilarnas närvaro som problematisk. Bilen beskrivs som en skyddad miljö och Hälsovägen som en plats där du som bilist kan uppleva Helsingborgs vackra sidor. Men bilarna tillåter endast bilister att få samma positiva upplevelse. För de som transporterar sig på annat sätt förvandlar bilen vägen till en ohälsoväg. Holger lyfter in trafikplaneringens roll för att skapa den trafikmiljö som Hälsovägen präglas av, och tar precis som Hilda trafiksignalerna som ett exempel på detta. De andra planerarna tydliggör att det är biltrafiken som planeringen återigen har prioriterat.

När det gäller potentialen att förändra den nuvarande gatustrukturen i innerstaden uttrycker planerarna en viss hopplöshet eller skepsis. Även Heidi beskriver Hälsovägen som dominerad av bilar och samtidigt som outhärlig för stadens bilister:

Om man kör Järnvägsgatan, den som går rakt igenom stan, så svänger den ju liksom helt och hållet öster ut, uppför [...] Hålsobacken, och den är tvåfilig från vardera hållet i vanliga fall. Men nu har man stängt av den för genomfartstrafik för de håller på att lägga om asfalten. Förutom för bussarna, så bussarna har ett körfält att köra i, men det är massor med bilister som kör där i alla fall trots förbudsskyltar [...] Polisen står där och lappar, ger dem böter. Och det tyder ju också på någonting, kan jag tycka, att man liksom inte riktigt, om det är så svårt att välja en annan väg, så har vi ju en lång väg att gå för att få dem att låta bli att köra... (Heidi)

När Heidi beskriver hur bilister - trots att det ibland leder till böter - fortsätter att köra upp och ned för Hälsovägen pekar hon på ytterligare ett problem med trafikplaneringen i staden, nämligen att det inte finns alternativa vägar att köra på. Hon representerar problemet med bilarna som framförallt att bilisterna kör på fel platser, nämligen på vissa centrala gator i Helsingborg som exempelvis Hälsovägen. Den naturliga följdfrågan blir var bilarna istället ska vara, och här menar Heidi att staden inte lyckats skapa alternativ för bilisterna. Heidi framställer därför planerarnas möjlighet att minska bilresor i centrum som näst intill obefintlig.

Planerarna ger en rad förklaringar till de svårigheter som förknippas med trafiksituationen på Drottninggatan, Järnvägsgatan och Hälsovägen. Att staden ligger vid havet och vid en stor hamn ger upphov till benämningen av Helsingborg som "en halv stad", där det blivit naturligt att trafiken måste centreras till mitt i staden eftersom det inte går att göra en ring runt staden där trafiken kan omfördelas. Hanna beskriver den fysiska miljön i staden:

Jag tror att tidigare har Helsingborg varit en väldigt bilfokuserad stad. Vi är ju en halv stad kan man säga. Vi är inte som Lund som kan ha kringfartsleder runt om så, utan vi har ju havet som vi blir ju som en halvmåne, vilket gör att alla våra gator går parallellt kan man säga. Så vi får putta ut trafiken och det har väl varit lite svårigheter. För då har man ju planerat mycket utifrån bilen och det tar ju tid att ändra det sättet att se på, det tror jag. (Hanna)

Hanna använder sig av stadens geografiska förutsättningar och, som hon beskriver det, planeringens tidigare inriktning på bilen som ett sätt att förklara hur de centrala gatorna i Helsingborg är utformade. Medan Hilda argumenterar för att planeringen idag prioriterar bilen framför andra färdmedel kan Hannas uttalande tolkas som ett sätt att förskjuta ansvaret för den aktuella situation till faktorer som är utom planerarnas kontroll. Att Hanna säger att "det tar tid att

ändra sig”, förklarar varför hon betraktar planeringen som i stor utsträckning fortfarande fokuserad på bilen. Också i fokusgruppen tas problematiken med ”den halva staden” upp:

Malin: [...]Någon här var inne på ett av de temana som jag har med mig. Och det är nämligen stadens, alltså stadens betydelse för, alltså hur ser staden ut fysiskt? Och vad har det för betydelse för hållbart resande [...]

Herman: Ja, topografi

Holger: Läget

Hannes: Bara en sida av stan som går att köra trafik, försvårar lite när man är trafikplanerare

Holger: En halv stad är det ((suckar))

Henrik: Ja, alltså det är topografi och strukturer, gamla strukturer. Det påverkar ju oerhört mycket.

Planerarna målar upp en bild av en stad med specifika förutsättningar som gör det svårt att uppnå mål om hållbart resande. Jag tolkar planerarnas framställning av staden som kantad av en viss determinism. De beskriver både geografiska gränser och strukturer som kan hänföras till ett planeringsideal som prioriterade bilismen. Dessa strukturer utgör begränsningar för att i större utsträckning kunna planera för hållbart resande. Henriks uttalande om ”topografi” och ”gamla strukturer”, liksom Holgers tunga suck, illustrerar detta. De frågar sig hur de ska kunna rå på (eller rå för) detta biltunga arv.

Ett sätt att förstå planerarnas framställning av problematiken med planering för hållbara resor är genom teorin om ”implementeringsunderskott”. Planerares svårigheter att genomföra åtgärder som kan bidra till ett mer hållbart transportsystem förklaras i denna teori med att professionella grupper präglas av utbildningarna de har med sig, den yrkesutövning som de har socialiserats in och samt den organisering av arbetet som länge haft som mål att optimera framkomlighet för biltrafiken (Owens m.fl., 2006; Curtis & Low, 2009; Tennøy, 2010; Aretun & Robertsson, 2013). I de flesta västerländska städerna finns en väl fungerande infrastruktur för bil, där vägnätet har utformats utifrån föreställningen om att bilen är det bästa trafikslaget samt målet att trafiken ska spegla denna föreställning (Falkemark, 2006; Lundin, 2008; Emanuel, 2012b). Arvet från den egna professionen framstår i relation till teorin om stigberoende som tungt.

I min studie framhåller planerarna hållbara resor som något positivt. De tar på olika sätt avstånd från planeringspraktiker som understödjer bilismen och som de beskriver som materialiserade på framförallt tre centrala gator i Helsingborg. De talar om arvet från ett planeringsideal präglad av bildominans och lyfter fram de specifika geografiska förutsättningarna i Helsingborg som understödjer bilismen. Planerarna uttrycker sig kritiskt samtidigt som de också tillåter sig vara uppgivna inför trafiksituationen. De framställer den historiska planeringen för bil som har skapat en stadsbild där bilarna nära på *tvingas* till att köra igenom centrum. Men menar planerarna att finns några incitament för planeringen att ändra riktning, göra om, och skapa ett nytt och mer hållbart sammanhang för trafiken?

Den dåliga luften som startskott

I planerarnas berättelse om hur det centrala gaturummet har kommit att dominerats av bilar är det således framförallt tre gator som får representera problemet: Hälsovägen, Drottninggatan och Järnvägsgatan. De tre gatorna har förutom det centrala läget också gemensamt att luften på dem bitvis är dålig. Den dåliga luften används av planerarna som ett argument för att den bekymmersamma trafiksituationen i Helsingborg bör förändras. När jag frågar planerarna i vilket sammanhang planeringen för hållbart resande började ta form, nämner de flesta den dåliga luftkvaliteten som ett viktigt startskott för arbetet. Herman ger exempelvis ett kort och tydligt svar på frågan om varför kommunen först började uppmärksamma det hållbara resandet som ett planeringsmål:

Malin: Men när upplevde du att man här i kommunen, utifrån att du har varit här ett antal år, att man började prata om hållbart resande?

Herman: Ja, det är inte många år höll jag på att säga. Det är 2007 kanske 2006, 2005 eller 2006.

Malin: Och vad tror du hände då som (...)

Herman: Nej, men det är väl luftkvaliteten egentligen

Bakgrunden till att den dåliga luften har blivit ett problem som staden måste hantera går att finna i lagen om miljö kvalitetsnormer som infördes i svensk

lagstiftning 1999 då miljöbalken (SFS 1998:808) trädde i kraft. Att luftkvalitet fick en central plats i miljöbalken beror på EU:s ramdirektiv (96/62/EG) om utvärdering och säkerställande av luftkvaliteten. Kommunerna själva är ansvariga för att mäta kvävedioxidhalter och underrätta Länsstyrelsen om överträdelser har skett eller riskerar att ske om inga åtgärder vidtas. I Helsingborg uppmärksammades överträdelserna 2003, då de också anmäldes till Länsstyrelsen. År 2006 gav regeringen Länsstyrelsen i uppdrag att upprätta förslag till och fastställa ett åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Helsingborg (Länsstyrelsen, 2006). En uppföljning gjordes 2008 och eftersom det fortfarande fanns risk för överskridande av miljökvalitetsnormen, beslutade Länsstyrelsen att ett nytt handlingsprogram skulle upprättas. Kommunen hade dessutom inte lyckats uppfylla samtliga mål i den tidigare åtgärdsplanen. Det nya handlingsprogrammet trädde i kraft 2009 (Länsstyrelsen, 2009). När Herman talar om vilka år som planeringen för hållbara resor tog fart refererar han till dessa årtal. Hanna tar också upp den dåliga luften som ett skäl till att kommunen började planera för hållbara resor:

Malin: När tror du det vände så att säga? Var det något [särskilt]?

Hanna: Jag vet faktiskt inte. Men jag tror att det blev väldigt konkret just med det här med miljökvalitetsnormen, för det blev ju som ett kvitto på att vi har dålig luft och vad beror det på, och då blev det liksom ett måste. För man är lite rädd för att om vi överskrider det gång på gång och att Länsstyrelsen då kan sätta käppar i hjulet för planer som staden har, den nya arenan och vi har Saltkristallerna, och tar man då inte luftmiljön på allvar, så kommer man inte kunna genomföra sådana saker. För då har man ju liksom piskan på sig lite grann och det blir det ju väldigt konkret.

Hanna lyfter fram flera intressanta aspekter i samband med att hon konstaterar att den dåliga luften tvingade stadens politiker att agera. Den dåliga luften var visserligen skälet till att kommunen började att åtgärda de problem som Länsstyrelsen uppmärksammat. Men Hanna menar också att Länsstyrelsens anmärkning med innebörden att Helsingborgs stad måste få arbeta med stadsutveckling på önskat sätt var kommunens egentliga argument för att påbörja planeringen med de hållbara resorna. Hon antyder att miljöargumentet, det vill säga den dåliga luften i staden, inte i sig var ett tillräckligt allvarligt problem för att staden skulle börja agera. Att länsstyrelsen föreslog åtgärder (som tagits fram tillsammans med kommunens tjänstemän och andra kommunala aktörer) gjorde det möjligen enklare för kommunen att

ta sig an arbetet för att åtgärda den dåliga luften. Det kan vara detta som Hanna syftar på när hon i slutet av citatet säger att ”det blev väldigt konkret”.

Även om planerarna framställer kommunens uppmärksammande av den dåliga luften som en vändpunkt och ett startskott för planering för hållbart resande, går det också att tolka planerarnas fokusering på den dåliga luften i staden som en kritik mot stadens trafikplanering. Eftersom luften fortfarande är dålig har man prioriterat fel frågor. När planerarna talar om hur mycket bilar som trafikerar de problematiska gatorna i det centrala Helsingborg är det snarare ett uttryck för en misslyckad planering än för en planering som är på rätt väg. Hans talar om Länsstyrelsens krav på staden i samband med biltrafiken på de berörda gatorna:

Det pratas så vackert här om att nej, vi måste få ned biltrafiken för att Järnvägsgatan och Drottninggatan, om att vi har fått anmärkning från, vad heter det Länsstyrelsen, för att det är för mycket luftförorening. Ja, tacka fan för att det är mycket luftföroreningar, det går ju inte att köra här. Det är ju osynkat trafikljus. Du måste stanna två gånger på sträckan från Hälsovägen här ner till Södercity. (Hans)

Hans ger ett annat perspektiv på varför det är dålig luft i centrum. Han menar, till skillnad från vad flera andra planerare uttrycker, att trafiksignalerna inte prioriterar biltrafiken. Det leder till att bilarna inte kan köra förbi i önskad hastighet, utan istället blir stående och släpper ut bland annat koldioxid. Hans menar att det finns andra lösningar på miljöproblematiken än vad kommunen ger uttryck för, exempelvis att förbättra framkomligheten för bilarna i innerstaden. Det kan framstå som motsägelsefullt i jämförelse med de andra planerarnas utsagor. Samtidigt använder sig Hans av samma grundläggande problemformulering som de andra planerarna: det är den dåliga luften som behöver åtgärdas. Som jag pekade tidigare på är det således inte bilen i sig som planerarna ifrågasätter, utan snarare bilens närvaro i centrum.

Det här visar att det inte råder fullständig överensstämmelse bland planerarna när det gäller dessa frågor. Särskilt i fokusgruppen blev det tydligt att planerarna inte betraktar prioriteringen av luftkvaliteten som helt okomplicerad. Ett längre utdrag ur intervjun följer:

Holger: Sen kan man ju argumentera för vad olaglig luft egentligen är, vad det innebär.

Hannes: Vad menar du nu?

Holger: Vi har, om jag nu kommer ihåg det rätt, så hade vi sex överskridanden 2010.

Henrik: Nja...

Hannes: Det är rätt så tydligt vad det innebär. Det är inget vi behöver fundera på ((skratt))

Holger: Ja, men om man nu liksom ska dra det vidare så har vi då 6-7, högst 10-

Henrik: Men vi har fler i år, det första halvåret i år.

Holger: Ja, det var mycket fler. Så det är ju intressant. Men jämför då med Stockholm. Som hade 100 överträdanden, eller 50-60 eller något sånt va.

Henrik: Men frågan är ska vi behöva gå så långt-

Holger: Ja, precis-

Henrik: Men sen är det ju nästa fråga, är det-

Herman: Vad händer när det är olaglig luft?

Hannes: Man kan få vite.

Henrik: Jag tror man ska släppa det här med luften också alltså som argument. Som jag uppfattat det från vissa politiska partier så är det ju så att när vi har infört elbilar då är allting löst. Då behöver vi inte bekymra oss längre.

Hannes: Bullshit.

Henrik: Problemet är ju inte bara miljön. Problemet handlar ju om yta, alltså som jag var inne på, det tar sådan enorm yta i anspråk-

Hannes: Tänk på olyckorna

Henrik: Det är sån jäkla o-kapacitet, har så svag kapacitet så av det skälet för att man ska kunna ha ett centrum som är levande och folk som rör sig så måste man göra någonting annat. För om vi inte gör det kommer ju gatorna låsa sig själva förr eller senare så att då kommer vi ha ett system som är fullständigt, som inte funkar. Det kommer att klogga ihop sig och har man då tagit höjd för en fungerande kollektivtrafik så kommer inte de heller att komma fram. Så det finns liksom, jag ser inte ett enda argument för att man inte skulle kunna-

Utdraget visar att det inte råder konsensus bland planerarna om huruvida den dåliga luftkvaliteten i centrum kommer att lösa det mer övergripande problemet med framförallt bilresornas negativa miljöpåverkan. Holger framhåller också att i jämförelse med andra större städer kanske överträdelserna i Helsingborg har mindre betydelse. Det kan tolkas som att han ifrågasätter huruvida det egentligen är ett problem med dålig luft i staden. Planerarna bemöter denna utgångspunkt med motstånd. Argumenten de använder är att det finns problem med bilismen utöver utsläpp, problem som har med buller, trängsel och olyckor att göra. De betraktar trafikfrågan som mer komplex än som en fråga om luftföroreningar. Det är också intressant att i planerarnas bitvis agiterade diskussion framkommer det ideal om hur den hållbara staden ser ut. Framförallt Henrik uttrycker sådana ideal. Han menar att "ett levande centrum" är något eftersträvänsvärt. Henrik menar dock att detta mål riskerar att glömmas bort om problemet med bilarna i staden enbart förstås som ett problem med luftkvaliteten.

Den bilfria staden som ideal

Jag har hittills synliggjort att planerarna är kritiskt inställda till förekomsten av centrala platser där bilen tillåts dominera – men också att de samtidigt ser en möjlighet att ta itu med problematiken genom att rikta uppmärksamhet mot den dåliga luften. Istället för att analysera hur planerarna förstår problemen med hållbara resor kommer jag nu att diskutera hur planerarna föreställer sig ett framtida hållbart Helsingborg. Vad har de för visioner? Hur ser en hållbar stad ut?

Henrik: Jag har funderat ibland på när jag cyklar där [På Hälsogatan], vad hade hänt om vi stängt den helt och hållet? Då höll man på att asfaltera om och man hörde ju fåglarna där och vattnet porlade längst Sofiakällan. Vilken fantastiskt miljö där är egentligen [...]

[...]

Hannes: Man stängde ju stora delar av Järnvägsgatan för vad var det, ett år sedan. Det målades och så där. (...) Helsingborgarna överlevde, det var ingen som dog då vad jag vet. Skulle man inte passa på då. Ska vi stänga för gott? Lyfta den frågan. Det här funkar ju. Så får vi laglig luft på denna gata också. Då har vi bara två kvar att jobba med.

Henrik tillåter sig att drömma om den bilfria staden. Han framställer det nuvarande Helsingborg som en miljö där naturen undanskuffats till förmån för bilen. För Henrik framstår tanken om naturen som integrerad i innerstaden som lockande. Han visar att finns någonting eftersträvansvärt bortom bilismen. Hannes ägnar sig mindre åt att måla upp visioner. Han uttrycker istället en konkret önskan om att stänga av hela Järnvägsgatan för biltrafik. Även när jag intervjuar honom enskilt uttrycker Henrik att det är ett levande stadsliv han drömmer om när han föreställer sig ett framtida hållbart transportsystem. Han vill kunna sitta på ett fik inne i stadskärnan och höra ”humlorna surra”. I den visionen får bilar inte plats, och när bilarna lyser med sin frånvaro kan människan tillåtas leva sida vid sida med naturen.

Hannes använder sig inte av lika målande bilder när han beskriver den hållbara staden. Han plockar dock upp Henriks önskan om den bilfria staden och relaterar den till den dåliga luften i staden. Hannes menar att den dåliga luften med rätta bör ifrågasätta helsingborgarnas bilkörande. Han tycks förhålla sig till en föreställning om bilen som något livsavgörande för Helsingborgarna. Genom att krasst konstatera att ingen dog av att Järnvägsgatan blev bilfri under en period, framställer han luftkvalitet som viktigare än att köra bil. Att hävda nödvändigheten med att köra bil förefaller som något banalt i jämförelse med en möjlighet att få bukt med den dåliga luftkvaliteten. I termer av visioner kan Hannes vision beskrivas som drömmen om den goda luften. I den visionen får bilar i innerstaden inte plats.

Flera planerare ger exempel på hur de föreställer sig en önskvärd stad när de talar om de trafikproblem som de menar präglar Helsingborg. Ett exempel på detta är när Hilda lyfter problematiken med den dåliga luften:

Ja, men vi har ju problem med att klara miljökvalitetsnormerna och det är bullerproblem och det är en ytfråga. Ska vi använda marken till stora parkeringar och liksom fyrfiliga gator mitt i stan när man liksom kan prioritera kanske uteserveringar och gång- och cykeltrafik, som ändå är den trafiken som vi (...) som alltså är det mest fördelaktiga för en stad. Och vi pratar om att vi vill skapa stadsliv men stadsliv är ju lättare att nå om man har människor som rör sig till fots eller cykel. (Hilda)

Hilda ger här ytterligare ett exempel på hur bilens framkomlighet villkorar de värden som planerarna eftersträvar: en stad där människor kan transportera sig utan att ta hänsyn till det buller och de krav på stora ytor som förknippas med bilismen. Samtidigt antyder Hildas användning av pronomenet ”vi” istället för

”jag” att när Hilda talar om det goda stadslivet refererar hon till kommunens visioner snarare än sina egna. Hon uttrycker sig dock skeptisk till huruvida det är möjligt att uppnå det goda stadslivet som kommunen vill uppnå om man inte börjar prioritera andra färdssätt än bilen. Hilda ställer vad hon menar att kommunen prioriterar, fyrfiliga gator mitt i staden, mot möjligheten att ha uteserveringar som inte störs av bilarna.

Jag har framhållit att planerarna har olika visioner om den hållbara staden, visioner som ofta ifrågasätter bilens plats i den samma. Visioner, liksom problembilder, har i många fall en normativ karaktär. De bygger på särskilda utgångspunkter och perspektiv snarare än allmänna. Moa Tunström (2009) undersöker i sin avhandling hur staden konstrueras i litteratur och debatter om stadsplanering. Hon pekar på att de normer om staden som fått stor genomslagskraft i planeringsdiskursen förespråkar en typ av stadsmässighet som även planerarna i mina intervjuer ger uttryck för. Idealet om en levande stad bygger på föreställningar om stadskärnan som en plats för möten, en plats där städer får sin unika identitet. Om en stadskärna ifrågasätts som centrum för en stad eller om planer på stora ombyggnader i centrum omtalas menar många att hela stadens karaktär hotas (Tunström, 2009; Grafe, 2005). Tunström menar att idealet om en levande stad tar sig uttryck i idén om förtätning som planeringsideal, det vill säga en planering som med hjälp av nybyggnationer bygger bort avstånd i staden. En stad utan avstånd möjliggör hållbara transporter i och med att bilen då förlorar en av sina främsta fördelar, nämligen möjligheten att göra långa avstånd korta.

I visionen om den täta staden framstår den bilfria stadskärnan som en reell möjlighet. Tunström är kritisk mot diskursen om stadsmässighet eftersom den utgår från som hon uttrycker det ”en starkt normerande utblick från innerstaden” (Tunström, 2009, s. 159). Att utgå från att det är stadskärnan som behöver bevaras, och som i fallet Helsingborg, räddas, exkluderar andra delar i staden, till exempel de yttre områdena. Stadslandskapen i de yttre delarna saknas i visionen om den hållbara staden. Med hjälp av Tunströms analys kan Hermans tolkning av ett framtida Helsingborg tolkas som ett normerande av innerstaden:

Malin: Och en sista fråga då. Om 20 år, hur tror du att det ser ut i Helsingborg då vad gäller resor?

Herman: [...] jag tror att vi har en ganska gemytlig stadskärna på det sättet att det kanske inte är så mycket motordrivna fordon här. Och då menar jag gemytligt att det är tyst och tystare och inte så bullrigt och bra luftkvalitet.

I Hermans vision av ett hållbart Helsingborg är det stadskärnan som är hållbar.

Hållbar konsumtion?

Planerarna tillåter sig alltså att vara visionära i relation till de hållbara resorna. De har dessutom en relativt samstämmig syn på hur den ideala staden borde se ut. Samtidigt förhåller sig planerarna till sina visioner som just visioner. När vi talar om möjligheterna att uppnå ett hållbart resande i Helsingborg är många skeptiska till att visionen om det bilfria samhället är möjlig att uppnå, eller ens önskvärd i praktiken. Ett konkret hinder mot det hållbara resandet som planerarna framhåller är nämligen att de måste värna om stadens näringsliv. Hillevi diskuterar exempelvis hur näringslivet inte skulle klara sig utan transporter:

Problemet är väl att man, ibland kan man ju glömma bort, att man vill stänga alla gator och allt ska vara bilfritt. Men det funkar ju inte heller vi har ju, vi har ju faktiskt en del näringsidkare som behöver transporter. Alla kan inte åka bil eller vill inte åka bil men man ska ha möjligheten [...] Då kanske det kostar lite mer att parkera och det ska inte vara så där jättelätt, och du kanske får gå några meter till affären. (Hillevi)

Hillevis ifrågasättande av drömmen om den bilfria staden pekar på att den lokala handeln är beroende av att människor ska kunna köra bil till butikerna. Det innebär att hon föreställer sig att om staden önskar sig en lönsam ekonomisk utveckling, då går det inte att vara för restriktiv mot bilen. Hillevi tar istället upp parkering som ett exempel på hur kommunen kan styra möjligheten att begränsa bilarna i centrum utan att stöta sig med handlarna. För enskilda bilister är det rimligt att bilkörningen kan uppfattas som krånglig, men för handlarnas del är det viktigt att bilen ändå har en plats i staden. Även Hampus diskuterar parkeringar och kommunens möjlighet att ifrågasätta de parkeringsplatser som näringsidkarna betraktar som viktiga för affärerna:

Malin: Men parkeringsplatspolicy och sånt, har ni det här?

Hampus: Ja, det har vi och vi arbetar med parkeringar också i det här åtgärdsprogrammet för luft och vidgar ju zonen för att ta betalt [...] kopplingen med det här med att ha kortare tid för parkering i staden så att man, det handlar ju mycket om att tillgodose butiksinnehavarnas krav. Jag tror faktiskt inte att det är så mycket sanning bakom det. Men de tror ju att en parkeringsplats som är borta är lika med en förlorad kund. Och det är ju inte alls så jag tror att det är. Utan kan man skapa en shoppingvänlig stad så kan folk lika väl liksom gå och handla istället för att åka ut till externt köpcentrum.

Hampus framställer liksom Hillevi potentiella konflikter mellan handlarna och planerarna som baseras på olika synsätt om hur potentiella kunder beter sig. Felaktigt tror handlarna att kunder är synonymt med bilister. Det gör att det blir svårt att ta bort parkeringsplatser i staden. Hampus representerar kunderna som just kunder som likaväl kan gå istället för att köra bil. Hampus menar att möjligheten att handla i en shoppingvänlig stad är viktig, men att det inte behöver vara förknippat med bilkörning. Det innebär att centrum måste utformas på ett sådant sätt att shopping uppmuntras för gångtrafikanter. Återigen framställs butiksinnehavarna som aktörer planerarna måste förhålla sig till. I slutet av citatet framställer Hampus handeln i centrum som något önskvärt i jämförelse med handeln i ett externt shoppingcentrum.

De externa köpcentrumsetableringarna är ett tema som återkommer i flera intervjuer. Hanna diskuterar exempelvis företeelsen när hon talar om den bilfria staden:

Malin: Men det här med en bilfri stad, brukar det vara [något som diskuteras]?

Hanna: Man diskuterar ju det i Helsingborg. En del tycker att det är skandal att man har en genomfartsled genom mitt i stan, liksom fyrfilig dessutom, men sen är det ju hänsyn till handel, det är ju många som har affärer. Vad händer om vi stänger ute bilarna från centrum, hur drabbas handlarna av det? Vi har Väla köpcentrum som konkurrerar, så att bilfritt tror jag inte, mindre bilar absolut.

Även Hanna framställer handlare som viktiga aktörer för planerarna att förhålla sig till. Det externa shoppingcentret Väla köpcentrum framstår för Hanna som ett hot mot ett levande centrum. Men som vi snart ska se beskriver planerarna Väla endast som ett hot till en viss grad.

Med 180 butiker är Väla Centrum ett av Sveriges största shoppingcenter. Man beräknar att 8 miljoner personer besöker Väla varje år. På sin hemsida lockar Väla med 5,500 gratis parkeringsplatser samt åtta parkeringsplatser med

laddningsstolpar för elbilar (Väla centrums hemsida, 2013-10-11). Hrelja m.fl. (2012) pekar på att planeringen av externa shoppingcenter ofta påverkas av dominanta kommersiella aktörer som Ikea. Genom att ställa kommunerna inför hotet att förlora varuhuset till en annan kommun tvingar dessa starka aktörer planerarna att hålla tillbaka kraven på att bryta bilberoende i städer. Hrelja m.fl. påpekar att ekonomisk tillväxt (framställt som ekonomisk hållbarhet), snarare än ekologisk eller social hållbarhet, i praktiken blir viktigast för kommuner att säkerställa. I en studie av bland annat planerare i Malmö menar också Åsa Waldo (2003) att planerare känner sig maktlösa inför situationen med externa shoppingcenter. I Malmö försvinner service i närområden på grund av större externa kommersiella etableringar, men eftersom människor väljer att utföra sina ärenden där, snarare än där invånarna bor, upplever planerarna att de inte kan göra något åt situationen. De upplever inte att det finns något utrymme att ifrågasätta näringslivets nybyggnationer. Istället hoppas de att malmöborna ska uppmärksamma det lokala utbudet som finns i olika närområden. Planerarna menar att det vore ett effektivt sätt att ifrågasätta externa etableringar.

Holger nämner Väla när han talar om platser i staden som han menar speglar ett ohållbart resande:

Ja, den företeelsen, den externa handeln, så kan man ju då säga att Väla, det ligger ju bara halvvägs där. Så den är väl bättre än mycket annat men företeelsen extern handeln är ju lite besvärande. (Holger)

Att Holger använder ordet "besvärande" för att hänvisa till företeelsen med extern handel kan tolkas som att han är medveten om att externa köpcentrum oftast betraktas som negativa ur ett hållbarhetsperspektiv. Samtidigt framställer Holger Väla som mer problematiskt än extern handel i andra städer eftersom Väla ändå ligger relativt nära stadskärnan. Det är alltså snarare fenomenet Väla som framställs mer besvärande än Väla i realiteten. Väla beskrivs av Holger med andra ord inte som lika problematiskt som forskningen om planering för hållbara resor antyder. Det finns flera exempel på hur planerarna lyfter fram möjligheterna med att resa hållbart till Väla. Hampus beskriver hur koncernen som ansvar för Väla, nämligen Väla-gruppen, arbetar med hållbart resande:

De [Välagruppen] jobbar ju för övrigt också med hållbara transporter. Det var kanske den första planen som vi började diskutera ohållbarhet i. Miljönämnden gick fram och sa att när man ska utvidga det här stora externa köpcentret så är det ohållbart i grunden, för att man måste jobba med att få ner mängden parkeringar. Man måste jobba med busslinjer direkt rent intill centrumet. Och nu är de med på banan, alltså de som bygger ut det här nu. De är med och ser det som att de kan kanske locka över andra människor än vad de normalt sett skulle vilja ha. Och de har också väldigt stort incitament för att ytan ökar med mer än 50 procent, alltså butiksytan ökar med nära 50 procent, men deras parkeringskvot går ned mer 20 procent. Så att de kan inte få fler kunder om de inte så att säga arbetar med hållbar transport. (Hampus)

Här framhåller Hampus Väla-gruppen som en viktig samarbetspartner som liksom kommunen har ett intresse av att de icke-bilburna resorna till Väla ska öka. Även om Hampus också pekar på att kommunen utövat påtryckningar på näringsidkarna, där parkeringskvoten har blivit kommunens möjlighet att påverka, är Hampus påtagligt positiv i beskrivningen av det gemensamma arbetet. Hampus lyfter vidare fram att kollektivtrafiken spelar en viktig roll i att hantera problemet med biltrafiken till Väla. Han efterfrågar en busslinje som går snabbt och fungerar väl.

Också Harald tar upp busslinjen till Väla när han beskriver hur kollektivtrafiken fungerar i Helsingborg:

Harald: Det finns ju vissa linjer här som är otroligt smidiga, som går så ofta så du behöver inte tänka på tidtabell. Och det är klart att det är många som upptäcker att det här går ju lika fort som att ta bilen, det är till och med enklare. (...) men ett annat exempel är ju den här linjen 22 som vi har öppnat till Väla.

Malin: Ja, just det.

Harald: Det är också ett sånt där tydligt exempel på att om bussen går tillräckligt snabbt och tillräckligt ofta, så är det många som kan [åka]. Alltså det är ju över 2000 som åker med den varje dag och då blir det för många ett ganska realistiskt alternativ till bil som ju är utgångspunkten för Väla, såklart.

Malin: Ja, för det brukar ju pratas om som problem sådana här externa (...)

Harald: Mm, men jag tycker att vi (...) Sen dominerar ju bilarna såklart jättemycket fortfarande. Men det är ändå, det visar ändå på att kan du konkurrera tidsmässigt och någorlunda bekvämt - ja, då har folk ingenting emot att ta bussen. Det är väldigt sällan du köper så mycket varor så du inte kan baxa hem. Vi håller ju på, med Ikea kör vi ju med kampanjer. Vi har haft nu vid en tre-fyra tillfällen att Ikea bjuder på hemtransport.

Även om Harald är medveten om att bilarna fortfarande dominerar när det gäller att ta sig till Väla, framställer han det som ett hanterbart problem som flera aktörer än kommunen arbetar med. Harald tar upp samarbetet med Ikea, en av affärerna med stor attraktionskraft, som en god samarbetspartner när det gäller hållbart resande. Vad Harald vill framhålla är att kommunen genom trafikplanering har kunnat erbjuda helsingborgarna ett alternativ till bilen, och att det nu finns goda möjligheter att välja bussen till förmån för bilen. Henning ser dock inte att bussen är ett reellt alternativ till bilen när det gäller att transportera sig till Väla:

Att man är inriktad på arbetsresor, det förstår man väldigt väl när vi [kommunen] börjar och prata med Väla, därför att vi ser det som ett hinder att stanna vid en sådan hållplats. Alltså det sitter så djupt rotat hos oss, medan de tycker att ni måste väl tjäna pengar på att stanna hos oss. Vi har så många som ska åka med, men vi har inte bussen utformad för dem ens en gång. Och så är det då priset att åka dit. (...) Jag tror kontantavgiften är 22 kronor för att åka dit. Och om du då har en familj som har allting så pass nära inpå sig så att de behöver inget busskort, både skola och arbete och så, utan när de åker så åker de kontant. De är fyra personer, två vuxna och två barn, och så ska de åka dit ut, till detta Väla då och handla på helgen. Alla fyra då blir det (...) alltså 150 kr fram och tillbaka för att åka buss. Och när jag kommer till Väla får jag gå förbi varenda parkerad bil för att komma in och handla och sen när jag kommer hem får jag också gå. Jag kanske till och med får byta buss på vägen. Ja, alltså vi sätter ett kryss över det. (Henning)

Henning argumenterar för att kommunens traditionella syn på busstrafik och linjedragning framstår som ett hinder för möjligheten att öka det hållbara resandet till Väla. Han menar att i de samtal som förts med Väla har kommunen snarare än Väla-gruppen hindrat en hållbar utveckling. Enligt Henning hanterar planerarna kollektivtrafiken som ett färdmedel för framförallt arbetspendling, vilket leder till negativa konsekvenser för resenärer som åker till Väla för att handla. Hennings resonemang döljer dock att många som resor till Väla gör det för att de arbetar där. Att kollektivtrafiksystemet, som Henning tolkar det, är utformat framförallt för arbetspendling behöver inte vara ett argument som diskvalificerar resor med buss till Väla. Istället väljer Henning att representera resenärer som kärnfamiljer som åker till Väla för att roa sig på helgerna. Denna representation gör att han kan framställa bussresan som både dyr och logistiskt krånglig.

Väla Centrum framstår för planerarna som en viktig plats i relation till det hållbara resandet. Det beror framförallt på att köpcentret genererar biltrafik.

Väla utgör därför ett hot mot den eftertraktade levande stadskärnan. Inför risken att bilisterna kommer att välja Väla som rekreationsplats (i en kontext där shopping tolkas som rekreation) snarare än det centrala Helsingborg, framstår planerarnas visioner om ett bilfritt centrum som ouppnåeliga. Det finns visserligen exempel på hur planerarna gör motstånd mot föreställningen att ett bilfritt centrum skulle vara olönsamt för handlarna. Vad de däremot inte gör motstånd mot är att rama in konsumtion som en central del av upplevelsen i såväl centrum som i Väla.

Sammanfattningsvis kan planerarnas relation till både handlarna och kommunens invånare som konsumenter betraktas som ett uttryck för en marknadsorienterad eller liberaliserad planeringsmodell, som exempelvis Hans Lind (2002) identifierar. En sådan modell innebär att planerarna måste förhålla sig till kommersiella aktörer eftersom dessa har stor möjlighet att påverka planeringen. Planerarna i Helsingborg, som på ett visionärt plan motsätter sig bilar i centrum, ifrågasätter alltså inte föreställningen att konsumtion är en del av människors livsstil och därmed måste bejakas i planeringen. Istället argumenterar de för att konsumtion måste fungera även utan bil.

Stadsförnyelse som möjlighet

Planerarnas föreställningar om olika bostadsområden är relativt frånvarande i intervjuerna, även om några områden ges ett visst utrymme. Framförallt är det ett ännu inte byggt område som diskuteras i relation till de hållbara resorna. H+ är ett stadsförnyelseprojekt som syftar till att bygga nya bostäder i de södra delarna av centrala Helsingborg. Genom att kommunen också bygger bostäder här kan området bli ett nytt centrum med plats för både boende och handel. Ungefär åtta tusen bostäder planeras. Området ska vara klart om 20 år. H+ marknadsförs som ett hållbart område, sett till såväl ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter. Planerarna i min studie är dock skeptiska till om det hållbara resandet kommer att genomsyra projektet fullt ut trots de uttalade ambitionerna.

Precis som när planerarna talade om centrum är det ofta parkeringsfrågor som upptar planerarnas fokus. Ett utdrag från fokusgruppen belyser att planerarna menar att planeringsprocessen försvåras på grund av att fler aktörer än de själva är delaktiga i den:

Herman: [...] När man har talar om H+ och H+ parkering, för det är tydligt att man ska ha lite längre till separata parkeringsanläggningar. Men nu när man då börjar tänka exploatering och tänka attraktivitet, så helt plötsligt så blir förslagen att parkeringen ska vara i bottenvåningen på husen.

Henrik: Mm, men där har vi ju en pedagogisk uppgift att fylla.

Herman: Ja, det är ju inte klart än men-

Henrik: Men diskussionen finns ju. Det känns ju lite grann som att pendeln har svängt snabbt från det ena till det andra hållet. *Och innan så blev man ifrågasatt som trafikplanerare för att man tog så mycket yta i anspråk för trafiksystemet men nu är det tvärt om*.

Herman: *Varför tänker ni inte bil, varför tänker ni bara på*

[...]

Henrik: I förhållande kanske till andra som har tänkt, och andra planmänniskor, och sen framförallt när man pratar om nya planer och exploateringsområden så finns det ju exploatörer som [...] tar för givet att man kör på samma sätt som idag och då är det det här att jag måste ha bilen i källaren [...] för att annars är det inte attraktivt att bo där.

Herman: Nej, det är ju den aspekten-

Henrik: Men är det så? Eller är det en sanning som ja vissa, visst jag kan förstå att det är praktiskt att ha bilen i källaren för att man ska köra och handla och så vidare. Men om du har 400 meter till Knutpunkten [stadens resecentrum]

[...]

Herman: Om kunderna vill ha det. Men sen om kunderna verkligen också vill ha [parkeringsplatser] det kanske man inte har undersökt tillräckligt.

För planerarna blir frågan om parkeringsplatser i källaren viktig eftersom den signalerar huruvida hållbart resande har fått en viktig roll i planeringsprocessen eller inte. Planerarna menar att byggande av parkeringsplatser skulle peka på att bilens centrala plats som färdssätt endast går att ifrågasätta på en retorisk nivå. I det praktiska byggandet är det byggherrarna som styr. Det är intressant att Herman och Henrik beskriver hur den egna professionen gått ifrån att ha omfamna och prioritera bilen till att tvärtom kritisera den. Herman och Henrik tycks båda betrakta det hållbara resandet som ett nytt och relevant planeringsideal, vilket även forskning om planering för hållbarhet pekar på (Strömgren; 2007; Cupples & Riddley, 2008, Bradley, 2009) Men i praktiken menar planerarna att det är svårt att leva upp till detta ideal eftersom flera

aktörer än de själva är med i processen. Förutom exploatörerna lyfter planerarna fram föreställningar om resenärers önskemål som styrande för hur parkeringsplatserna i H+ utformas. Man uppmärksammar att representationen av invånare som kunder som endast kan attraheras av nya bostäder om de får tillgång till parkering i bottenplan bygger på just föreställningar och behöver inte spegla invånarnas verkliga preferenser.

Huruvida helsingborgarna anser att parkeringsplatser är nödvändiga i nära anslutning till boendet är en fråga som återkommer i intervjuerna. Hedwig tolkar frågan om parkeringsplatser som ett uttryck för exploatörernas föreställningar om vilka kunder som de egentligen är intresserade av. Hon drar i citatet en parallell till Västra hamnen, ett annat relativt nytt område i centrala Helsingborg:

Malin: [...] Finns det konflikter kring det där med bilen och framkomlighet och så?

Hedwig: Absolut, jag vet att man har ju haft mycket sådana ambitioner med nya området Västra hamnen. De gick ut jättetydligt med det att man inte skulle vara bilburen. Det var inte de som skulle bosätta sig där och så. Men det var bara de som hade råd att ha två bilar som kunde bosätta sig där.

Malin: Ja, just det.

Hedwig: Och då blev det ju liksom rabalder för de hade ingenstans att ställa bilen så då fick man liksom anpassa sig lite efter det. Sânt måste man också vara medveten om, vilken typ av människor är det vi vill locka till oss.

Hedwig pekar på att det inte räcker med att göra den fysiska miljön tillgänglig för andra färdssätt än bilen. När priset på boende inte diskuteras i relation till vilka kunder som kommer att ha råd att bo där, kommer bara en viss typ av människor att lockas. Hedwig representerar bilinnehav som en klassfråga, där betalningsförmåga och köpstarkhet kopplas samman med bilismen. Hon representerar också välbärgade tvåbilshushåll som en grupp med en förmåga att föra fram sina egna intressen. Hedwig skapar en länk mellan sociala och ekologiska dimensioner av hållbarhet. Att man i planeringen inte tar hänsyn till vilka människor som lockas till i det här fallet dyra, nybyggda bostäder gör att det blir svårt att bygga en ekologiskt hållbar bostad. Människor med ekonomiska privilegier har ofta bil.

I det inledande kapitlet beskriver jag Helsingborg som en segregerad stad. Framförallt uppfattas de geografiskt nära men socialt skilda norra och södra

delarna av innerstaden som barriärer i staden, både tankemässigt och fysiskt (Högdahl 2007). I sin forskning om Helsingborg menar Elisabeth Högdahl (2007) att det finns förhoppningar om att H+ ska kunna upphäva de gamla barriärerna. Genom att bygga in helt nya miljöer i stadens södra delar, det vill säga de delarna som idag förstås som problematiska, finns det förhoppningar om att den södra delen ska få en mer positivt prägel. I H+ efterfrågas en blandad bebyggelse. Farhågor finns dock, enligt Högdahl, att Södra hamnen ska bli ett exklusivt bostadsområde i likhet med Norra hamnen (Ibid.). Lars-Eric Jönsson (2007) menar att det generellt är svårt att bygga bort klasskillnader, så som man hoppas i Helsingborg. Risken finns att de sociala gränserna istället kommer att flyttas till väst-öst istället för som idag nord-syd. För att den nya stadsdelen ska bli attraktiv för alla helsingborgare, oavsett inkomst och kulturell tillhörighet, behövs ekonomiska förutsättningar vid sidan av de arkitektoniska, menar Jönsson. Människor med svagare ekonomi måste ha reella möjligheter att bo och leva i en nyproducerad miljö som H+.

Hedwig ger uttryck för de här tankarna när hon beskriver nybyggda områden som framförallt intressanta för penningstarka kunder. Hedwigs sociala kritik av nybyggnationen är inte ett vanligt inslag i intervjuerna. När planerarna talar om den hållbara staden talar de sällan om den sociala segregationen som präglar Helsingborg. Det kan delvis förklaras med att det framförallt är de centrala delarna som intresserar planerarna utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Inte heller när de talar om ett nytt bostadsområde vars syfte är att motverka social segregation lyfter de sådana frågor. Istället talar de om vilken plats bilen kommer att få i området. Om H+ blir ännu ett exklusivt bostadsområde är det inte troligt att bilen som färd sätt nedprioriteras.

Planerarnas Helsingborg – avslutande diskussion

I kapitlet har jag visat vilka platser som planerarna lyfter fram när de talar om Helsingborg som en plats för hållbara resor. Planerarna låter tre gator i innerstaden gestalta stadens problem vad gäller hållbart resande. Det centrala Helsingborg fungerar också som en plats för planerarnas visioner om den hållbara staden, en vision som innefattar den bilfria (inner)staden. Väla Centrum, det externa köpcentret, problematiseras av planerarna i relation till visionen om den hållbara staden. Hur man på olika sätt förhåller sig till stadens näringsliv framstår som ett viktigt tema när planerarna begripliggör Väla. Till

sist beskrev jag planerarnas förståelse av den framtida stadsdelen H+. Planerarnas sätt att beskriva denna ännu inte existerande stadsdel synliggjorde deras föreställningar om vad helsingborgarna anser vara ett attraktivt boende.

När planerarna idealiserar den shoppingvänliga men bilfria innerstaden innebär detta att invånarna i Helsingborg framförallt framställs utifrån deras förmåga att konsumera. Detsamma gäller när planerarna talar om Väla som en naturlig och självklar del av människors liv. Ett tredje exempel är när planerarna diskuterar huruvida människor vill bo i, vill köpa, bostäder som inte rymmer plats för bilen. Eftersom resenärerna i detta kapitel framförallt förstås som konsumenter menar jag att det är ett *konsumtionsskript* som präglar planerarnas föreställningar om Helsingborg. När planerarna beskriver problematiken med hållbart resande uttrycker de en önskan om att invånarna ska konsumera på rätt plats, det vill säga helst i innerstaden och helst utan bil, i andra hand i Väla, dit man kan ta sig med den snabba stadsbussen. Invånarna framställs framförallt som potentiella kunder.

Det finns också andra aspekter av ett ekonomiskt tänkande som mitt material ger uttryck för. I en essä återger Lars Orrskog (2005) olika berättelser om den framväxande stadsbygden i Sverige. Han menar att stadsbyggande idag måste förstås som en samhällelig verksamhet i ett djupt beroendeförhållande till politiken, ekonomin och kulturen. Orrskog menar att en dominerande berättelse som bland annat planerare förhåller sig till är att städer befinner sig i konkurrenssituation. Det innebär att varje stad måste marknadsföra sig för att göra sig så attraktiva som möjligt. Implicit är det kapitalstarka personer som staden ska göras attraktiv för – det vill säga de som föreställs vilja ha urbana företeelser som kulturverksamheter, universitet, flygplatser och spårvagn i sitt närområde. Orrskog menar att konkret gestaltar detta sig i omvandlingen av industriområden, exempelvis hamnar (som Helsingborgs H+) som ligger centralt med höga markpriser. De nya bostäder som produceras blir därför exklusiva bostadsområden, medan bostäder för låginkomstintagare nästan inte längre produceras. I relation till hållbart resande kan detta innebära att städer fortsätter att planeras för vissa invånare, det vill säga de invånare som betraktas som attraktiva. Dessa invånare är i stor utsträckning också bilister. Orrskog (2005) menar att i berättelsen om den konkurrensutsatta staden är det den unga, vita medelklassens historier som hörs. Det är deras drömmar som stadsutvecklarna lyssnar till eller föreställer sig. Det är här köparna finns till de produkter som staden har att sälja. Orrskogs berättelser om stadsförnyelse har

stora likheter med hur planerarna talar om H+. Konsumtionsskriptet visar sig, utifrån Orrskogs resonemang, i stor utsträckning fokusera på en urban, köpstark medelklass.

Jag har också lyft fram att Helsingborgs centrum är den normerande utblick som planerarna betraktar staden utifrån. Baksidan av en sådan berättelse är att platser utanför centrum förblir tysta och osynliga. När det gäller uppvärderingen av centrum kan mina slutsatser i kapitlet tolkas som ett uttryck för en gentrifiering av staden. Gentrifiering kan kortfattat beskrivas som en trend där den välbeställda medelklassen flyttar tillbaka till staden (från förorterna) som en följd av investeringar och nybyggnationer i innerstaden med följden att hyror höjs. Processen är tydligt präglad av social ojämlikhet och har också med klass och etnicitet att göra (Savage, 2003). I begreppet gentrifiering ingår, förutom fixeringen vid centrum, att allt kan göras säljbart och att medborgare framställs som konsumenter (Mills, 1993). Gentrifieringens baksida innebär att periferin tystas ned och nedvärderas. Personer som inte anses penningstarka kan inte på samma villkor vistas i den allt mer välputsade innerstaden (Rosengren, 2005). Många förorter där inte lika köpstarka invånarna bor hamnar i skuggan av den mer löftesrika innerstaden (Franzén, 2005).

Om konsumtionsskriptet fokuserar den urbana medelklassen kan det sägas exkludera socialt utsatta Helsingborgare. Genom att framhålla helsingborgaren som konsument osynliggörs helsingborgaren som medborgare. Jag menar att ett medborgarskript skulle kunna innehålla föreställningar om resor som möjliggörande av ett aktivt deltagande i staden - ett sätt att motverka rumslig segregation och uppmuntra till möten som inte har med konsumtion att göra. Ett sådant skript framträder inte i mina intervjuer med planerarna.

Slutligen vill jag uppmärksamma att konsumtionsskriptet inte bara definierar helsingborgarna som konsumenter snarare än som medborgare. Utgångspunkten att ekonomisk tillväxt är en förutsättning för en hållbar stad kan kritiseras utifrån också ett globalt perspektiv. Genom att kritisera resors miljöpåverkan men samtidigt uppmuntra till konsumtion verkar planerarna bortse från att konsumtion i stor grad bidrar till globala miljöproblem. Många av de varor som konsumeras i Sverige, bland annat i Väla köpcentrum och i Helsingborgs innerstad, är tillverkade i andra länder. Vår inhemska konsumtion bidrar till negativ klimatpåverkan i andra länder (Jiborn & Kander, 2013, Naturvårdsverket, 2010). Att planerarna konstruerar den lokala

luftproblematiken som ett skäl till att hållbara resor behövs, samtidigt som de uppmuntrar till ökad konsumtion, visar att planerarna har en snäv förståelse av hållbarhet. Globala klimatfrågor handlar inte enbart om ekologisk rättvisa. Det rika västs konsumtion upprätthåller också social ojämlikhet. I själva verket är förhållandet social ojämlikhet tätt förknippad med ekologisk ojämlikhet (Kajiser & Kronsell, 2013). Kritiska miljöforskare menar att det är av stor vikt att uppmärksamma att när den västerländska livsstilen tas för given och ses som föredömlig, innebär det också en acceptans av global ojämlikhet (Bradley m.fl., 2008; Soper; 2009). Det är särskilt viktigt att studier som har ett intersektionellt perspektiv också uppmärksammar globala maktobalanser (Kajiser & Kronsell, 2013).

Planerarna i min studie är dock inte ensamma om att förknippa hållbart resande med ekonomisk tillväxt. I sin avhandling diskuterar Maja Essebo (2013) vilka förutsättningar som hållbart resande bygger på. I begreppet finns inbyggda löften om att ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter går att förena. Ekonomisk utveckling betraktas till och med som en förutsättning för fortsatt ekologisk och social utveckling (Essebo, 2013, se också Baeten & Essebo, 2012).

Nu är det dags att återvända till kartan på Helsingborg – kartan som får stadens inneboende dynamik att framstå som en svart låda. Med hjälp av hur planerarna talat om staden som en plats för hållbara resor har flera platser på kartan fyllts med mening:

Figur 3. Planerarnas Helsingborg (Cop Lantmäteriet, Dnr: i2012/898)

De platser som står i centrum för planerarnas framställning av Helsingborg som en plats för hållbara resor är - med undantag av Väla Centrum - centrala platser i innerstaden. Även om planerarnas utsagor inte ger en grund för att kunna dra långtgående slutsatser om gentrifiering, visar kartan att planerarna i studien ändå reproducerar föreställningar om att den centrala stadskärnan utgör den viktigaste platsen i staden - och kanske till och med är staden. Centrum blir i samtal om hållbara resor stadens spegel.

Jag har i detta kapitel belyst planerares föreställningar om staden som en plats för hållbara resor. Även i nästa kapitel kommer planerarnas föreställningar om hållbara resor att undersökas. Jag har här beskrivit planerarnas föreställningar om resenärer, och framförallt bilister, som relativt anonyma. I det här kapitlet framstår de framförallt som konsumenter. I nästa kapitel kommer jag att mer ingående att analysera hur planerarna representerar resenärer.

5. Jag en planerare, jag en resenär

Klockan närmar sig fem och jag förbereder mig för dagens sista intervju. Då ringer min telefon. Henry förklarar att han inte har fått tag på barnvakt och undrar om vi kan ses på Ikea istället för på hans arbetsplats som avtalat. Barnen kan vara i bollhavet medan vi tar intervjun i restaurangen, föreslår Henry. Henry hämtar upp mig med sin bil eftersom Ikea liksom många andra varuhus ligger en bit utanför stadskärnan. Att åka bil med en för avhandlingen viktig person och hans barn känns först lite nervöst. Jag känner mig angelägen om att göra ett gott intryck. Henry visar sig vara lätt att komma överens med och hans barn är livliga och pratar mycket under bilresan¹³.

I föregående kapitel analyserade jag vilka platser i Helsingborg planerarna synliggjorde när de talade om staden som en plats för hållbara resor. Jag uppmärksammande bland annat att planerarna konstruerade centrum som en viktig plats för de hållbara resorna. Som en konsekvens av att innerstaden får en symboliskt framträdande roll framstår andra platser, exempelvis mindre privilegierade förorter, som osynliga. Det pekar på att planerarna använder sig av vissa perspektiv på resor när de förstår hållbart resande, medan andra perspektiv exkluderas.

I det här kapitlet undersöker jag vilka perspektiv som inkluderas och exkluderas när planerarna diskuterar olika *resenärers* möjligheter att resa mer hållbart. Genom att undersöka hur planerarna talar om olika resenärers möjligheter att resa hållbart kan jag synliggöra skript om hållbara resor som pekar på vilka resor och resenärer som planerarna framställer som särskilt viktiga att förstå. Avhandlingens intersektionella perspektiv innebär att jag uppmärksammar vilka sociala kategorier som normeras när planerarna samtalar om hållbart resande och hållbara resenärer.

Resan som jag gjorde med Henry och hans barn till Ikea belyser frågor som jag i kapitlet vill lyfta. Henry blev i och med vår utflykt mer än en planerare. Han

¹³ Reflektioner från intervju med "Henry" utförd 2010-05-31

blev en förälder, en pappa, som på olika sätt försöker få vardagen att gå ihop. Resan visar att planerare också är resenärer. Vad har det för betydelse för hur de förstår hållbara resor? Använder de sina egna erfarenheter av resor för att förklara vad hållbart resande är? I det här kapitlet undersöker jag hur planerarna i Helsingborg beskriver, definierar och avgränsar vad hållbart resande innebär. Jag frågar mig vilka föreställningar planerare har om olika resenärers möjligheter att göra fler hållbara resor. Finns det några särskilda grupper av resenärer som bör eller inte bör göra hållbara resor? Finns det paralleller mellan hur planerarna förstår sig själva som resenärer och hur de förstår möjligheten för helsingborgarna att göra fler hållbara resor?

Jag kommer att använda begreppet *jagmetodologi* som ett analytiskt redskap för att synliggöra vilken typ av kunskap planerarna i Helsingborg refererar till när de talar om hållbart resande. Madeleine Akrich (1995) myntade begreppet för att fånga att designers av teknik ofta använder sina egna erfarenheter som utgångspunkt när de beskriver olika målgruppers behov och önskemål. Teknikutvecklarnas bruk av de egna erfarenheterna beskrivs av Akrich som en (jag)metod de använder sig av för att skapa kunskap om användare. Kunskapen används sedan i utformningen av tekniska system eller artefakter. Jagmetodologi syftar till att designers ofta utvecklar artefakter för personer lika dem själva. Oudshoorn m.fl. (2004) menar att jagmetodologin är problematisk eftersom användare vars erfarenheter ligger långt ifrån teknikutvecklarnas egna kommer att ha svårt att identifiera sig med vissa tekniker. Jag kommer därför att undersöka inkludering och exkludering genom att analysera om och hur planerarna använder sig av jagmetodologin.

Kapitlet har tre delar. Jag kommer först att analysera hur planerarna framställer den egna planeringspraktiken. Det synliggör vilka typer av erfarenheter som planerarna menar kan och bör användas när man planerar, det vill säga hur planerarna ser på sina professionella "jag". Jag kommer i kapitlets andra del att mer specifikt peka på vilka erfarenheter planerarna använder sig av när de talar om hållbara resor. I kapitlets sista del diskuterar jag vilka skript planerarnas erfarenheter av resor ger upphov till samt möjliga konsekvenser av dessa skript.

Jag – en planerare

I planeringslitteraturen beskrivs det ofta som viktigt för planerare att skilja på sina privata och sina professionella ståndpunkter (Sandercock, 1998; Larsson & Jalakas, 2008; Listerborn, 2009). Även i relation till planering för hållbarhet har idealet visat sig vara högst närvarande. En idealbild av planeraren är att denna ska genomföra politiska uppdrag utan att ha en personlig åsikt eller en uttalad uppfattning om huruvida uppdraget är bra eller inte. I praktiken visar sig den här bilden vara svår att leva upp till (Isaksson & Storbjörk, 2005; Håkansson, 2005). Eftersom hållbarhetsfrågor sällan varken ges utrymme i organisationen eller i budgeten behövs paradoxalt nog planerare som brinner för miljöfrågan för att planeringen ska ge resultat (Uggla & Lidskog, 2006). Att vara neutral i sin yrkesutövning framstår som komplicerat.

Eftersom ideal och praktik om planering verkar skilja sig åt tyder det på att finns olika alternativ för planerare gällande deras inställningar till den professionella rollen. Också i mitt material är det tydligt att frågan om vilket utrymme personliga erfarenheter ska få i yrkesutövandet är något som planerarna brottas med. Eftersom syftet med detta kapitel är att undersöka på vilka sätt planerares erfarenheter skapar skript för hållbara resor menar jag att det är av intresse att visa hur planerarna i studien resonerar om rollen som planerare och som privatpersoner. Anser de själva att personliga erfarenheter kan vara positiva, och i så fall på vilket sätt? Är jagmetodologin något som planerarna på ett idéplan uppmuntrar till eller förkastar? Jag kommer att ge tre olika exempel på hur planerarna förhåller sig till detta. Mitt första exempel är hur Herman beskriver sitt förhållningssätt till det arbete han gör för att öka andelen cykelresor i kommunen:

Herman: Jag har fokus personligen på själva genomförandet. Att driva igenom detta [att öka andelen cykelresor] för jag tror att, om man är för mycket av det här, så går det inte att genomdriva det här. Om du tänker för mycket. Utan man måste vara en speciell doer för att göra detta [...]

Malin: Utveckla gärna.

Herman: Jag tror inte att man kan vara cykelfanatiker eller vara miljö, luftmiljöfanatiker för att genomdriva detta, för då tror jag att du hakar upp dig på och går in i ditt personliga engagemang för mycket.

Herman representerar sig själv som en "doer", vilket enligt honom innebär att inte fundera så mycket och istället fokusera på det föreliggande uppdraget. Genom att kalla sig för en doer framställer Herman neutralitet, det vill säga att kunna höja sig över sina personliga preferenser, som ett eftersträvanvärt ideal. Feministisk planeringsteori (Sandercock, 1998; Fainstain & Servon, 2005) har länge kritiserat planeringsprofessionen för att reproducera detta så kallade rationella planeringsideal. Framförallt kritiseras idealet eftersom neutralitet i praktiken inte går att uppnå – vem du är kommer att färga vad du gör och vad du betraktar som neutralt. Det är ofta mindre privilegierade gruppers intressen som betraktas som värdeladdade, medan vita, medelålders mäns intressen sägs vara neutrala (ibid.). Herman tycks betrakta ett personligt engagemang som värdeladdat medan han framställer det professionella perspektivet som neutralt. Han bidrar till att upprätthålla bilden av ett rationellt planeringsideal som en god praktik.

Frågan om att vara neutral behöver inte nödvändigvis ha att göra med om att ta in privata erfarenheter i arbetet eller inte. Också erfarenheten av att arbeta på ett visst sätt under en lång tid kan påverka det professionella jaget. Henning har arbetat med planeringsfrågor i kommunen under många år. Han menar att de planeringsperspektiv som varit rådande under de här åren har format honom och andra planerare:

Vi är alla personer. Är du upplärd i att bygga en gata i första hand för att en bil ska kunna ta sig fram och arbeta med övergångsställen [...] så att det alltid kommer i andra hand [...]. Och du har jobbat så ett halvt liv med de direktiven så är det ju inte så lätt att ändra på det och jobba utifrån ett annat. Hur gärna man än vill så är man tillbaka i det där. Det är man i andra sammanhang också, så det är inte så att det är något fel på någon utan det är, det är inte så där alldeles enkelt att slå om. (Henning)

Henning framställer här planering för bilen som den normala planeringspraktiken medan han representerar hållbart resande som ett nytt och ovanligt perspektiv. Genom att hänvisa till hur planeringen för bilen länge har varit ett dominerande perspektiv förklarar Henning varför det är svårt för enskilda planerare att byta perspektiv. Henning beskriver planering som en socialiseringsprocess där planerare - vare sig de vill de eller inte - kommer att agera enligt vad de lärt sig. Det likar vad man inom forskningen om planering för hållbara resor kallar implementeringsunderskott (Owen m.fl., 2006; Curtis & Low, 2009; Tennøy, 2010; Aretun & Robertsson, 2013). Här förklaras bilens fortsatta dominans i planeringen med att planerare är socialiserade i att

ge bilen företräde. De verktyg och metoder som planerare under ofta många år har arbetat med är inte anpassade till att skapa bra förutsättningar för hållbara sätt att resa. Det innebär, som Henning ovan uttrycker, att det inte är planerarna personligen som "gör fel", utan att problematiken är mer grundläggande. Hennings syn på den professionella praktiken exemplifierar att det är missvisande att tala om neutrala planerare som genomför sina uppdrag på rationella sätt. Även om planeraren enligt utsago lämnat sitt personliga engagemang utanför arbetet innebär det inte att detta förhållningssätt är idealistiskt. Planeraren kommer att påverkas av olika sätt att tänka, vilket kan försvåra exempelvis arbetet med att öka det hållbara resandet.

Jag har nu visat på två möjliga sätt att förklara hur planeraren kan påverka sin planeringspraktik: genom att betrakta sitt yrke som ett rationellt genomförande av direktiv eller genom att poängtera att möjligheten att planera formas av perspektiv som dominerat planeringen under lång tid. Hillevi representerar ytterligare ett sätt att betrakta yrkesjaget. Precis som Henning har Hillevi en lång erfarenhet av att arbeta med planeringsfrågor. Hillevi beskriver att trafikplaneringen länge varit mansdominerad, vilket har gjort att särskilda ideal har premierats på arbetsplatsen. Det aktualiserar frågan om erfarenheters betydelse för planeringspraktiken:

Malin: Men jag tycker att det är intressant, det där du berättade att det är som att män här planerat lite för sig själva och lite för de preferenserna de har. Tror du man kan beskriva det så? Är det rätt sätt att beskriva planeringen? Att man utgår mycket från sina egna val?

Hillevi: Hur man än planerar så har man ju ändå lite funderingar, alltså man går på sina egna preferenser på något vis. Fast man inte ska göra det, så har man ju [...] till exempel, om du ska planera ett område och du inte har några barn, då tänker du kanske inte på det här med lekplatser eller övergångsställen. Men så fort du har fått barn då får du en helt annan. [...] Och har du inte körkort, då tänker du inte på hur du kör bil. [...] Och cyklar du inte, så tänker du inte på hur det ser ut när man cyklar, att en kantsten kan vara jättejobbig om man ska komma över. Eller om du är handikappad att det ska vara lätt att gå.

Malin: Hur jobbar man för att få in de här andra erfarenheterna?

Hillevi: Dels så får man ju försöka blanda lite äldre och yngre kvinnor och män och där är ju även viktigt att man får in andra kulturer också.

Även Hillevi verkar förhålla sig till det som Sandercock (1998) kallar det rationella planeringsidealet eftersom hon framställer de egna preferenserna

som något man har med sig, oavsett om det borde vara så eller inte. Men när Hillevi påtalar att personliga erfarenheter styr planerares tankesätt problematiserar hon idealet om en distanserad planerarroll. Hillevi visar istället att de egna preferenserna spelar roll för vilka perspektiv som synliggörs inom planeringen. Enligt Hillevis resonemang har planeringen potential att inkludera bredare perspektiv). Hillevis tolkar kategorierna kön, etnicitet och ålder som särskilt viktiga att beakta. Hillevis resonemang kan jämföras med hur den feministiska planeringsteorin problematiserat planerares interna kulturer (Greed, 1994; Snyder, 1995; Sandercock & Forsyth, 2005).

Henry hårdrar den position som Hillevi intar när han berättar om sin väg till det yrke han har idag. I sitt yrke besöker han ofta olika arbetsplatser och kör därför mycket bil i tjänsten. För honom blir sättet han reser på ett sätt att uttrycka ett engagemang för miljöfrågor:

Malin: Berätta om hur du hamnade här som [yrkestitel]?

Henry: Egentligen ända sedan jag var, sen 10-12 års ålder, så har jag varit liksom miljö och det här. Jag var med i skogsmulle. Familjeursprunget är inte alls präglad på det viset för det är liksom, alltså businessorienterad familj. Så jag är lite udda fågel i familjen, så att säga. Och det är [jag] ju fortfarande. De begriper inte att jag åker omkring med min lilla 52-hästars liksom. Men de tycker det är lite kul samtidigt, som att det är inte bara att jag snackar, utan jag gör också.

I Henrys beskrivning av hur det kommer sig att han arbetar med planering för hållbart resande positionerar han sig som en person med ett långvarigt miljöengagemang. Henry använder exemplet att han kör miljöbil som ett sätt att visa hur hans engagemang tar sig till uttryck. Han väljer vidare att beskriva sin relation till den egna ursprungsfamiljen där ett miljöengagemang tolkas som udda. Det tyder på att han inte har några problem med att dra gränser mellan det professionella och det privata, snarare menar han att de är tätt förknippade med varandra. Medan Herman tidigare tog avstånd från att tycka till förmån för att göra, använder sig Henry av samma terminologi, att tycka något (bry sig om miljön) och att göra något (att professionellt arbeta med att förespråka hållbara resor). Herman beskriver sitt förhållningssätt till hållbarhetsfrågorna som en del av en livsstil och skapar därigenom en brygga mellan det personliga och det professionella. Han gör positionen som miljöengagerad till en utgångspunkt från vilket yrkesutövandet kan utgå. Yrket framstår i Henrys berättelse som ett kall. Henrys syn på sin egen position kan tolkas som politisk: genom sin egna

tydliga ståndpunkt kan Henry påverka samhället i en enligt honom önskvärd riktning.

Jag har nu gett ett antal exempel på hur planerare kan beskriva sina professionella jag. Jag har synliggjort att planerarna representerar motstridiga perspektiv när det gäller den privata erfarenhetens roll i planeringspraktiken. Herman beskriver planeringen som en neutral praktik som inte tjänar på ett personligt engagemang. Här blir planerarens egna jag ointressanta, eller till och med belastande om jaget smittar av sig på praktiken. Hillevi menar tvärtom att planerarens personliga erfarenheter är viktiga för att kunna tillgodose en mängd perspektiv i den praktiska planeringen. Henning framhåller att det är erfarenheten av att arbeta på ett visst sätt under en lång tid som påverkar vilka perspektiv som premieras i planeringen. Han ser det som en förklaring till varför bilen har en dominerande roll i samhället. Henry visar till slut att planeringen närmast kan beskrivas som en språngbräda för att förändra samhället på ett önskat sätt.

Leonie Sandercock (1998) menar att olika planeringsideal existerar parallellt. Vilka ideal den enskilda planeraren anammar har med personliga värderingar, allianser på arbetsplatsen och kunskapssyn att göra. Det här synsättet skiljer sig från att betrakta planeringsideal som något som förändras över tid och där nya insikter om hur planeringspraktiken kan förbättras leder till paradigmskiften (jfr Gunder, 2004). De planerarna som jag studerar är alla verksamma inom samma organisation, vilket antyder att det i den studerade organisationen finns ett stort utrymme för den enskilda planeraren att utveckla ett eget professionellt "jag". Vilka "jag" de lyfter fram när de definierar vad hållbara resor är och vilka grupper som bör resa mer hållbart är tema för nästa avsnitt.

Förstå hållbart resande – förstå vardagslivet

Som jag visade i föregående kapitel präglas planerarnas föreställningar om staden av utgångspunkten att bilismens inverkan på den har varit negativ. Planerarna använder framförallt den dåliga luften i innerstaden som ett sätt att legitimera planeringen för hållbara resor. Planerarna framhåller miljövänliga resor som ett ideal. Jag menar därför att planerarnas föreställningar om hållbara resor präglas av en *miljölogik*. Med logik menar jag planerarnas föreställningar om olika resenärers incitament, möjligheter och begränsningar. Miljölogiken innebär att planerarna tolkar resor utifrån framförallt miljöaspekter. I

intervjuerna präglas deras utsagor ofta av en omsorg om miljön. Att genom förändrade resor förbättra den dåliga luftkvaliteten är en utgångspunkt när planerarna talar om hållbart resande. Hur människor reser föreställs kunna påverka miljön positivt eller negativt. Att resa grönt är att föredra framför resor som kontaminerar miljön. Ett exempel på hur miljölogiken uttrycks är när Hannes jämför planeringen för hållbara resor med Agenda 21-arbetet:

Det handlar om att källsortera våra resor. Agenda 21 har ju källsorterat våra sopor i 20 års tid, 30 rent av, nu är det dags att källsortera våra resor. [...]Hållbart ur miljösynpunkt handlar om att visa på alltså bästa miljöprestanda, det är en tolkning av vad en hållbar resa är. (Hannes)

Hannes ger tydligt uttryck för en miljölogik eftersom han menar att resor bör bedömas utifrån vilken miljöpåverkan de har. Samtidigt som planerarna förstår resor och val av färdmedel utifrån en miljölogik, försvarar planerarna också sina egna och andras bilresor. Bilresorna beskrivs ofta som ett nödvändigt ont. När Heidi och jag talar om varför många väljer bilen framför cykeln berättar Heidi hur hon själv tänker:

Visst hände det när mina barn var små att jag tog vagnen och gick till maxi och handlade. Men det tog ju en timme åt vardera hållet, det gör man ju inte så ofta. [...] Jag känner att många av oss kör bil för att det är praktiskt. Och jag kör bil när det är praktiskt, när det behövs. Men jag cyklar ju till skolan eller till jobbet och till dagis. (Heidi)

Här använder Heidi sina personliga erfarenheter av att ha små barn och att resa med dem för att förstå varför människor använder sig av bilen i vardagslivet. Samtidigt som Heidi förhåller sig till miljölogiken då hon framhåller att hon oftast cyklar, visar hon också en förståelse för resenärer som trots allt kör bil. Genom att positionera sig som en av dessa undviker Heidi att vara fördömande. Istället lyfter hon fram skäl som hon själv betraktar som rimliga för att försvara bilresorna. Att bilen är praktisk eftersom den sparar tid är ett sådant skäl. Genom att representera sig själv som en resenär som kör bil framställer hon sig vidare som en lekman snarare än som en person som i och med sin profession har som uppdrag att minska bilanvändningen. Heidi gör rum för den egna resepraktiken i sitt vardagsliv. Heidi använder sina egna erfarenheter av resor för att förklara att hon förstår varför människor använder bilen. Detta är ett exempel på jagmetodologi. Heidis resonemang visar att bilresor, vars miljövänlighet alltså kontinuerligt ifrågasätts i intervjuerna, ändå kan förklaras och förstås genom att anlägga egna vardagsperspektiv där bilen görs central.

Hampus utgår också han från en miljölogik när han talar om bilresor, samtidigt som han för in andra förståelser av dessa i sitt resonemang:

Man får ändå tro gott om de flesta, jag gör det. Alltså attityderna, det finns undersökningar på det också, alltså attityderna till att erkänna att det här är ett problem med att köra bil. Det gör alla. Det är väldigt få som inte säger att det är inte mitt bilåkande, det är inte ett problem. Men de, samtidigt har man inte tagit steget så beror det ju på någonting. Att det är besvärligt i ens vardag. (Hampus)

När Hampus skiljer på vilka attityder människor har till att åka bil och hur de i realiteten reser, präglas hans miljölogik av en viss slags rationalitet. Att uppmärksamma att bilresor är problematiska ur ett miljöhänseende framställs av Hampus som en insikt de flesta bär med sig. Miljölogiken görs av honom till en rimlig hållning på ett idémässigt plan. Men precis som Heidi använder också Hampus "vardagen" som en förklaring till varför människor reser med bil. Han talar därmed också utifrån en annan logik, det vill säga en logik som uppmärksammar människors vardagliga livsvillkor. Med hjälp av en *vardagslogik* blir samma resor som utifrån miljölogiken framstår som irrationella istället förnuftiga. Den vardagslogik som Hampus och Helena använder sig av legitimerar en viss typ av bilkörning. Planerarna använde sig av miljölogiken när de beskrev sitt professionella arbete, där det är resors miljöbelastning som uppmärksammas. När planerarna talar om människors vardagsliv blir miljölogiken inte lika logisk. Genom att resonera utifrån en vardagslogik kan planerarna legitimera motoriserade livsstilar genom att hänvisa till bilen som ett framförallt praktiskt sätt att resa.

Jag kommer nu att peka på två specifika representationer av resenärer som planerarna använder sig av när de begripliggör hållbara resor. När de använder sina egna erfarenheter av att resa aktualiseras miljölogiken och vardagslogiken på olika sätt.

Jag, en förälder med bil

I intervjun med Herman samtalade vi mycket om hur man med hjälp av trafikplaneringen kan få människor att cykla i högre utsträckning. Han pekar, förutom på en rad praktiska åtgärder som kan förbättra cyklisternas trafikmiljö, på att cykeln behöver förstås på ett nytt sätt av resenärerna. När jag frågar

honom om vilka nya sätt som kan vara gångbara försöker Herman istället reda ut vilka resenärer som enligt hans mening har möjlighet att cykla:

Det är olika förutsättningar alltså och vi har olika jobb. Vi bor på olika ställen och så vidare. En del kanske måste ja, måste köra barnen och måste ha bilen i jobbet eller någonting annat kanske. Det finns de hemska jobben också ((skratt)). Så gemene man kan man inte säga. (...) (Herman)

Herman talar utifrån en vardagslogik då han anger bostadsort, potentiella barn i familjen och ett arbete som kräver bil som skäl till att alla inte kan cykla. På så sätt upprättar Herman en representation av en specifik resenär som inte kan avkrävas cykelresor. Hermans resonemang visar att han konstruerar ett "de" som kan cykla, det vill säga de som jobbar inne i staden och bor i närheten, samt ett "vi" som tvärtom har svårt att cykla. Herman positionerar sig som en av dem som har förutsättningar som tvingar fram bilresor, han allierar sig med de resenärer som väljer bilen framför cykeln. Han konstruerar också utrymmen för vissa resenärer där det blir legitimt att köra bil. Han tar sin utgångspunkt ifrån personliga erfarenheter snarare än från den professionella ståndpunkten. Helena resonerar på ett liknande sätt som Herman. Även hon lyfter familjers behov av resor i samband med att planera för hållbart resande:

Malin: Men om man tänker målgrupp [för hållbara resor] så är det liksom mera avstånd till jobbet än speciella jobb eller speciella personer i någon ålder eller någon grupp så?

Helena: Det är kanske mer så, att man kan tänka att [...] vissa är icke-målgrupper om man kan säga så [...] så det kanske är mer så, att vi har identifierat vissa grupper där det inte är lönt att sända ut vissa budskap. Då får man fokusera på sparsam körning-kurs eller något annat där. Men det är få grupper där vi kan säga att vi inte har något att erbjuda. [...] Det finns ju grupper där man kör mycket bil, småbarnsföräldrar kör till exempel rätt så mycket bil. Å andra sidan kanske inte de har så stora förutsättningar att byta sina resor som de som inte har småbarn har, att det är kanske inte så att man ska stirra sig blind på dem som kör mest bil, för där kanske vi inte har störst förbättringspotential.

När Helena talar om målgrupper för planeringen för hållbara resor skiljer hon på grupper som har stor eller liten möjlighet att ändra sina resvanor. Hon använder barnfamiljen som ett exempel på en grupp vars bilresor inte självklart bör ifrågasättas eftersom de troligtvis kommer att fortsätta att köra mycket bil. Helena framställer barnfamiljens bilresor som oföränderliga. Trots att hon inte explicit nämner varför hon menar att barnfamiljen behöver köra bil menar jag

att Helena uttrycker sig i linje med det jag tidigare benämnde som vardagsskript. Helena föreställer sig familjen som en grupp av resenärer som har större behov av bilen i vardagen än andra resenärer. Vardagslogiken styr även Hillevis resonemang när hon beskriver en grupp som behöver förändra sina val av resor:

Vi har ju jobbat mycket med att de här resorna mindre än fem kilometer - att man ska försöka förändra dem. De här korta resorna är ju viktiga att man kan få bukt på och sen så kan jag ju tycka att åker man längre resor och är en familj, så kanske man inte ska bry sig om att de tar bilen. (Hillevi)

Här identifierar Hillevi en målgrupp som i planeringen för hållbart resande utpekats som viktig, nämligen de som gör korta bilresor. När hon talar om vilka resor där hon inte ser samma förändringspotential, använder hon precis som Helena barnfamiljen som ett exempel. Barnfamiljen omnämns igen som en grupp som har behov av bilen - och en grupp som man inte bör ställa krav på.

När planerarna talar om hållbart resande verkar de framförallt tala utifrån barnfamiljens ståndpunkt. Jag har nu gett exempel på hur planerarna identifierar barnfamiljen som en grupp som är i stort behov av bilen. Utifrån att planerarna betraktar resor som ett viktigt sätt att hantera vardagslivet verkar vardagslogiken framförallt inkludera barnfamiljens vardagsresor. Genom att använda sig av det egna jaget som kunskapskälla (jagmetodologin) framstår barnfamiljens ståndpunkt som legitim, och vardagslogiken blir den överordnade logiken som planerarna argumenterar med hjälp av. Att med hjälp av bilen köra barnen till skolan är ett exempel på en personlig erfarenhet som en av planerarna i mitt material delar med sig av. Heidi tar upp möjligheten för skolbarn att välja skola var som helst i hela Skåne:

Och sen är det ju också så att den här valmöjligheten i skolan, den är ju jättebra på individnivå och jag har själv valt en friskola till exempel, men ur en miljösynpunkt så kanske det inte är det bästa. För det innebär ju att man åker kors och tvärs och hit och dit och mer placerar sina barn där man vill. Och har man då inte den här skolan man vill ha i närheten, ja då kanske det enda alternativet är egentligen att köra dem. (Heidi)

Heidi pekar på att nationell policy som försvårar strävanden efter att minska bilkörandet lokalt, nämligen möjligheten till ett fritt skolval. Men här tydliggörs också ambivalensen som kännetecknar förhållandet mellan det professionella målet att reducera bilanvändningen och behovet att förstå en viss målgrupps resor. Heidis resonemang pekar på att hon tycker att både

vardagsargument och miljöargument är rimliga att förhålla sig till. Hon tar upp en fråga som från ett professionellt perspektiv synliggör problemet med vissa barnfamiljers behov, nämligen behovet av att varje dag köra barn till skolan, samtidigt som hon inte problematiserar föräldrarnas val. Men genom att påpeka att barnfamiljerna kanske inte har andra val än att skjutsa barnen med bil bidrar även Heidi till att förespråka vardagsargumenten framför miljöargumenten. Bilresor kan återigen accepteras. Heidi kan legitimera bilresorna eftersom hon själv har erfarenhet av att göra resor med barn. Det är ett talande exempel på en situation där en av planerarna använder sig av jagmetodologin för att förstå resenärerna.

Även om planerarna ofta framställer familjens bilresor som nödvändiga finns det tillfällen i mitt material där de gör motstånd mot en sådan bild. Helena, som tidigare uttryckt hur svårt det är att göra barnfamiljen till en målgrupp som ska göra färre bilresor, ger en annan bild av barnfamiljens resor när vi samtalar om visioner om hållbart resande i Helsingborg i framtiden:

Helena: Jag tror att om vi så ska jobba med näbbar och klor så tror jag att det kommer att vara rätt så liten förändring från idag, vi kan nog vara rätt så nöjda om vi kan hejda den utveckling som vi har sett, år ut och år in, att bilresandet faktiskt har ökat och ökat och ökat.

Malin: Så det handlar lite mer om att stoppa liksom?

Helena: Ja, kanske kan jag se att det blir någon motreaktion på det här skjutsandet av barn fram och tillbaka. Det kan jag se att det kanske kan bli. Att varje barn ska ha fyra-fem aktiviteter var i veckan och varje en ska det skjutas till. Att man kanske där, kanske inte av miljöskäl, men av tidsskäl och av just det där att man försöker hitta liksom, att man ser att det där kanske är livskvalitet. Det kanske finns en poäng med att jag samlar upp grannens två-tre barn också och så skjutsar jag denna vecka och så skjutsar någon annan nästa vecka.

Helenas bild av framtidens resande präglas av att hon tror att bilen även i fortsättningen kommer att dominera som färd sätt. När hon talar om visioner använder hon vardagslogiken för att förklara varför människor kan komma att byta ut sina bilresor. Genom att använda värden som att spara tid och att uppnå en viss livskvalitet kan barnfamiljen framställas som en grupp där förändringar trots allt kan vara möjliga, även om hon tidigare gett en annan bild av samma grupp. Helena påpekar dock att det inte är av miljöskäl som familjen kommer att sluta skjutsa barnen med bil. Att tidsparande blir det främsta skälet att

förändra sitt resebeteende stödjer analysen att planerarna förklarar motstånd mot hållbart resande med att vardagslivet måste gå ihop, det vill säga i enlighet med vardagslogiken. Möjligheten att spara tid framstår som familjens främsta drivkraft.

Jag har visat att planerarna använder sig av vardagslogiken som en dominerande logik när de talar om målgrupper för hållbara resor. Planerarna konstruerar barn som i behov av skjutsning och föräldrar som de som kan tillgodose ett sådant behov. Planerarna upprättar därmed specifika representationer av resenärer som exkluderas från målet att reducera bilanvändningen: föräldrar som kör bil. Alla planerare identifierar sig dock inte som bilister. I några fall framställs cykeln som ett viktigt färdmedel. Vilken logik präglas planerarnas samtal om cykeln? Kommer miljölogiken att få en mer framträdande roll än den vardagslogik som hittills har dominerat?

Jag, en förälder som cyklar

En tendens i materialet var att manliga planerare ofta beskrev sina cykelresor som positiva. En annan tendens var att männen inte enbart framställde sig som cyklister, utan också som cyklande föräldrar. Ett exempel är då Herman och jag diskuterar de bilder som jag har tagit med mig som stimulansmaterial till intervjun. Han väljer att dela med sig av sina egna erfarenheter av att cykla:

Herman: Själv cyklade jag till jobbet med mitt barn varje dag

Malin: Så du känner igen dig i den bilden?¹⁴

Herman: Det vet jag inte, men jag vill bara säga hur jag lever. Som person hur jag förhåller mig till det hela. Så jag cyklade en och en halv mil om dagen.

Herman berättar om sitt förhållningssätt till cykeln med en defensiv men också, som jag tolkar det, en utmanande ton. Den antyder att han betraktar det som något extraordinärt att cykla en relativt lång sträcka tillsammans med sitt barn varje dag. Detta implicerar att en cyklande förälder är en ovanlig figur, men en positiv sådan. Att Herman använder en utmanande ton kan förklaras med att de cykelresor han talar om präglas av både en miljölogik och en vardagslogik.

¹⁴ Bilden föreställer en kvinna som cyklar tillsammans med två barn. De bär alla hjälmar och är klädda i färgglada, starka färger (se bilaga 2, bild 2). Planerarnas analys av bilden, liksom de andra bilderna som togs med till intervjuerna, blir temat för nästa kapitel.

Vardagslogiken, som förut användes av planerarna för att sanktionera bilresor, visar sig här vara applicerbart även på cykelresor. Herman framställer cykeln som ett möjligt färdmedel att skjutsa barn till förskolan och andra platser med hjälp av. Men ekot av de egenskaper som planerarna tillskrivit bilen kvarstår. När Herman betonar att han cyklade en lång sträcka varje dag framstår cykelresan som en bedrift istället för en erfarenhet av att hantera vardagslivets krav. När Herman berättar för mig hur ”han förhåller sig till det hela” tolkar jag det som att positionerar sig som en hållbar resenär. Eftersom Herman ser ett värde i att göra hållbara resor skjutsar han sina barn med cykel. Miljölogiken legitimerar den ansträngning som cykelresorna kräver, det blir eftersträvänsvärt att cykla eftersom det är ett hållbart sätt att resa på.

Henry framställer sina erfarenheter av att vara en cyklande förälder på ett liknande sätt som Herman:

Alltså jag drar mig inte för att cykla när det är snö, men jag cyklar en hel del och jag åker bil en hel del och jag åker tåg en hel del [...] Vi har haft, vi har fått två stycken cykelkärror, så vi har åkt mycket cykelkärra med bägge barnen i. Och vi åkte till dagis på det viset. (Henry)

Henry beskriver här att han reser på flera olika sätt. Det är dock cykelresorna han framförallt lyfter fram. När Henry säger att han cyklar även när det är snö ute understryker han att han cyklar även i situationer som kan bedömas som arbetsamma. Han betonar också att han skjutsar sina barn med cykel. Han likställer cykelresan med en omsorgsresa. Han omförhandlar därmed vardagslogiken på samma sätt som Herman ovan gjorde. Det behöver inte finnas ett motsatsförhållande mellan att göra miljöresor och att göra vardagsresor.

Några av planerarna kombinerar med andra ord miljölogiken och vardagslogiken när de talar om hur de reser privat. Planerarna använder sig av jagmetodologin för att ge exempel på att hållbara resor är möjliga även med små barn. Också Hampus positionerar sig som en cyklist när han berättar om en cykeltur han gjort med sin son:

Ja, alltså, de allra flesta lär ju sig av sina föräldrar. Man gör som man brukar göra och om man inte liksom har cyklat med cykelhjälm tillsammans med barnen, så kommer inte barnen heller använda cykelhjälm. Om man skjutsar dem hit och dit till olika fritidsgrejor för att man sparar tid på det [...] och inte tänker på hela bilden, så kommer de också att göra på det viset när de kommer upp i rätt ålder. Om de inte är stolta över att ha ett lågt carbon footprint så kan man inte liksom lyfta fram det. Min son, han är jättejätteglad över att han har cyklat tre mil. Har vi haft en utflykt [...] så finns det en mätare på den ena av cyklarna. Hur långt har vi cyklat? Ja, det var mer än två mil sade han. Nej, det blev 3.2, wow, nytt rekord! (Hampus)

Hampus tar avstånd från utgångspunkten att vardagen bör hanteras genom att skjutsa barn med bil. Han menar att dessa omsorgsresor med bil är problematiska eftersom de bidrar till att socialisera in barnen mot ett bilberoende liv. Genom att skjutsa barnen med cykel kan de istället lära sig att bli hållbara resenärer. Medan Herman och Henry implicit framställer sina cykelresor som bedrifter, gör Hampus denna länk explicit. Genom att uppmärksamma lågt "carbon footprint" som något eftersträvansvärt kan Hampus inför sin son konstruera också cyklande som något eftersträvansvärt. Detta är ännu ett exempel på hur de manliga planerarna låter miljölogiken styra valet att skjutsa barn. Den vardagslogik som framställer bilen som ett naturligt och nödvändigt färdssätt för barnfamiljer möter således motstånd.

Henry, Herman och Hampus framställer cykeln som ett väl fungerande färdmedel i vardagen. När de understryker det positiva med cykelresor menar jag att de förhåller sig till en underförstådd syn på cykelresor som komplicerade och bilresor som enkla. Att Henry påtalar att han cyklar också på vintern, att Herman betonar hur långt han cyklade varje dag och när Hampus menar att bilen sparar tid men leder till ett bilberoende är exempel på hur bilen utgör den norm som de utmanar. Cykelresorna framstår därför som bedrifter, något utöver det vanliga, och något utanför normen. Snarare än att visa att cykeln kan vara ett fullgott alternativ till bilen menar jag att de istället framställer sig själva som eftersträvansvärda och dugliga och deras insatser som cyklande pappor som nästan heroiska. Bilresorna framstår fortfarande som de mest enkla och praktiska resorna för familjer med små barn.

En oväntad aspekt av planerarnas tal om hållbara resor är att genom att framställa sig själva som skjutsande pappor breddar de förståelsen av den omsorgsgivande föräldern, så som denna framställts i forskningen om genus och

resande.¹⁵ Även om denna forskning synliggjort relevanta skillnader mellan män och kvinnors resmönster kan den samtidigt kritiseras för att ytterligare förstärka uppfattningen om könen som diametralt olika (Law, 1999). Att ge omsorg är något som konstrueras som kvinnligt och något som män inte alls gör. Precis som Anita Larsson (2006) påpekar utförs i vardagliga sammanhang både manliga och kvinnliga sysslor av både kvinnor och män, trots att kön på ett kulturellt plan är hårt symboliskt åtskilda.

I mitt material förekommer det både omsorgsgivande mammor och pappor. De manliga planerarna representerar sig själva som del av en familjeorienterad diskurs. I relation till resor konstrueras därför inte "föräldern" av planerarna som synonymt med "mamma". Den skjutsande föräldern framstår inte som lika genderiserad som den tidigare forskningen anger. Trots det framställer de manliga planerarna sig som föräldrar på ett annat sätt än vad kvinnorna gör. De framhåller sig själva som cyklande föräldrar och som närmast heroiska. Det känns igen från hur den kritiska mansforskningen problematiserar den jämställda mannen som ett självklart ideal i framförallt de nordiska länderna (Gottzén & Jonsson, 2012). Samtidigt som det visar sig att män i praktiken sällan är så jämställda som diskursen om jämställdhet antyder, kan män som anser sig vara jämställda använda detta som ett sätt att framhäva sig själva (Pringle, 2012; Egeberg Holmgren, 2012; Klinth & Johansson, 2010). Eftersom miljövänligt resande och jämställda relation är positiva värden i det svenska samhället är det förståeligt varför de manliga planerarna kan framställa sina cykelresor som bedrifter.

Sammanfattningsvis delar planerarna med sig av samma eller liknande erfarenheter oavsett om de är män eller kvinnor: familjens. Det är temat för kapitlets nästa avsnitt.

Skjutsande föräldrar - familjenormativa skript?

I intervjuerna ställde jag inte frågor om planerarnas privatliv. Jag frågade inte hur de levde, med vem eller vilka, om eventuella barn eller hur de reste privat. Ändå fick jag ta del av glimtar från planerarnas liv utanför arbetet. Planerarna

¹⁵ Att skjutsandet av barn är en syssla som framförallt gifta eller samboende kvinnor utför har utförligt studerats, se Hanson (2010), TRANSGEN (2007, s. 46-47), Rosenbloom (1993), Law (1999). I ett svenskt sammanhang har mödrars resor uppmärksammats av bland annat Friberg (1999) och Larsson & Jalakas (2008).

upprättade representationer av resenärer som utgick framförallt från erfarenheten av att leva tillsammans med barn. Att tala om barn som ett naturligt inslag i livet, eller barnfamiljen som något naturligt, kan tolkas som att förstärka en barnnorm, det vill säga den samhälleligt sanktionerade tanken om att alla både vill och kan skaffa barn (Engwall & Peterson, 2010, 2011). Istället för den maskulina arbetskulturen som Oudshoorn m.fl. menar känneteckna designyrket, är det i den studerade planerarkontexten snarare *barnnormativa föreställningar* som kan sägas prägla planerarnas tankesätt. Planerarnas arbetsplatskultur (Greed, 1994; Snyder, 1994; Forsyth & Sandercock, 2005) präglas av barnnormativa förgivettaganden.

Att planerarnas tal om hållbart resande präglas av barnnormativitet kan förklara varför det är just barnfamiljernas bilresor som faller inom ramen för vad som blir gångbart att tala om och erfarenheter som är möjliga att uttrycka. Att planerarna framställer sig som föräldrar bidrar till att konstruera barnfamiljens resor som normala. Enligt jagmetodologins logik kommer därför planerarnas planeringspraktiker att influeras av ett intresse för att synliggöra, förstå och stötta barnfamiljens resor. Jag menar därför att när planerarna talar om hållbara resor upprättar de *barnfamiljenormativa* skript.

Representationer av vilka barnfamiljer?

När planerna i studien konstruerar hållbart resande framställer de olika resenärer som de menar har olika möjligheter att göra hållbara resor. Hållbart resande framstår därför som något förhandlingsbart. Planerarna upplever det som svårt att ställa krav på barnfamiljers resor eftersom deras bilresor betraktas som nödvändiga. Familjens resor med bil framställs som stabila och utan förändringspotential. Då planerarna menar att barnfamiljens livsstilar upprätthålls med hjälp av bilen blir möjligheten för barnfamiljerna att med hjälp av andra färdssätt göra mer hållbara resor begränsad. Planerarna försvarar alltså barnfamiljens val av färdssätt, men inte med vilka förklaringsmodeller som helst. Ont om tid, och problematiken att få ihop vardagens logistik, blir en dominerande förklaring till varför barnfamiljer väljer bilen. Det barnfamiljenormativa skriptet föreskriver i princip två arbetande föräldrar, där tiden är familjens främsta bristvara.

I realiteten är det svårt att tro att just tid är den främsta bristvaran för samtliga barnfamiljer. I intervjuerna får barnfamiljer med andra erfarenheter än tidsbrist

inget utrymme. Att sakna pengar, sakna arbete, eller sakna möjligheten att äga eller bruka bil blir inte en del av det etablerade skriptet. Det innebär inte att exempelvis pengar verkligen är oviktigt för planerarna – men brist på pengar problematiseras inte i relation till barnfamiljens resor. Det pekar på att det är relativt välbeställda familjer som står i blickfånget för informanternas förståelse av barnfamiljerna. Det tyder på att skriptet om barnfamiljens resor präglas av en medelklassnorm. Ett sådant resultat går i linje med forskningsresultat från Bradley (2009) som i sin studie om planerares syn på miljövänliga praktiker pekar på en tydlig medelklassnorm.

Frågan är vad det i praktiken innebär att den bilburna barnfamiljen framställs som en grupp utifrån vilken planeringen för hållbara resor bör ske. Forskningen som undersökt vilka resor som uppmuntras av hur det planerade rummet utformats pekar på att samhället varken infrastrukturellt eller kulturellt är anpassat för omsorgsresor, utan snarare för ensamma mäns resor (Larsson och Jalakas 2008; Greed 1994, 2005; Forsberg 2005, Fainstein & Servon 2005). När planerarna i studien begripliggör hållbara resor talar de inte i termer av att det bör ställas krav på infrastrukturella förändringar i den offentliga miljön, förändringar som skulle kunna underlätta ett icke bilburet resande. Istället för att tala om åtgärder som skulle göra det lättare för barn att transportera sig på egen hand utan föräldrar och utan bil, konstruerar planerarna bilen som en lösning på vardagsproblematiken.

Jagmetodologin som en epistemologisk källa

Genomgående i detta kapitel har jag beskrivit att planerarna diskuterat möjligheter att få till stånd mer hållbara resor genom att explicit omtala barnfamiljens resor som viktiga att förstå. När planerarna förklarar sina och andras incitament och begränsningar för att resa hållbart använder de sig av jämförelsevis olika och ibland motstridiga logiker, nämligen miljölogiken och vardagslogiken. När planerarna talar om familjers bilresor framstår logikerna som oförenliga, medan de cyklande föräldrarna är exempel på där logikerna möts. När logikerna blir motstridiga synliggörs en konflikt mellan planerarnas professionella mål och deras privata erfarenheter: att å ena sidan minska bilresor och å andra sidan få vardagens resor, som framförallt innebär att skjutsa barn, att gå ihop.

Vad innebär det att planerare använder sina egna erfarenheter för att förstå resenärers behov? Jag menar att det säger något om planerares epistemologier. Epistemologi kan i det här sammanhanget beskrivas som vilken slags kunskap planerarna betraktar som giltig för att legitimera olika typer av resor.

Jagmetodologin framstår som en stark epistemologisk källa som planerarna utgår ifrån när de förstår hållbart resande. Erfarenheterna fungerar som en länk mellan det professionella målet att reducera bilanvändande, där miljölogiken är styrande, och informanternas egna uppfattningar om vilka möjligheter resenärer har att resa hållbart, där istället vardagslogiken ges utrymme. Gränsen mellan det privata och det professionella, som den feministiska planeringsteorin ifrågasätter, destabiliseras när planerarna begripliggör hållbart resande. Planerarna positionerar sig nämligen lika ofta som lekmän som experter. De ger exempel på reser de själva gör i det privata för att förklara vad hållbart resande kan innebära.

Steve Woolgar (1991) pekar på att en viktig del av användarkonstruktion är att designers tar avstånd från lekmanpositionen. Att prata om användare ("de") som diametralt annorlunda designers ("oss") innebär enligt Woolgar att förstärka designers professionella kunskap – "vi" vet, men "de" vet inte. När planerare i min studie samtalar om hållbart resande är det inte samma typ av gränser som upprätthålls. Det framstår inte som lika nödvändigt för planerarna att skilja på "vi" och "de". När de drar fram likheter mellan sig själva och barnfamiljen positionerar de sig snarare som resenärer än som planerare. Ett sätt att förklara varför gränserna mellan vi och de inte upprätthålls är att miljölogiken och vardagslogiken framstår som olika relevanta för olika planerare. Vissa planerare framställer vardagslogiken som viktig eftersom det tycks präglade deras privatliv. För andra planerare framstår det professionella målet att reducera icke-hållbara resor som viktigare – och då blir miljölogiken styrande.

Trots att det finns många sorters resor som planerare skulle kunna prata om, är det ändå omsorgsresor som konstrueras som mest relevanta. Genom att applicera jagmetodologin som ett analytiskt verktyg kan jag förklara detta: planerarna använder sig av sina egna erfarenheter av omsorgsresor som exempel på hur hållbart resande kan förstås. Som en följd av detta konstrueras barnfamiljers bilresor som försvarbara och som en del av en normal praktik.

Planeringsteoretikern Leonie Sandercock (1998) menar att för att planering ska kunna vara jämlik måste planerarna använda sig av den kunskap om staden som invånarna har. I praktiken innebär det att planerarna måste ifrågasätta sin roll som experter i relation till hur staden används och bör användas. Genom att analytiskt använda mig av jagmetodologin har jag visat att planerarna i min studie använder sina egna erfarenheter för att begripliggöra hållbart resande. Det blir problematiskt då deras erfarenheter varken speglar eller kan spegla alla invånares erfarenheter. Det hade varit möjligt för planerare att i intervjuerna efterfråga resenärers syn på hållbart resande, eller hänvisa till undersökningar där sådana frågor undersökts. Istället låter planerarna de egna erfarenheterna fungera som kunskapsbas när de konstruerar hållbart resande. Vilkas erfarenheter riskerar som en följd av detta att bli osynliggjorda?

Jag har visat att i intervjuerna använder planerarna sina egna erfarenheter för att förklara hur och varför människor reser. Utifrån Sandercocks perspektiv kan det tolkas som ett sätt genom vilket planerarna förstärker bilden av sig själva som experter, som de "som vet". Det är intressant eftersom ett kommunikativt planeringsideal beskrivs som rådande i Sverige (Listerborn, 2008; Tunström, 2009, s. 130ff) ¹⁶. Detta ideal framhåller att stadens invånare och deras erfarenheter är en viktig kunskapskälla för planerare (Larsson & Jalakas, 2008 s. 73). Att hållbar utveckling blivit viktig i planeringssammanhang gör att ett lokalt perspektiv, som bygger på människors erfarenheter, blivit centralt. Framförallt framhålls den kommunikativa strategin som viktig för att kunna uppnå social och ekologisk rättvisa (Listerborn, 2008, 2009). Mitt material pekar på motsatsen. Jagmetodologin exkluderar alltså inte enbart vissa representationer av resenärer utan kan också sägas bidra till att stärka en epistemologi som underminerar möjligheter till att inkludera och tillvarata vissa invånares perspektiv i planeringen.

Sammanfattning

Det här kapitlets bidrag till avhandlingen är en diskussion om hur planerare i Helsingborg använder sina egna erfarenheter för att förstå hållbart resande och hållbara resenärer. Kapitlet ger svar på frågan om vilka föreställningar

¹⁶ Trots det finns det ett stort glapp mellan retoriken och praktiken vad gäller detta ideal. Listerborn (2008) lyfter med hjälp av postkolonial feministisk kritik att inte alla perspektiv efterfrågas eller lyssnas på, specifikt är kvinnor med invandrarbakgrund en grupp som sällan blir synliggjord i planeringen.

planerarna har om resenärers möjligheter, begränsningar och incitament för att göra fler hållbara resor.

Jag har diskuterat vilka resenärer som fokuseras när planerarna talar om hållbart resande utifrån sina egna erfarenheter av vardagliga resor. Planerarna förstår resor utifrån två logiker: miljölogiken och vardaglogiken. För vissa planerare blir dessa logiker besvärliga att förena. Därför framstår det ibland som svårhanterbart att göra omsorgsresor som präglas av ett miljötänkande. Barnfamiljen görs som en konsekvens av dessa logiker ofta till en icke-målgrupp för hållbart resande, det vill säga en grupp som undantas från krav om hållbara resor på grund av deras specifika livssituationer.

Med hjälp av begreppet "jagmetodologi" synliggörs att planerarna lägger stor vikt vid att legitimera de sätt att resa som de själva reser på. De representerar sig som personer med barn, som har bil och som ofta använder bilen på grund av vardagens krav på att göra framförallt omsorgsresor med barnen. Representationen "jag, en cyklande förälder" erbjuder motstånd till de bilburna föräldrarna eftersom de cyklande föräldrarna visar att logikerna i vissa fall går att förena. Slutligen pekar mina resultat på planerares skript om hållbara resor normaliserar barnfamiljens bilresor i vardagen. Att som barnfamilj av olika skäl sakna bil, eller att leva ensam eller i en familj utan barn, faller utanför vad planerares skript om hållbara resor föreskriver. Planernas föreställningar om hållbart resande präglas därför av barnfamiljens normer och ideal.

Hittills har jag undersökt hur planerarna i Helsingborg framställer staden som en plats för hållbara resor samt vilka kunskaper och förgivettaganden planerarna använder sig av för att fylla hållbart resande med mening. Även i nästa kapitel kommer jag att undersöka vilka föreställningar planerna har om hållbara resor. Istället för att analysera planernas egna föreställningar om hållbart resande kommer jag att undersöka vilka budskap om hållbart resande som planerarna anser vara möjliga att förmedla till resenärerna. Vilka bilder menar planerarna ger "rätt" eller "fel" uppfattning om hållbara resor? Innebär planernas föreställningar om gångbara budskap att alla resenärer kan vara potentiella hållbara resenärer? Framstår barnfamiljer som en viktig målgrupp även i detta sammanhang? Är vissa resenärer och färdssätt bättre lämpade än andra när det gäller att förmedla ett attraktivt budskap om hållbara resor? Dessa frågor kommer jag att diskutera i nästa kapitel.

6. Rätt färdssätt, rätt resenär

”Jag tror att du vill att jag ska välja den bilden – men det kommer jag inte att göra”. I slutet av intervjun med Henning tog jag fram några bilder som på olika sätt porträtterade resande. Jag bad honom välja ut bilder som han menade representerade hållbart eller icke-hållbart resande. Henning tog sig an bilderna med entusiasm. När han en aning utmanande pekade på den bild han trodde att jag ville tala om, insåg jag att tolkningen av bilder inte är en enkel sak. Vad många budskap bilder sänder ut, och vilken mångfald av tolkningsmöjligheter de inbjuder till. ”Varför tror du det?”, undrade jag. Intervjun fortsatte¹⁷.

I föregående kapitel pekade jag på att barnfamiljen är en grupp av resenärer som planerarna uppehåller sig vid när de beskriver, definierar och avgränsar vad hållbart resande är. Genom att framhålla den tillsynes icke-hållbara bilen som nödvändig för barnfamiljen i vardagen upprättade planerarna ett barnnormativt skript. Att få vardagen att gå ihop med hjälp av bilen framstod som rimligare än att välja färdssätt med miljöomsorg som argument. Men vilka budskap om hållbara resor menar då planerarna är lämpliga att använda sig av för att få människor att resa mer hållbart? Kan exempelvis den dåliga luftmiljön i staden, som framställdes som ett stort problem i kapitlet om Helsingborg som en plats för hållbara resor (kapitel 4), användas för att få helsingborgarna att resa mer hållbart? Eller är det helt andra aspekter av hållbara resor som planerarna önskar förmedla till kommunens resenärer? I det här kapitlet behandlar jag frågan om vilka budskap om hållbara resor som planerarna i Helsingborg föreställer sig kan få det hållbara resandet att öka.

Syftet med kapitlet är att synliggöra vilka *skript* planerarna upprättar när de talar om gångbara budskap för att uppmuntra människor till flera hållbara resor. Med skript åsyftas här vilka resenärer som inkluderas eller exkluderas som en följd planerarnas föreställningar såsom dessa framträdde i samtalen. Precis som i föregående kapitel menar jag att planerarna utgår från olika logiker när de talar om sina egna och andras incitament och begränsningar i relation till resande.

¹⁷ Reflektioner från intervju med ”Henning” utförd 2010-05-31

Med logik menar jag den typ av argumentation som olika inramningar av resande, hållbarhet eller resenärer leder till.

I det här kapitlet betraktar jag skript som tätt förknippat med hur planerarna *samkonstruerar* färdssätt och resenärer. Samkonstruktion är ett teoretiskt begrepp hämtat från feministiska teknik- och vetenskapsstudier, STS. Begreppet pekar på att varken kön eller teknik bör betraktas som stabila kategorier utan snarare som koncept som förändras och förhandlas i olika sammanhang (Faulkner, 2001; Landström, 2007). Samkonstruktion har framförallt använts för att uppmärksamma hur genus och teknik samkonstrueras. Det är därför relevant att anlägga också ett intersektionellt perspektiv (Grahm, 2006 och Mellström, 2009). På så sätt kan jag uppmärksamma hur planerarna använder sig av sociala kategoriseringar som genus, etnicitet, klass, ålder, funktionshinder och sexualitet när de talar om olika färdssätt och olika sätt att resa.

Som inledningen till detta kapitel antyder är planerares tolkning av bilder central. I intervjuerna diskuterade planerarna hur väl bilderna jag tagit med mig som stimulansmaterial speglade vad planerarna menade var gångbara eller icke gångbara budskap om hållbara resor. Vilka bilder stämde överens med planerarnas syn på hur hållbart resande bör kommuniceras till helsingborgarna, vilka stämde mindre bra?

Jag inleder detta kapitel med att analysera planerarnas tolkningar av de bilder som föreställer cyklist. Nästa tema är hur bussen enligt planerna kan framställas som ett mer attraktivt färdssätt. Kapitlets tredje tema är planerarnas tolkningar av bilen i relation till olika resenärer. Jag kommer här att analysera planerarnas föreställningar om hur icke-hållbara resor kan skildras på bild och kommuniceras till resenärer. I det avslutande avsnittet tar jag upp ett tema som präglar planerarnas tolkning av flera färdssätt, nämligen rörelsefrihet. Jag frågar mig hur antaganden om rörelsefrihet kan kopplas till planerares förståelse av hållbara resor och möjligheten att vara en hållbar resenär.

Cykeln, den nya bilen?

Hur kan man få människor att börja cykla? Det är en fråga som planerarna på olika sätt återkommer till i intervjuerna. Många av planerarna ger exempel på åtgärder i den fysiska miljön som kan bidra till att det blir enklare att cykla –

åtgärder som man redan har gjort eller planerar att genomföra. De tog också upp åtgärder som vore önskvärda, exempelvis att undanta cyklister från kravet att stanna vid stoppskyltar. Utöver fysiska åtgärder menar planerarna att det också finns ett annat sätt att öka cyklandet på. Planerarna menar att det är viktigt att framställa cykeln som ett attraktivt färd sätt – och framförallt attraktivt i jämförelse med bilen. När planerarna talar om cykelns potential framhåller de vissa budskap om cykeln som mer tilltalande än andra. Hur synliggjorde planerarnas föreställningar om attraktiva cykelresor i de bilder som användes i intervjuerna? Vad är implikationerna för förståelsen av planerarnas tolkningar av hållbara resenären?

Den viktiga kostymen

Planerarna lyfter framförallt fram en av bilderna på cyklister som ett gott exempel på hur hållbart resande kan kommuniceras. Helena uppfattar bilden, som föreställer en kostymklädd man på en cykel, som en bild som förmedlar cyklande på ett önskvärt sätt (se bild 3 i bilaga 2):

Även den med kostymnissen som cyklar. Det är den typ av bilder vi oftast väljer för att när vi pratar om livsstilsfrågor just, vill vi lyfta fram cykeln som ett häftigt alternativ och inte som ett lågstatusalternativ. Jag tror att det kan vara farligt att prata om fördelen med cykeln är att det är så himla billigt. Det är det ju och det kan man lyfta fram också ibland, men jag tror att det är svårt att sälja den på bara det argumentet för då blir det också lite lågstatus, då blir det det här med att ”jag kör min bil för att jag har faktiskt råd” och det var inte det vi ville ((skratt)). Vi vill gärna säga att cykeln är ett bra och smidigt alternativ för folk i farten och för folk som bryr sig om sin hälsa. (Helena)

Bilden verkar överensstämma med vad Helena anser är ett budskap om cykeln som kan användas inom planeringen för hållbara resor. Helena betraktar det framförallt som positivt att cykeln kan vara en del av en aktiv livsstil. Men det är inte vilken livsstil som helst som Helena önskar förmedla, utan det är en livsstil som jag menar präglas av en föreställning om att det är viktigt för resenären att signalera ekonomiska privilegier. Det är Helenas val av ordet *status* som gör en sådana tolkning rimlig, framförallt att hon menar att cykeln inte bör betraktas som ett ”lågstatusalternativ”.

Vad är det som gör att Helena föreställer sig att denna man kan påvisa att ekonomiska bekymmer inte behöver ligga bakom valet av färd sätt? Mannen på cykeln är svart. Han är klädd i kostym. Han har en hjälm på sig. Han bär en väska över axeln. Helena benämner mannen som en "kostymnisse", en formulering som pekar på en viss distans till denna typ av resenär. Samtidigt verkar det vara kopplingen mellan just kostymen och cykeln som gör att Helena tolkar bilden som positiv. Hon betraktar honom som någon som har "råd". Kostymen är också en symbol som traditionellt förknippas med män, pengar och makt (Backman, 2003, s. 147). Det kan tolkas som att Helena menar att om cykeln ska kunna bli ett mer populärt färd sätt, behöver den förknippas med rätt typ av resenär, exempelvis en "kostymnisse".

Frågan är dock om Helena ser kostymmännen som en specifik målgrupp. En tolkning är att Helena föreställer sig att människor - genom att förknippa cykeln med kostymen - vågar använda cykeln i högre grad eftersom även män med ekonomisk makt kan tänka sig att cykla. Det pekar på att Helena har en föreställning om människor som rädda för att förknippas med ekonomisk utsatthet. Att få ett färdmedel att uttrycka *status* kan med andra ord beskrivas som en logik som styr Helenas tolkning av ett fungerande budskap. En sådan tolkning gör det begripligt varför hon använder den negativt laddade beteckningen "kostymnisse" för att benämna mannen på cykeln. Det verkar alltså inte vara kostymnissen som Helena föreställer sig som den primära målgruppen. Men han är en resenär som kan få andra att tolka cykeln som positiv. Mannen kan med andra ord utföra ett positivt *statusarbete* å cykelns vägnar. Status blir den bärande logiken som Helena utgår ifrån när hon talar om cykelresan.

Helena antyder således vissa skäl att cykla som bättre än andra. Om resenären kan uttrycka ett intresse för hälsa kan cykeln få bättre förutsättningar att bli ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Men för att resenären genom att cykla ska kunna signalera ett hälsointresse, måste det vara tydligt att resenären inte saknar ekonomiska förutsättningar för att exempelvis köra bil. Det blir således viktigt att signalera god personlig ekonomi för att hälsoargumentet ska framstå som ett tydligt budskap. Genom bruket av en kostym kan budskapet gå fram. Cykeln kan komma att vinna status på en sådan inramning.

Den här tolkningen får stöd i och med att även Hanna lyfter fram mannens ekonomiska förutsättningar som viktiga när hon tolkar bilden som ett positivt exempel på en hållbar resenär. Notera särskilt hur hon konstruerar en aktiv

livsstil som något positivt genom att betona mannens karriär och den påkostade cykeln:

Jag tror att han är rätt så modern man liksom i karriären. Medveten i och för sig. Men [jag] tänker att det är en påkostad cykel och han har liksom valt det. Inte [bara] för idag utan det är nog en del av hans livsstil att röra på sig. (Hanna)

Här plockar Hanna upp de tolkningar som Helena önskade att resenärerna skulle göra när de ser bilder som liknar den på mannen i kostym. Hon betonar att mannen har valt att cykla och att han antagligen har investerat en del pengar (som han inte saknar) i cykeln. Hanna och Helena menar att mannen cyklar på grund av eget val för att han menar att cykeln är ett fullgott sätt att resa på. Eftersom Hanna och Helena båda lyfter fram kostymen som ett exempel på att mannen har råd att åka bil, men trots det cyklar, verkar resors klassdimensioner vara något som de är medvetna om. En statuslogik gör det viktigt att framställa mannen som en resenär med ekonomiska privilegier. Att ha ekonomiska privilegier möjliggör att ett positivt värde med att cykla, nämligen hälsoskålet, tydligt kan kommuniceras. Att förknippa cykeln med resenärer som cyklar för att de inte har råd med bilen är däremot inte önskvärt.

I relation till att höja cykelns attraktionskraft är det då viktigt att resenären är en man? Hade samma diskussion om status uppstått om cyklisten på bilden hade varit en kvinna i dräkt? Frågan är alltså om det är intersektionen av maskulinitet, cykeln och klass som enligt planerarna skapar bilden av en hållbar resenär som andra kan inspireras och influeras av. Eller är kopplingen till pengar som betraktas som viktig? Hannes använder begreppet status när vi talar om vilka resenärer som står för icke-hållbara resor. Han kopplar explicit ihop frågan om status med män:

Hannes: Det är ju egentligen målgruppen [...] om man måste peka ut någon att inrikta sig på, män, vuxna män.

Malin: Varför har det blivit just männen som åker "fel" så att säga tror du?

Hannes: Ja, jag vet inte, svagare könet antar jag, *det svagare* på så många plan, jo, men jag tror det

Malin: Hur då?

Hannes: Möjligtvis mer statuskänsla, lite mer osäkra oftast

Malin: Och då tänker du att med bilen kommer statusen så att säga?

Hannes: Ja, men att våga cykla till ett företag, då tappar man. Då har man lite uppförssbacke i början då man måste jobba lite extra, tror en del kanske. Lite lättare om man glider upp med en framgångsrik cabbe.

När Hannes använder statusbegreppet är det i relation till hans föreställningar om hur kön styr framförallt mäns val av färdssätt. Hannes föreställer sig att män är mer beroende av vad omgivningen tycker om dem än vad kvinnor är. För Hannes tycks statusbegreppet därför syfta till att tydliggöra hur viktigt det är för män att sända ut rätt signaler om sig själva. Här uppstår en intressant samkonstruktion av färdssätt och resenär där målet för resenären enligt Hannes är att signalera att man är en framgångsrik person, snarare än att signalera att man reser på ett visst sätt. Hannes föreställer sig att en påkostad bil gör att mannen inte behöver anstränga sig när det gäller status. Han menar vidare att cykeln ännu inte har dessa positiva egenskaper och framstår därför som ett svårare färdssätt att välja för män. Färdssätt kan man andra ord användas som ”draghjälp” för att uppnå status. Hannes upprättar här en koppling mellan maskulinitet och status. Då han uttrycker att det är männen som borde vara den egentliga målgruppen för planeringen för hållbara resor utgår han från att det är framförallt män som står för de icke-hållbara resorna.

När Hannes tolkar bilden på den cyklande mannen tycks han således förhålla sig till en föreställning om män som särskilt ansvariga för resors negativa miljöbelastning. Detta kan förklara vad det är som gör bilden på den cyklande mannen så populär bland planerarna. Snarare än att uttrycka att det är vanligt bland män att vara ointresserad av miljöfrågor, menar Hannes att män önskar signalera status genom val av färdssätt. Detta gör det förståeligt att planerarna tolkar bilden på mannen i kostym som ett attraktivt sätt att skildra en hållbar resenär på. Även Hannes talar utifrån en statuslogik när han talar om cykling som ett hållbart sätt att resa.

Jag menar utifrån ovanstående resonemang att vad jag kallar ”statusarbete” är användbart för att peka på hur planerarna föreställer sig relationen mellan färdmedel, resenärer och hållbart resande. Eftersom tanken att olika färdssätt kan användas för att signalera önskvärda värderingar framstår som central är det logiskt att planerarna söker efter budskap som kan signalera att cykeln är ett bra val för personer med samhälleligt hög status. Det är med andra ord planerarnas föreställningar om resenärer som statuskänsliga som gör en cyklande man i kostym till en positiv bärare av budskapet om den hållbara resan.

Planerarnas resonemang pekar på att färd sätt, människor och yttre attribut som kostymer, kan utföra statusarbete. I relation till tankegångar inom feministisk STS, det vill säga att genus och teknik konstrueras ömsesidigt, menar jag att begreppet statusarbete är relevant. Jag menar att det utgör ett exempel på hur artefakter och människor samkonstrueras. Inom kontexten planering för hållbart resande handlar statusarbete om att hitta rätt kopplingar mellan resenär och färd sätt, det vill säga att hitta något hos en resenär eller hos ett färd sätt som kan signalera att exempelvis cykeln kan fungera som statushöjande. För planerarna uttrycker en bild på en kostymklädd man på cykel status på ett sådant sätt att cykeln framstår som ett attraktivt fordon.

En rimlig cyklist

Planerarna menar alltså att cykeln behöver fyllas med positiva värden för att den för helsingborgarna ska framstå som ett gott alternativ till bilen. Att ha en aktiv livsstil har visat sig vara ett sådant värde. Men om cyklande ska kunna kommuniceras med hjälp av en aktiv livsstil, är det för planerarna viktigt att livsstilen gestaltas på rätt sätt. Några av planerarna bemöter särskilt en bild på en cyklist med argumentet att livsstilsargumentet kommuniceras på fel sätt. Bilden föreställer en ung, vit kvinna (se bild 12, bilaga 2). Hon är klädd i sportiga kläder och har cykelhandskar på sig. Kvinnan står i ett stadslandskap med skyskrapor runt sig. Över axeln bär hon en cykel. Bilden omnämns av några av planerarna som extrem eller fanatisk. De tar avstånd från de associationer som bilden väcker hos dem. Hannes menar exempelvis att bilden inte kommunicerar ett budskap om hållbara resor eftersom den sänder ut signaler om att man som hållbar resenär måste vara intresserad av cykling som sport:

Och den här [bilden] den tror jag, alltså om man nu ska ha den, den här tror jag kan avskräcka lite, den är så hurtfrisk. Man måste inte vara en sådan hurtbulle för att vara hållbar resenär. Det ger väl lite fel signaler då, tycker jag. (Hannes)

Hannes tolkar bilden utifrån möjligheten att använda den för att förespråka hållbara resor. Han använder ordet "hurtbulle" för att beskriva kvinnan på bilden, men också för att skapa ett avstånd mellan henne och de resenärer som han vill kunna locka till cykeln. För att cykeln ska kunna framstå som ett rimligt alternativ till bilen finns det en gräns för hur hälsomedveten eller äventyrslysten

en resenärer kan vara. Till skillnad från mannen i kostymen, som tolkas som att han cyklar under en arbetsresa, ger bilden på kvinnan inga signaler om att hon använder cykeln som ett sådant vardagligt färdssätt.

Stimulansmaterialet till intervjuerna innehöll ytterligare en bild på en man i kostym (bild 14, bilaga 2). Mannen är ung. Han har på sig en ljus kostym med väst, på huvudet har han en mössa. Han sitter på en cykel och har ena benet på ramen. Hillevi jämför den unga mannen med den sportiga kvinnan:

Alltså de här [bild 12 + 14, bilaga 2] är ju lite flashiga, lite så flashiga, ser ut lite som reklam, antingen för några kläder eller för cyklar. Det blir en lite konstig bild. (Hillevi)

Precis som Hannes tolkar Hillevi bilderna i relation till om hur användbara de är som potentiella budskap för blivande hållbara resenärer. När Hillevi pekar på att bilderna ser ut att vara reklam pekar hon på att framställningen av resandet verkar försvinna till förmån för något annat, exempelvis möjligheten att sälja vissa kläder. En möjlig tolkning av Hillevis avståndstagande är att också hon efterfrågar mer vardagsnära situationer, det vill säga situationer som visar hur cykeln kan användas som transportmedel snarare än som en accessoar. Det tyder vidare på att det inte primärt är unga människor som är målgruppen för den hållbara resan. Att påvisa cykeln som ett funktionsdugligt transportmedel i vardagen är viktigare än att konstruera cykeln som del av en viss livsstil. Först när cykeln blir ett transportmedel kan det tolkas som ett hållbart färdssätt.

Jag tolkar arbetspendling som en kontext inom vilken planerarna gärna vill placera cykeln. Genom att gestalta cykeln som ett färdssätt som fungerar i vardagen föreställer sig planerarna kunna få människor att börja cykla i högre utsträckning. Planerarnas tolkning av ännu en cykelbild ger stöd till denna tolkning. Bilden (bild 4 i bilaga 2) föreställer en kvinna iförd ledig klädsel och hjälm. Med sig på cykeln har hon två barn, också de med hjälmar på sig. Cykeln är utrustad för att få plats med två barn och extra bagage. Några kassar sticker upp ur vad som ser ut som korgar invid ett av barnen.

Bilden beskrivs av några av planerarna på ett liknande sätt som bilden på den sportiga kvinnan. Hillevi säger att den "nästan blir fanatisk" och Henry är inne på samma spår när han beskriver bilden så här: "det är så där superhurtigt liksom, det är för de redan frälsta." Citaten stödjer därför analysen att en "aktiv livsstil" endast kan tolkas som positiv då den finns inom ramen för arbetspendling, så som i fallet med den cyklande mannen i kostym. Att cykla

för att uppnå andra mål än att komma till jobbet verkar enligt planerna göra det svårare för människor att identifiera sig med cyklisterna. Därför blir det också svårt för Hannes och Hillevi att med hjälp av bilder som dessa att uppmuntra till ökad cykling.

Tolkningen av kvinnan och barnen på cykeln är dock inte entydig. Flera av planerna menar tvärtom att bilden fångar något som många människor kämpar med i vardagen, det vill säga att på ett smidigt och snabbt sätt förflytta sig själv och familjen. Ett exempel på detta är hur Hilda beskriver bilden:

Hilda: Ja, men det här tycker jag är hållbart resande.

Malin: Varför valde du just den bilden?

Hilda: Ja, för att jag tycker att den visar på att det inte behöver vara så komplicerat att resa med cykel, utan att man faktiskt kan göra det ganska enkelt och smidigt och att det behöver inte vara ett hinder bara för att man har barn och bara för att man ska åka och handla. Utan att cykeln faktiskt är mycket mera än bara enmansfordon.

För Hilda signalerar bilden positiva aspekter av cykling, aspekter som hon tycks önska att fler människor skulle ta till sig. Hilda förhåller sig här till andras förmodade föreställningar om cykeln, det vill säga föreställningar om cykeln som ett fordon som är komplicerat att resa med i vardagen. Framförallt barnfamiljen verkar enligt Hilda förhålla sig till en sådan förståelse av cykeln. Hilda tar avstånd från cykeln som ett enmansfordon. Hon vill snarare konstruera cykeln som ett fordon som är tillgängligt även för de som önskar skjutsa sina barn med den. Hon ser bilden på den cyklande familjen som en möjlighet för barnfamiljen att få ihop ett svårhanterligt vardagsliv. Här återkommer alltså den *vardagslogik* som planerna talade utifrån när de talade om barnfamiljens resor i föregående kapitel. Med hjälp av bilden på den cyklande mamman kan Hilda påvisa att cykeln kan vara ett smidigt sätt att transportera sig. Enligt Hilda har bilden potentialen att kunna fungera som inspiration för bilburna föräldrar.

Henrik tolkar bilden på ett liknande sätt:

Malin: [välj] en bild som beskriver hållbart resande

Henrik: Om jag ska ta en bild, alltså den där är ju, den känner jag är (...) Man cyklar och handlar med sina barn där bak. Det är väl ändå, det är väl det många har som argument för att inte cykla därför att handla, det måste man ju göra med bil för att det är så mycket att bära och så måste man ju ha barnen med sig. Då kan ju hon faktiskt göra det.

Henrik identifierar ett möjligt sätt att argumentera mot den enligt honom själv ogrundade, men vanligt förekommande, uppfattningen om att det är jobbigt att använda cykeln i vardagen. Enligt Henrik gör bilden på den cyklande kvinnan det möjligt att erbjuda ett tydligt alternativ till bilen, men inte i termer av att höja cykelns status, så som i fallet med den kostymklädda mannen. Istället får kvinnan cykelresan att framstå som ett rimligt färdssätt för att uträtta vardagliga ärenden med. Hilda och Henrik upprättar därmed med hjälp av bilden på den cyklande kvinnan och de två barnen en koppling mellan hållbart resande och barnfamiljen som i föregående kapitel inte framstod som rimlig. *Vardagslogiken* och *miljölogiken* som jag där uppmärksammade i kapitel fem blir användbara också när planerarna talar om gångbara budskap om hållbara resor.

Spänningen mellan att tolka bilden som ett inspirerande exempel och tvärtom som en situation som inte stämmer överens med verkligheten är, som jag tidigare nämnde, påtaglig i flera intervjuer. Herman menar att bilden på den cyklande mamman och hennes barn är konstruerad:

Herman: Men sen, den här bilden, den förskönande bilden av en stressig morgon, då kan jag ta denna (bild 4, bilaga 2)

Malin: Du känner att den är lite förskönad?

Herman: Det enklaste när man har barn är ju att ta bilen och parkera utanför och sen in med ungarna och sen kör och parkera utanför jobbet, det är ju det enklaste. I alla fall med tanke på det klimat vi har, så är det så.

Genom att benämna situationen som "förskönad" tar Herman avstånd från den koppling som han menar gjorts i bilden mellan barnfamiljen, vardagen och cykeln. Han håller istället fast vid den sedan tidigare etablerade tolkningen av bilen som länken mellan vardagslivet och barnfamiljens livsvillkor, det vill säga en vardagslogik. Det kan bero på att han tycks använda sina egna föreställningar om cykelresor – det vill säga en *jagmetodologi* - snarare än att som Hanna och Henrik tolka bilden som ett potentiellt verktyg för att signalera budskap om hållbara resor. En annan tolkningsmöjlighet är att Herman inte uppfattar det

som rimligt att använda sig av "förskönade" bilder av resor för att få människor att göra fler cykelresor. Människor kommer enligt en sådan tolkning inte att kunna relatera till sina egna upplevelser av att resa. Det finns alltså en risk med att på bilder som dessa framställa cyklande som för enkelt eller för roligt.

Att cykla på rätt sätt

Hur planerarna tolkar dessa bilder på cyklister utgör exempel på hur de förstår cykelns möjlighet att framstå som ett rimligt alternativ till den icke-hållbara bilen. Planerarna har identifierat en rad situationer där cykeln erbjuder olika möjligheter: som ett redskap för att signalera en hälsosam livsstil och hög status, som ett träningsredskap, eller till slut som ett färd sätt som kan hjälpa en förälder att få vardagslivet att gå ihop. Planerarna har således samkonstruerat cykeln och resenären på olika sätt, vilket pekar på en ambivalent bild av cykeln som ett potentiellt hållbart färd sätt. Mannen i kostym, ensam på cykeln, bedöms vara en trovärdig hållbar resenär med potential att sprida budskapet om det hållbara resandet. Situationerna som de cyklande kvinnorna porträtterar, betraktas däremot delvis med större skepsis. Flera planerare ser positivt på möjligheten att med hjälp av cykeln kunna erbjuda ett alternativ till omsorgsresor med bilen. Att betrakta cykeln som ett sätt att skapa äventyr i vardagen är dock inte något planerarna i studien tror kunna locka fler till att börja cykla.

Det finns en motsättning mellan bilderna på mannen i kostym och den cyklande mamman. Jag har framförallt lyft fram att den ena bilden handlar om att uttrycka status med resan. Men bilden kan också förstås som ett uttryck för att cykelresan är enkel: när det exempelvis är fint väder är det nästan lika bekvämt att cykla som att åka bil. Bilden på mamman berättar att cykelresan kan vara arbetsam, men bilden utgör också ett exempel på att en cykelresa med barn är möjlig. Bilden är mer uppmanande än vad bilden på mannen är. Den uttrycker ett budskap om att om den här mamman, som har två barn och bagage, kan cykla, så kan väl alla cykla. Jag menar att det är denna dimension som gör att planerarna tolkar bilden på olika sätt. Henrik och Hilda ser den som ett gott exempel, medan Herman och Hillevi tycks vilja undvika att ställa krav på resenärerna.

Sammanfattningsvis menar planerarna att helsingborgarna kan uppmuntras till att bli cyklister antingen genom ett löfte om status (statuslogiken) eller genom att erbjuda ett sätt att resa i vardagen (vardagslogiken). Dessa två förhållnings-sätt verkar vara präglade av både genus och föreställningar om ekonomiska privilegier.

Konstruerar planerarna färdssätt och resenärer på liknande sätt när de diskuterar hur kollektivtrafiken kan göras attraktiv? Blir status och vardagen lika logiska att tala om som när de talade om cykeln?

Kollektivtrafiken – på väg mot en lugn stund

I intervjuerna berättar flera av planerarna om ett av de pågående projekt som syftar till hållbart resande och som sätter kollektivtrafiken i fokus. *Bussvisionen*¹⁸ beskrivs som ett lyckat projekt. Projektets övergripande syfte, att fördubbla andelen resor med kollektivtrafiken, är något som planerarna gärna framhåller som ett mål som de tror kan bidra till att uppnå ett långsiktigt hållbart resande. Målet ska uppnås genom att göra kollektivtrafiken attraktiv. I intervjuerna talar jag och planerarna om vilka värden bussresan ska förknippas med för att den ska framstå som positiv.

Ett uttryck som återkommer är att bussresan ska rymma möjligheten till ”en egen stund”. Planerarna menar att en resenär som slappnar av på bussen och som ser ut att trivas kan göra att bussen uppfattas som en plats för avkoppling. Ett exempel på en bild där planerarna menar att resenären lever upp till sådana förväntningar är bilden på en vit man i medelåldern som sitter på en buss med tidningen uppslagen framför sig (se bild 8, bilaga 2). Flera av planerarna reagerar positivt på denna bild. Henrik menar att bilden pekar på att pendling med kollektiva färdmedel innebär en ”lugn stund på dagen då man har lite tid för sig själv”. Helena säger att ”han har en liten stund för sig själv” och att ”han verkar ha det rätt bra”. Henry tolkar bilden enligt följande:

¹⁸ Bussvisionen kan kortfattat beskrivas som ett samarbete mellan Helsingborgs stad och trafikentreprenörerna i kommunen och Skåne län som syftar till att under en tioårsperiod fördubbla resorna med kollektivtrafik i Helsingborg (Bussvisionen hemsida, 2012-09-11).

Henry: Han är väl rätt cool, är han inte det? [...] Vad säger kvinnorna om den här bilden?

Malin: Vad tror du?

Henry: Han är väl lite beslöjad och så reser han. Jag är ju inte så säker på att han reser för miljöns skull utan helt enkelt för att det är bekvämt och det är ju det som gör [...] Det är ju bra, för det är ju det det handlar om va, om att vi ska skapa smarta valmöjligheter för människor. Att han läser tidningen. Han kopplar av, han är lite bakåtlutad. Ser ju rätt avslappnad ut och kanske spanar in den här tjugiga tjejen som tar kortet, va ((skratt))?

Henry använder liknande ord som Helena och Henrik för att beskriva den ideala bussituationen. De betonar att bussen bör vara en plats där det finns möjlighet att "koppla av". Sättet han refererar till att "skapa smarta valmöjligheter" tyder på att det är ett budskap planerarna vill att de hållbara resenärerna ska utgå från när de väljer färd sätt. Det poängterar att val av färd sätt inte ska ske slentrianmässigt, utan vara väl underbyggda. Resenären ska vara medveten om vilka krav hen ställer på resan och huruvida olika färd sätt kan svara på dessa krav. Valet av färd sätt framställs som präglad av rationalitet. Mervärde blir ett argument som används av planerarna när de talar om bussen. Framförallt ska bussen gärna kunna erbjuda något som bilen inte erbjuder. Planerarna verkar anse att möjligheten att läsa tidningen är ett sådant mervärde.

Det sätt som Henry beskriver mannen påminner vidare om hur vissa cyklister diskuteras utifrån deras möjlighet att höja cykelns status. Henry tolkar mannen som attraktiv. Det kan innebära att han är en av de männen som genom sin närvaro kan få ett färdmedel att framstå som ett inte bara rimligt, utan också som ett tilltalande alternativ. Det är värt att notera att Henry poängterar att det inte spelar någon större roll om mannen reser för miljöns skull eller inte. Henry konstruerar inte miljöskäl som ett av de smarta argumenten som kan få helsingborgarna att ta bussen. Istället är det resors mervärde för den enskilda personen som planerarna betonar. Resan ska vara värdefull i sig.

Tolkningen av bilden antyder att planerarna önskar förmedla budskapet om att bussen ger något som exempelvis en bilresa inte kan ge, exempelvis att läsa tidningen eller göra något annat meningsfullt som annars inte hinns med. På liknande sätt som planerarna bemötte den cyklande mannen i kostym med positiva reaktioner eftersom att han antogs signalera rätt attityd till hållbart resande, verkar några av planerarna mena att resenärer som efterfrågar en lugn stund på bussen skulle kunna övertygas av denna man. Mannens ekonomiska

förutsättningar påtalas dock inte på samma sätt som när det gällde den cyklande mannen.

Bussen och det vardagliga

Vardagslogiken återkommer när planerarna bedömer huruvida de olika bussbilderna speglar de budskap om hållbara resor som de själva betraktar som önskvärda. Framförallt en av bilderna innehåller aspekter som överensstämmer med deras uppfattningar om vad bussresan bör vara. Den föreställer en vit ung man som är på väg in i en buss tillsammans med ett barn i en barnvagn (se bild 10, bilaga 2). Barnet håller för öronen. På bussen ser vi även andra resenärer, i bildens förgrund rusar exempelvis en man med en kasse i handen förbi. Bilden tolkas av planerarna som en bild som exemplifierar hur ett hållbart resande kan gå till i vardagen. Hanna förklarar varför hon tycker att bilden fungerar bra:

Malin: Om du skulle välja ut en bild här som representerar hållbart resande, vilken skulle du välja då?

Hanna: Jag tror att jag skulle ta den här. [...]Eftersom att det är folk i farten och det verkar lättillgängligt och det är olika folk som kan ta det färdmedlet [...]Mitt i livet och det är full rulle och det är hämta barn och det är stress och man då ändå kan få det att funka att ta bussen, då har man kommit långt.

När Hanna tolkar bilden använder hon sig av vardagslogiken för att avgöra om bussresan så som den här skildras kan leva upp till de krav på högt tempo som vardagen enligt henne medför. Argumentation känns igen från diskussionen om den cyklande kvinnan med barn. I bilden porträtteras enligt Hanna det stressiga vardagslivet med barn som hanterbart.

Jag beskriver tidigare hur några planerare tolkade bilden av den cyklande mamman med barn som ett exempel på ett vardagscyklande som verkade hurtigt och inte helt verklighetsförankrat. Sådana tankar återkom även när planerarna talade om bilden på den bussåkande pappan och hans barn. Helena beskriver sina intryck av bilden:

Det som förstör det lite på denna bild var väl den här stackars pojken som sitter och håller för öronen. Som någonstans antyder att "jag vill inte vara här, jag tycker inte detta är kul." Det kan ju bero på något helt annat. Att han inte fick glass när de gick förbi kiosken nyss eller något helt annat. Men det gör att man, det ser mer ut som att just när vi pratar om ett bra och fartfullt alternativ, det går hyfsat snabbt och alltså. Det är lite fart i den. Men det ser inte, det ser inte ut som en sådan här "unna dig en egen stund på bussen" [...] Det ser ut som en ganska stressad och pressad situation. (Helena)

I bilden kan Helena identifiera budskap som stämmer överens med hur hon önskar gestalta bussresor, nämligen att bussen ska präglas av känslan att det går snabbt. Det finns dock element i den som gör att Helena tvekar om det går att använda bilden som ett exempel på en positiv bussresa. Pojken som håller sig för öronen bidrar till en bild av bussen som stressig, en bild som hon i den här kontexten försöker ta avstånd från. Att resan varken ser rolig eller avkopplande ut bidrar till att konstruera bussen som en miljö som inte kommunicerar hållbart resande på ett positivt sätt. För Helena krockar det som hon tolkar som bildens budskap om bussen med det eftersträfvansvärda idealet om "en egen stund."

Ett annat exempel på hur planerarna omtalar bussen i negativa ordalag är när några av dem reagerar på en bild som föreställer en svart kvinna på en buss (se bild 11, bilaga 2). Kvinnan har ett barn i en barnvagn med sig. Hon står upp. Hon tittar bort från kameran och ser uttråkad ut. Hon har på sig en kapp med en halsduk knuten över bröstet. Inte heller barnet, klädd i tjocka vinterkläder, ser ut att ha roligt. Henrik jämför bilden med bilden på den bussåkande pappan:

Visst hon står också på en buss och han står med en barnvagn på en buss. Men den här är liksom, visst, det ser trångt ut där också liksom och barnet sitter väl och håller sig för öronen och så där. Där är lite färg och den är svartvit den andra. Hon ser lite bekymrad ut liksom. Det är inte en bild som talar om hur roligt det är att åka buss, det kanske inte det heller är. (Henrik)

Henrik jämför här bilden med ett budskap som han vill förmedla om bussen, det vill säga att det är kul att åka buss. Han uppmärksammar hur människorna på bilden tycks uppleva bussen på ett negativt sätt. Han menar att de bussresenärer som skildras på bild bör utstråla en övertygelse om att det positivt att åka buss.

När Hanna, Helena och Henrik uppmärksammar aspekter av bussresor som kan tolkas som negativa, verkar de utgå från en uppfattning om att bussen är ett

färdsätt som många uppfattar som negativt. Jo Guiver (2007) har funnit att när människor talar om bussen i relation till bilen döms den "hårdare" än bilen. Frågor om hur lång tid bussresor tar samt hur utsatta för risker som bussresenärer känner sig, framkommer på ett sätt som inte har sin motsvarighet när bilen omtalas. Guiver menar vidare att bussen betraktas som en plats där människor från alla sociala klasser finns, något som tolkas som demokratiskt. Samtidigt kan det innebära att människor med utsatta positioner i samhället åker buss, vilket kan göra att människor känner sig otrygga eller inte vill förknippas med bussen (Ibid., s. 239).

Ett exempel på hur Hilda tolkar bilden på kvinnan med barnvagn tyder på att hon är medveten om människors negativa uppfattningar om bussen:

Hilda: [...] buss har väl kanske en, det finns lite förutfattade [meningar] om att åka buss. Vissa kanske inte vill tillhöra den kategorin som åker buss. Det finns lite mer, det är lite mer negativt laddat med buss för vissa människor [...]

Hilda förhåller sig till en föreställning om att människor inte vill tillhöra gruppen bussresenärer. Det tyder på att Hilda ser det som en svår utmaning att få bussen att framstå som positiv. I termer av statusarbete verkar det därför rimligt att planerarna önskar "draghjälp" av resenärer som *väljer* bussen för att den har ett mervärde. För planerarna framstår tanken om resans mervärde som en mer positiv bild än den argumentation som lyfter fram bussen som ett sätt att resa som förenklar vardagen. Att framställa bussresan som "en egen stund" framstår som ett sätt för planerarna att motverka människors negativa upplevelser av bussen.

Spårvagnen – den nya bussen?

Eftersom planerarna uttrycker en rädsla för att inte kunna förändra människors negativa upplevelser av bussen är det relevant att uppmärksamma att planerarna inte har samma farhågor när det gäller ett annat kollektivt färdmedel, nämligen spårvagnen¹⁹. När Hannes talar om spårvagnen återkommer representationen "kostymnissen":

¹⁹ Det bör påpekas att kommunen har långtgående planer på att återinföra spårvagnarna, som togs ur bruk 1967, som ett sätt att ytterligare bygga ut kollektivtrafiken i Helsingborg. Enligt en förstudie kommer kommunen att kunna börja köra spårvagn 2022 (Helsingborgs stad och Höganäs kommun, 2013). Att

Malin: Så brukar man ju prata om att det finns en ganska positiv, ja, men folk är ganska positiva rent attitydmässigt gentemot spårvagnen.

Hannes: Ja, exakt, den aspekten är viktig, du får ju inte en kostymniss om man nu ska snacka fördomar, att hoppa på. Det är mycket lättare att få en sådan att hoppa på spårvagn än att hoppa på och åka stadsbuss. Ännu värre att kanske cykla om man nu inte har sådan här superracecykel ((skratt)). Nej, men allvarligt talat, det är faktiskt lättare att få folk att åka spårvagn än att åka buss. Så det är ju den aspekten, den är också viktig. Så visst, det är nog inte så dumt.

Spårvagnen framställs här av Hannes som ett fordon som för vissa resenärer har en annan dragningskraft än bussen. "Kostymniss" blir en symbol som Hannes kan använda sig av för att hänvisa till en föreställning om vissa resenärer som särskilt svåra att locka till hållbara resor. Även om Hannes omtalar kostymniss med en nedvärderande ton är kostymniss ändå en resenär som planerarna i flera sammanhang återkommer till. Det kan förklaras genom att män i kostymer framstår som en resursstark grupp, en grupp som föreställs stå för de icke-hållbara resorna, men också en grupp som i och med den höga samhälleliga maktpositionen som välbeställda män har, kan talas om i negativa termer. Det gör också att män, liksom Hannes, kan tillåta sig vara kritiska när de talar om honom. Hannes använder därför "kostymniss" för att konstruera spårvagnen som ett attraktivt färd sätt även för de resenärer som betraktas som svårast att locka till kollektiva färdmedel. Han uttrycker en övertygelse om att spårvagnen attraherar folk i allmänhet mer än vad bussen gör. I enlighet med tidigare resonemang om statusarbete tolkar jag Hannes referenser till "kostymnissarna" och "folk" som ett sätt att visa att också kostymnissarna betraktar spårvagnen som ett gångbart alternativ till bilen. Han talar utifrån en statuslogik när han ger uttryck för att man inte förlorar, utan kanske tvärtom vinner status att åka spårvagn.

Även Helena tolkar spårvagnen som ett färd sätt som har en annan dragningskraft än bussen:

Alltså det [att satsa på spårvagn] tycker jag mera känns som en häftig grej men jag har svårt att se att det skulle vara så stor skillnad mellan spårvagn och buss. Ja spårvagn är kanske lite lättare att göra till en högstatusgrej. (Helena)

Precis som Hannes gör Helena ingen skillnad mellan hennes egen föreställning om spårvagnen och hennes föreställning om hur resenärer uppfattar densamma.

planerarna delar med sig av sin förhoppningar och farhågor när det gäller spårvagnen kan förstås i relation till den från kommunens sida önskade satsningen.

Även om hon själv inte betraktar spårvagnen som nödvändigtvis bättre än bussen föreställer hon sig ändå att resenärer attraheras av spårvagnen i sig. Att ordet status återkommer kan tolkas som att spårvagnen kan utföra det statusarbete som bussen inte kan göra åt resenärer. Spårvagnen framstår som ett färdmedel med vilket personer kan åka utan att tappa status.

Spårvagnen konstrueras i intervjuerna som en framtida teknik som kan få Helsingborgarna att göra fler hållbara resor än vad den problematiska bussen kan locka till. Medan planerarna på olika sätt förhåller sig till en uppfattning om bussens dåliga rykte, kan spårvagnen framstå som ett kollektivt sätt att resa som kan utgöra ett mer attraktivt resealternativ än vad bussen gör.

Planerarnas betraktar sammanfattningsvis de kollektiva färdmedlen, och framförallt bussen, som ett sätt att resa som behöver konstrueras som attraktiva för att möjliggöra ett ökat hållbart resande. Planerarna menar att om bussresan ska kunna uppfattas som en egen stund, det vill säga en möjlighet till avkoppling, kan bussen samtidigt inte framstå som en stressig miljö där bland annat föräldrar som inte ser ut att ha kul hör hemma. Aktiviteter som att skjutsa barn och handla mat verkar planerarna istället förknippa framförallt med resande med bil.

Amerikanska planeringsteoretikern Martin Wachs (1992) har analyserat bilen ur ett genusperspektiv. Han kritiserar en gängse uppfattning bland historiker att när bilen fick genomslag i amerikanska hem ledde det till att hemmafruar fick tillgång till det offentliga rummet. Wachs menar att bilen visserligen kan fungera som en länk mellan det privata och det offentliga, men att den snarare bör förstås som en förlängning av det privata rummet då privata inslag (som exempelvis att åka buss till affären) med hjälp av bilen försvinner från offentligheten. Att som planerarna i min studie tolka barnfamiljen som i behov av bilen snarare än kollektiva färdmedel eller cykeln kan alltså tolkas som ett särskiljande av det privata och det offentliga rummet.

Feministiska teoretiker har pekat på att särskiljandet mellan det privata och det offentliga rummet förstärker föreställningen om män och kvinnor som olika eftersom egenskaper som uppfattas som manliga relateras till det offentliga medan det kvinnliga relateras till det privata. Det privata rummet förstås som en plats för reproduktivt arbete, en plats för barnuppfostran, hushållsarbete och kroppsliga ting. Det privata rummet blir tvärtom en plats för lönearbete,

politik och intellektualitet (Rose, 1993; Domosh och Seager, 2001; McDowell 1999).

Planerarnas föreställningar om "en egen stund på bussen" som ett attraktivt budskap kan förstås som en symbolisk förstärkning av ett privat rum. Ur ett feministiskt perspektiv kan planerarnas föreställningar om bussen som lämplig för arbetspendlare och bilen som lämplig för att skjutsa barn kritiserar. Sådana föreställningar innehåller genderiserade aspekter. Hittills har analysen pekat på hur planerarna tolkar bilder på resenärer som cyklar eller buss, färdmedel som kan tolkas som hållbara. Hur planerarna tolkar bilder på bilister torde vara mer komplext. Hur beskriver de resenärers som kör bil? Tolkas de i termer av hållbara och icke-hållbara resenärer och i sådana fall på vilket sätt?

Bilisten – en miljöbov?

Bland det stimulansmaterial som användes i intervjuerna fanns fem bilder som föreställde bilister. Planerarna fann det svårt att tolka dessa bilder i termer av hållbarhet. Vad bilderna uttryckte verkade inte överensstämma med hur planerarna tolkade varken bilen eller bilisten. Planerarna tycktes söka efter möjligheter att förstå bilen som ett potentiellt hållbart färd sätt, något de upplevde som svårt och motsägelsefullt. En konsekvens av detta var att planerarna inte talade om bilen i termer av positiva eller attraktiva budskap. Snarare tolkade de bildernas innehåll i sig. Hur detta tar sig till uttryck är temat för detta avsnitt.

När jag bad planerarna välja ut en bild som de menade gestaltade ett icke-hållbart resande var det särskilt en av bilderna som fångade deras uppmärksam. På bilden (bild 1, bilaga 2) ser vi en ung, vit man i en stor, amerikansk bil. Under jackan skymtar hans bara överkropp. Han ler inbjudande. Den nakna huden i kombination med den stora bilen och de starka färgerna gör att en koppling mellan maskulinitet och bilen betonas. När jag bad planerarna peka ut en bild som exemplifierade ett icke-hållbart resande valde de oftast bilden på den unga mannen. Det verkar initialt vara okomplicerat för dem att tolka bilden som ett exempel på det icke-hållbara resandet. Men planerarna lyfte också fram flera aspekter i bilden som gjorde det svårt för dem att hålla fast vid en sådan tolkning.

Hur Hedwig talar om bilden exemplifierar några av planerarnas uppfattningar om att bilden inte på ett korrekt sätt förmedlar problematiken med icke-hållbara resor:

Malin: Finns det några bilder som, nej det här, det här är en dålig bild för hållbart resande?

Hedwig: den där (bild 1) känns inte så där jätte *miljövänlig*, han ser ju cool ut och häftig ut så. Men det känns väldigt, jag vet inte, sexistiskt och macho liksom på något sätt. Plus att den där bilen är nog inte så bränslesnål.

Malin: sexistisk, hur tänker du då?

Hedwig: ja, men, han sitter där och visar bringan och känns, det ser väldigt traditionellt manligt ut på något sätt. Eller så där, lite macho, lite ”ska du hänga med mig i bilen” så.

Malin: att det blir lite för stereotyp?

Hedwig: ja

Hedwig beskriver hur hon uppfattar gestaltningen av mannen, där hon lyfter fram att bilden, enligt henne, är ett exempel på en stereotypisk framställning av män. Men att hon också lyfter fram att bilen inte uttrycker ett hållbart resande tyder på att hon jämför bilden med ett budskap om bilen som hon skulle vilja förmedla, exempelvis att den här typen av bil inte är bränslesnål. Jag tolkar det som att Hedwig tar avstånd från möjligheten att med hjälp av ett könskodat budskap kommunicera att bilen är problematisk ur ett miljöhänseende. Hedwig vill inte låta sig förknippas med stereotypiska budskap om genus.

När Hannes väljer bilden som ett exempel på en icke-hållbar resa väljer han att tolka den utifrån en logik som framförallt betonar fritidsaktiviteter:

Var är miljön där? Att han står still? Det är fint läder i sin amerikanska bil som förmodligen har en V8 som slukar oändligt. Men oftast så går inte de där bilarna så många mil. (...) Det är inte de som är miljöbovarna eftersom de släpper faktiskt ut långt mindre än de konventionella bilarna. Entusiastbilarna de putsas ju mest på och skruvas mest på, det vet jag, jag har själv veteranbil. Den går max 50 mil om året. (Hannes)

Här är ett exempel på det jag i föregående kapitel analyserade med hjälp av begreppet jagmetodologi. Jag menar att Hannes använder sina egna erfarenheter av veteranbilar när han drar slutsatsen att den porträtterade situationen inte kan förstås i termer av hållbarhet och ohållbarhet. Även om Hannes, precis

som Hedwig ovan, lyfter fram det potentiellt icke-hållbara i bilden, är det inte ett sådant budskap som Hannes läser in i den. Hannes pekar på att när bildens syfte formuleras som skildringen av ett intresse, något som entusiasmerar, en aktivitet som snarare handlar om att stå i verkstaden än att släppa ut koldioxid, framstår bilen inte längre primärt som ett bensinslukande sätt att resa på. Det är användningen av bilen – hur den används, hur ofta den används, hur många mil som körs i den - som avgör om den är ett hållbart eller icke-hållbart färdmedel. För Hannes gestaltar bilden inte ett potentiellt sätt att porträttera en icke-hållbar resa på. Istället tolkar han den som uttryck för ett fritidsintresse.

Också Hampus uttrycker skepsis gentemot föreställningen att män i sådana bilar kan tolkas som uttryck för icke-hållbara resenärer:

Alltså det är en klyscha. Det där är inte ens en sådan här typisk bilälskande ungdom utan det där är bara en klyscha. En hunk i en bil, en amerikanare. Det är inte så det ser ut idag utan kidsen, de kör ju omkring i japanska och ombyggda streetracers och kör som idioter inne i staden. (Hampus)

Här ser vi hur Hampus skiljer på å ena sidan vad han uppfattar som budskapet i bilden och å andra sidan ett sätt att representera ett "verkligt" problem med bilen. Att gestalta ett intresse för bilen med hjälp av en stereotypisk representation av en ung bilist ger inte en korrekt bild av det intresse för bilen som enligt Hampus faktiskt är problematiskt. Hampus förhåller sig till en föreställningen om staden som jag beskrev i kapitel 4, där att köra bil i innerstaden lyftes fram som en central del av problemet med det icke-hållbara resandet. Hampus verkar också förhålla sig till en diskurs om ungdomar som oansvariga i trafiken. Dag Balkmar (2012) har studerat dessa till synes oansvariga ungdomar, som han kallar "car modifiers" (på svenska "moddare"). Moddarna, för det mesta unga män, förkroppsligar i mångas ögon det faktum att unga män är överrepresenterade i bilolyckor med dödliga utgångar. Balkmars poäng är att moddarna förhåller sig till föreställningarna om dem genom att ta extra ansvar för trafiksäkerheten. Samtidigt är de också rädda om sina bilar, som de lagt ned mycket tid, energi och pengar på, och vill inte att de ska ta skada i onödan. Balkmar pekar dock på att moddarnas intresse för bilen bär ekon av ett samhälle som premierar bilismen eftersom moddarna förhållar sig och omhuldar bilen som artefakt.

Innan jag lämnar bilden på den unga mannen i den amerikanska bilen vill jag peka på en sista tolkning av den. Hans menar att mannen på bilden i själva

verket är en hållbar resenär, vilket här innebär någon som till vardags nyttjar kollektivtrafiken – en tolkning som jag menar lyfter fram klassaspekter:

Jag kan tänka mig att när han åker till Volvo, Olofströmsverken, så åker han säkerligen kommunalt (...) för han behöver alla sina pengar till bilen och han är ju i regel ute och åker de tider som det inte är rusningstrafik. Det är inte några parkeringsavgifter för han är ju oftast ute på kvällen. (Hans)

Även för Hans signalerar bilden en ung mans intresse för bilen, och även Hans tar avstånd från att ett sådant intresse per automatik innebär ett icke-hållbart resande. Hans identifierar istället män som dessa som tillhörande den arbetande klassen. Genom att arbeta på Volvo på dagarna och roa sig med veteranbilen på fritiden stödjer han bilindustrin på flera sätt. För att ha råd med bilen på fritiden väljer mannen på bilden bort bilen i vardagen. Han blir på så sätt en bussresenär, en resenär som kan tolkas som hållbar. Hans vänder på bilden av den manliga bilisten som miljöbov och lyfter fram en alternativ tolkning, nämligen att ett intresse för bensinslukande bilar till och med kan hänga ihop med ett vardagligt hållbart resande.

Bilden på den unga mannen i bilen kan tolkas i termer av ”hypermaskulinitet”, en extrem form av maskulinitet som litteraturvetaren Stacy Alaimo (2009) menar kan ta sig uttryck i relation till mäns intresse för stora, bensinslukande bilar (se också Hultman, 2011). Alaimo menar att det är viktigt att uppmärksamma hur den västerländska kulturen uppmuntrar och reproducerar många mäns intresse för stora bensinslukande bilar. Att älska bilen, både som artefakt och idé, gestaltas ofta som ett framgångsrikt sätt att vara man på. Alaimo argumenterar för att den problematiska relationen mellan män och bilar borde vara ett tema när klimatproblematik diskuteras.

Utifrån tidigare forskning om länkarna mellan män och bilar var en av mina tankar när jag valde bilder att föra in kopplingen mellan män, passion och bilar i intervjuerna. Den unga mannen med den bara överkroppen är ett sådant exempel. Min analys av hur planerarna talade om bilden visar däremot att några av planerarna menar att ett intresse för bilar inte behöver gestalta det (o)hållbara resandet. Framförallt Hannes och Hans tolkar bilden utifrån en fritids-logik. Det kan kopplas till en av slutsatserna i kapitel 4 där jag visade att planerarna framförallt betraktar den vardagliga arbetspendlingen med bil som ett uttryck för problematiken med resandets miljöpåverkan. Det är bilarna som i rusningstrafik körs genom stadskärnan dag ut och dag in som enligt planerarna kännetecknar den problematiska bilismen. I bilden på den unga mannen i den

amerikanska bilen fann Hannes och Hans inga tecken som tyder på att han är den typen av vanebilist.

När planerarna beskrev bilden på en annan bilist, en medelålders, vit man som sitter i en bil, aktualiserade de ett annat tema om männen och deras i vissa hänseenden tvivelaktiga kärlek till bilen. På bilden (bild 2, bilaga 2) ler mannen stort samtidigt som han med ena handen håller i ratten och med andra handen gör tummen upp. Henry menar på ett skämtsamt sätt att det är något oklart vilken typ av resa som bilden gestaltar, om budskapet pekar på att hållbara resor är positiva, eller tvärtom om mannen gestaltar en icke-hållbar resenär:

Tror du att han sitter där och ”jag kör en biogasbil”, tror du det är det han säger. Jo, men det tror jag att han känner. Men nu är jag cynisk egentligen för jag tror inte att han är särskilt miljömedveten. (Henry)

Henrys tolkning av bilden är ett exempel på när planerarnas förväntningar på bilderna inte stämmer överens med vad de menar att bilderna uttrycker. Henry tycks vilja tolka bilden som att den förmedlar ett budskap om den hållbara bilresan. Ur ett sådant perspektiv kan bilden tolkas att det är positivt att köra med biogas. Men eftersom Henry tolkar mannen som att han är bekväm i sin bil ifrågasätter han mannens eventuella intresse för miljöfrågan. Han verkar i själva verket tycka att mannen är ett typexempel på en icke-hållbar resenär. Även Hillevi verkar tolka mannen som en icke-hållbara resenär:

Han tar nog bilen till alla ställen han. Jo han kanske äger en cykel men den använder han nog inte så ofta utan det är bilen som gäller, tror jag. Jag tror inte att han åker buss. Och åker han något annat än sin bil - fy vad jag har förutfattade meningar ((skratt)) - så är det väl taxi om han inte kan köra själv om han har varit på fest. Jag tror inte att han skulle ta bussen ((skratt)). (Hillevi)

Hillevi lyfter fram en föreställning om mannens oföränderliga beteende som det centrala i bilden. Att vara oförmögen att välja ett annat färd sätt än det färd sättet man alltid valt framställs av Hillevi som negativt. Hillevi tolkar mannen som en inbiten bilist. Hon framställer framförallt bussen som ett icke-val för män som dessa. Bilen och bussen görs till varandras motsatser, där den ena föreställs vara åtråvärd och den andra ointressant. Samtidigt tydliggör Hillevi att hon talar utifrån just föreställningar – att hon använder sig av sina egna fördomar om mannen. Hon använder, precis som Henry ovan, med andra ord humorn som ett sätt att distansera sig från den egna tolkningen. Även Henrik använder humor för att tala om mannen i bilen som exempel på en vanebilist:

Sen han här med tummen upp han gillar också sin bil det ser man. Men han kan man nog ändå lyckas prata med tror jag på något sätt ((skratt)). Han ser liksom, han är nöjd där med bilen men samtidigt så, jag tror liksom att han har aldrig provat. Han har aldrig suttit i en buss någon gång ((skratt)) så om man bara ger honom möjligheten och åker med honom och visar liksom att här nu kommer du faktiskt rätt smidigt fram ändå. Du slipper leta parkeringsplatser [...] Då kanske man kan övertala honom ((skratt)). (Henrik)

Henrik använder mannens yttre attribut, och framförallt den väl synliga tummen, för att peka på att mannen saknar en förändringspotential att övergå till andra färdssätt än bilar. Tolkningen stämmer överens med vad Henry och Hillevi redan lyft fram. Trots att alla tre på ett tydligt sätt visar att deras föreställningar om mannen är generaliseringar eller övertolkningar beskriver de ändå problemet med vanans makt i relation till de hållbara resandet. Men humorn kan också peka på att planerarna vill göra det tydligt att de själva uttrycker föreställningar som är deras personliga snarare än professionella.

Humorn har inte varit lika närvarande när planerarna har talat om bilder som de menar uttrycker önskade budskap om hållbara resor, det vill säga budskap som är positiva ur deras perspektiv. Ett undantag är när planerarna talar om "kostymnissen", en figur som liksom mannen med den glada uppsynen i bilen kopplas ihop med mäns vilja eller ovilja att byta färdssätt. Att använda humorn kan alltså ha att göra med ett visst sätt att tala om män. Men varför står det nära till hands för planerarna – trots de "generaliseringar" som de själva menar präglar deras föreställningar - att tolka dessa män som inbitna bilister med liten möjlighet att förändra sitt beteende?

I forskning om bilen ur ett genusperspektiv lyfts ofta mäns passionerade och irrationella kärlek till bilen fram (Mellström, 2004; Landström, 2006; Balkmar & Joelsson, 2010; Dahl m.fl. 2012). Mäns förhållande till bilen beskrivs som problematiskt bland annat för att den förstärker bilismen som system på ett symboliskt plan. Detta kan ta sig uttryck bland annat genom att planerare uttrycker sig nedvärderande om mäns föreställda oförmåga att sluta kör bil och istället resa mer hållbart. Den irrationella kärleken till bilen framstår som löjväckande (Dahl m.fl. 2012). Detta kan förklara varför Henry, Hillevi och Henrik kritiserar den glada mannen i bilen på grund av hans icke-hållbara vanor med hjälp av humor och sarkasm. Mäns inbitna, och oreflekterade, kärlek till bilen framställs som ett problem i relation till hållbart resande - men ett problem som det går att skratta åt. Planerarna i studien tycks också vara medvetna om att det kan framstå som generaliserande att tala om män på det

här sättet. En sådan tolkning gör det förståeligt varför de använder humor. Humor tar udden av ett potentiellt överträdande av ett tabu, nämligen att uttrycka sig sexistiskt om en grupp baserat på kön (Speer, 2002).

Det visade sig således vara komplext för planerarna att tala om bilen som ett icke-hållbart val av färd sätt. Planerarnas föreställningar om hur bilen faktiskt används i vardagen var relevanta för hur de förstår bilresan som ett möjligt uttryck för hållbart resande. Planerarna tolkar de bilister som vanemässigt kör till arbetet varje dag som icke-hållbara, men att däremot ha ett passionerat intresse för bensinslukande bilar behöver inte vara ett problem ur hållbarhetssynpunkt. Den icke-hållbara bilresan är den resan som görs vanemässigt, i staden och varje dag.

En av bilbilderna väckte helt andra reaktioner än de övriga bilderna. Bilden på en kvinna som kör bil iklädd niqab aktualiserade det fjärde och avslutande temat för kapitlet: nämligen rörelsefrihet.

Att inte kunna prestera hållbarhet

I kapitlet har planerarna hittills framställt möjligheten att *välja färd sätt av rätt skäl* som en möjlighet att få helsingborgarna att inse att olika färd sätt kan fylla olika syften. Planerarna menar att det är ett sätt att påvisa att bilen - i motsats till vad de menar att många utgår från - inte alltid möjliggör den bästa, den behagligaste och mest effektiva resan. Bilden på en kvinna i niqab (bild 13, bilaga 2) ställde dessa utgångspunkter på prov. Bilden porträtterar en kvinna som kör bil. Hon har ena handen på ratten och blicken är fixerad på vägen framför henne. Hon ser ut att vara ensam i bilen. I bakgrunden syns en parkeringsplats kantad av palmer. Förutom en detalj i silver på huvudduken, är kvinnan helt klädd i svart.

Den här bilden visade sig vara svår för planerarna att tala om. Många av planerarna kommenterade inte bilden alls men tittade och rörde vid den. Andra uttryckte sig trevande om den. Hur Heidi beskriver bilden är talande:

Och så är det bilden med tjejen här då. Men ja, jag har inget att säga. Det är svårt att säga hur det är. (Heidi)

För Heidi genererar bilden inga omedelbara tankar som hon vill dela med sig av. Genom att omtala den bekräftar Heidi att bilden finns, men visar att det är

svårt att vidare analysera den. Framförallt verkar det vara svårt att tala om bilden i termer av hållbart och icke-hållbart resande.

Även Henry ger uttryck för att det är en svår bild att prata om:

Malin: Ja, finns det någon [bild] som tvärtom, då som signalerar något annat. Icke hållbara resor som du inte skulle använda för att göra reklam för hållbara resor.

Henry: (...) Jag kör mycket bil alltså, det gör jag alltså för all del. Det är ju inte, det är ju inte bra. Då gäller det att minimera avtrycket på det viset. Men jag tror att den här bilden, nu vet jag inte alltså, jag tycker det är lite synd. Jag vill inte vara, lägga några värderingar på slöjan och så vidare. Men här är hon i alla fall ensam i bilen.

Henry närmar sig bilden genom att referera till sin egna erfarenheter av att köra bil. Metoden att referera till sig själv är, som jag visade i kapitel 5, ett sätt för planerarna att förstå människor lika dem själva. Här använder Henry sina erfarenheter som bilist för att peka på att han och kvinnan har något gemensamt. För Henry är bilden ett exempel på en resa som han utifrån sin professionella ståndpunkt vill kritisera: att köra bil ensam är ett exempel på en icke-hållbar resa. Att kvinnan i bilen bär slöja gör det svårare för honom att låta bilden representera denna problematik. Att Henry påpekar att han inte vill värdera slöjan antyder att bilden kan vara belastande för honom att analysera. Han vill inte uppfattas som någon som har negativa värderingar kopplade till slöjan. Ett sätt att hantera problematiken är att undgå att tala om hållbart resande som ett möjligt tema i bilden. Helena uttrycker istället att bilden på den muslimska kvinnan är en "tillgänglighets-bild":

Och den här [bilden] ser mer ut som en tillgänglighets[bild]. Det är väl bara att man ser inte så många. Man ser inte så många muslimska kvinnor som är fullständigt täckta med bara ögonen fram som kör bil, och genast så får man en association till att, med alla fördomar, att kvinnor i den här gruppen kör inte bil. Så det var ju kul för henne att hon kunde det då. (Helena)

Genom att benämna temat på bilden som "tillgänglighet" menar Helena att bilresan kan vara positiv trots att den belastar miljön negativt. Helena framställer tillgänglighet som en logisk utgångspunkt för att förklara varför kvinnan i slöjan inte kan värderas i termer av hållbarhet eller icke-hållbarhet. Utanför den kontexten blir bilden en annan och budskapet mer positivt. Kontexten tillgänglighet erbjuder Helena en möjlighet att tolka vissa kvinnors bilresor som positiva. Bilden pekar på att just denna kvinna är fri att röra sig så

som hon vill, medan andra muslimska kvinnor kanske inte har samma möjlighet. Samtidigt innebär det att bilden inte kan användas i sammanhang där hållbara resor påtalas.

Rörelsefrihet som tema aktualiseras ännu mer tydligt av Hampus:

Ja, alltså det är ju någon slags genusperspektiv som finns ju här definitivt med den här kvinnan i Lexusen. Med slöjan i arabvärlden någonstans verkar det som. Där hon kanske bara kan åka bil. Det är det enda som står till buds. Hon får inte lov att, det tror man ju, att hon inte får lov att resa på något annat sätt. (Hampus)

Också Hampus använder sig av en *rörelsefrihetslogik* när han menar att snarare än att handla om hållbara resor, är det genusfrågor som denna bild uttrycker. Genom att tolka bilden utifrån om kvinnan har möjlighet att resa så som hon önskar kan Hampus istället för att tala om hur bilresan kan göras hållbar, eller visa på hur ett icke-hållbart sätt att resa kan gestaltas, tala om vilka möjligheter som kvinnor i arabvärlden har att köra bil. Hampus föreställer sig att dessa kvinnor har begränsad rörelsefrihet och att bilen därför bör betraktas som en möjlighet för henne. Huruvida hon bryr sig om miljön - som planerarna undrade om den medelålders mannen i bilen eller mannen som läste tidningen på bussen gjorde - framstår inte som en relevant fråga att ställa.

När planerarna istället för att tala om hållbart resande väljer att tolka bilresan som en fråga om rörelsefrihet påminner det om ett sätt att tala om resor som feministiska transportforskare och planerare med intresse för jämställdhet tidigare har uppmärksammat (se exempelvis TRANSGEN, 2007, s. 42f, Larsson & Jalakas, 2008). För planerarna i denna studie är rörelsefrihet endast en relevant fråga för vissa kvinnor. Att kvinnan i bilen bar slöja gjorde att planerarna aktualiserade temat. Jag tolkar det som att intersektionen mellan kön och etnicitet var avgörande för om planerarna tolkade bilderna utifrån rörelsefrihet eller hållbarhet. Carina Listerborn (2011) har analyserat hur muslimska kvinnor med slöja uppfattar det offentliga rummet. Listerborn menar att antagandet att muslimska kvinnor har begränsad rörelsefrihet ofta tas för givet. Hon pekar på att det ofta är uppfattningar om kvinnorna, så som att alla muslimska män förtrycker och att alla muslimska kvinnor är förtryckta, som förminskar deras handlingsutrymme i det offentliga. När planerarna i denna studie tolkade bilden på kvinnan med slöjan i bilen blev diskursen om rörelsefrihet användbar.

Bilden på kvinnan i bilen aktualiserar således ett genustema som planerarna kände sig "tvingade" att förhålla sig till. Istället för att diskutera bilden ur ett hållbarhetsperspektiv hänvisar planerarna till ett genustema (Hampus), uttryckligen undviker att värdera slöjan (Henry), och talar om svårighet att prata om bilden (Heidi). Jag tolkar planerarnas sätt att tala om kvinnan i niqab som att bilden framstår som farlig för planerarna att diskutera. Att planerarna påpekar att kvinnors rörelsefrihet är viktigt för dem, kan betraktas som en strategi för att undgå att bli negativt tolkade. Det framstår som att planerarna betraktar det som omöjligt att låta kvinnan i niqab porträttera vare sig en hållbar eller icke-hållbar resenär. Susan Speer (2002) menar att motstånd är en vanlig strategi när genusrelationer diskuteras i samtal. Planerarna kan uppleva att det finns en risk att jag som forskare (med ett uttalat genusperspektiv) kommer att tolka dem "fel" om de gör vissa kopplingar mellan kvinnan i slöjan och hennes bil.

En risk med att konstruera vissa kvinnors resor som en fråga om rörlighet snarare än om hållbart eller icke-hållbart resande, är att framförallt muslimska kvinnor stereotypiskt konstrueras som icke-rörliga. En kvinna i slöja som kör bil avviker från en sådana förståelse och bilden på henne tolkas därför som avvikande. Listerborn (2011) drar i sin studie om beslöjade kvinnor slutsatsen att när muslimska kvinnor rör sig i det offentliga, stör det bilden av dem som förtryckta och icke-mobila. Kvinnor i slöja gör därför motstånd enbart genom att vistas i det offentliga rummet. En konsekvens blir att de ofta får utstå nedsättande och diskriminerande kommentarer och blickar (Ibid.). När den muslimska kvinnan förekommer i mitt material kommenteras hon inte på ett uppenbart nedvärderade sätt, snarare tvärtom. Men att hon kan vara en person med möjlighet att själv välja hur hon reser framstår inte som en möjlighet. Att reproducera föreställningen att muslimska kvinnor inte har en egen agens krymper handlingsutrymmet för dessa kvinnor.

Det finns likheter mellan hur planerarna framställer muslimska kvinnors möjlighet att välja färdssätt med hur några av planerarna diskuterar bilden av en rullstolsburen kvinna utanför en buss (bild 9, bilaga 2). Kvinnan är vit, har kortklippt hår, bär glasögon och ser glad ut. Några informanter betonar i relation till bilden att det är viktigt att handikappanpassa bussar och att det är bra att rullstolsburna kan åka buss. Ett sådant exempel är hur Henry beskriver kvinnan:

Den här bilden tycker jag visar att det finns inga ursäkter för att inte åka kommunalt. Kan de, kan ta mig tusan du. [...] Men hon tror jag mycket väl kan ha ett välbetalt arbete. Glad, ser välmående ut och har funnit sig rätt väl i tillvaron och är rätt trygg kanske och har ett bra jobb. Åker buss. (Henry)

Henry lyfter här fram attribut hos kvinnan som han menar är viktiga att bussresor förknippas med. Han framställer därför kvinnan som glad och med ett välbetalt arbete. Att hon utifrån sin positiva livssituation valt att åka buss kan göra att även andra resenärer lockas till bussen. Henrys resonemang påminner om hur planerarna konstruerar cykeln som en hållbar transportartefakt. Han framställer sig som medveten om att personer med funktionshinder kan ha svårt att ta bussen: "det finns inga ursäkter".

Andra planerare är dock inte övertygade om huruvida bussen är ett rimligt färdmedel för personer med funktionshinder. Hans menar exempelvis att bussen inte är optimal för rullstolsburna:

Kvinnan i rullstol, det är ju jättebra att man handikappanpassar bussar så att det är hög och sänkbart, så att det går att rulla på. Men vad fasen, sitter man i rullstol, låt dem åka taxi. (Hans)

Här konstruerar Hans funktionshinder som ett acceptabelt skäl till inte resa med buss. Hans verkar förhålla sig till vad han menar är ett gängse sätt att tala om hållbara resor, där alla bör resa hållbart. Hans upplever att kraven på hållbara resor i vissa fall framstår som orimliga. Han menar att om man är rullstolsburen kan bussen framstå som ett mindre lämpligt färd sätt. Medan Henry konstruerar kvinnan på bilden som aktiv, positionerar därmed Hans henne som passiv och i behov av hjälp.

Precis som jag poängterade tidigare blir en konsekvens av att planerarna talar utifrån en rörelsefrihetslogik att kvinnan - i och med hennes funktionshinder - inte kan utgöra ett gott exempel på en hållbar resenär. Det framstår inte som rimligt för Hans att en resenär som begränsas av ett funktionshinder också kan och bör välja att resa hållbart. Svårigheten att kombinera tillgänglighet med hållbarhet bekräftas av Hannes:

Men, det ser ju smidigt ut här i alla fall att kunna ta sig. Den är ju anpassad så att man kan åka i samma höjd. Det är inte säkert att det är jättemycket smidigare att ta sig i bilen. Nej, jag vet inte, det här är, blir en diskussion om tillgänglighet. Vi pratar ju om miljöresenärer, vi vill ju inte göra avkall, många av bussarna har ju väldigt högt ställda tillgänglighetskrav, alltså handikappanpassningar. Men det är väl bra, men jag vet inte, vi försöker ju lite hålla isär det här med tillgänglighet och säkerhetsfrågorna. [...] Det får inte bli för många budskap. [...] Det är viktigt för många, för en del är det ju väldigt viktigt. Det är väl skönt att det inte är några trappor för henne på bussen. (Hannes)

Hannes framhåller vikten av att budskap om resor bör vara enkla. Att tala om tillgänglighet komplicerar möjligheten att kommunicera ett budskap om hållbart resande. Hur Hannes beskriver den ambivalens han känner inför bilden visar hur svårt det är för några av planerarna att kombinera två olika budskap, rörelsefrihet och hållbart. Genom att tolka kvinnan i rullstol som att hon först och främst är funktionshindrad blir det svårt att låta henne uttrycka också andra budskap om resor, exempelvis att det är positivt att resa hållbart. Möjligheten att kommunicera ett budskap om hållbart resande genom att använda sig av rullstolsburna personer blir liten.

När planerarna talar om val av färdmedel och möjligheten att övertala människor att välja rätt sätt att resa implicerar detta föreställningen om att färdmedel väljs utifrån personliga preferenser. Att samtala om människor som planerarna tolkar utan förutsättningar att välja blir ytterst komplicerat. Att skilja på budskap om hållbara resor och budskap om tillgänglighet eller rörelsefrihet är ett sätt för planerarna att hantera problematiken. Det blir tydligt genom att planerarnas tolkningar av bilden på en kvinna i slöja. Istället för att diskutera om den muslimska kvinnan värdesätter eller tvärt om inte bryr sig om resors miljöpåverkan, diskuteras hennes resor i termer av frihet och tvång. Det samma gäller bilden på en rullstolsburen kvinna. Hennes bussresa konstrueras snarare som en tillgänglig resa än som en hållbar resa. Alla resenärer förväntas inte prestera hållbarhet.

Avslutande diskussion

I detta kapitel har jag argumenterat för att när planerare talar om olika sätt att förmedla gångbara budskap om hållbart resande blir möjligheten att attrahera resenärer som reser hållbart *av rätt skäl* viktigt.

Planerarnas föreställningar om vilka skäl som ligger bakom val av färdssätt används av dem för att avgöra vad färdssättet ska få för betydelse i termer av hållbarhet. Bilen kan exempelvis framstå som icke-hållbar om den körs slentrianmässigt i vardagen, men går enligt planerarna inte att tolkas i sådana termer om det främsta syftet med bilen är att ha den som ett roligt fritidsintresse (istället för att använda bilen för arbetspendling). Färdssätt kan med andra ord inte uppfattas som hållbara eller icke-hållbara i sig själva, utan det är användningen av färdssätten som enligt planerarna är det centrala. Arbetspendling verkar vara den kontext som planerarna anser sig kunna tala om i termer av hållbara eller icke-hållbara resor. För att cykeln ska framstå som hållbar bör syftet med cykelresan vara att ta sig till jobbet, gärna på ett sätt som framstår som kul, hälsosamt eller utmanande.

Planerarnas utsagor har analyserats med ett dubbelkonstruktivistiskt angreppssätt. Jag har undersökt hur planerare använder sig av sociala kategorier när de tolkar (transport)teknik, men också hur deras uppfattningar om teknik påverkar hur de förstår olika kategorier av resenärer. Jag har därför i kapitlet synliggjort hur planerarna använder sig av attribut som kostymer, slöjor och rullstolar för att tolka färdssätt och resenärer. Planerarnas analys av bilden föreställande en kvinna i slöja är ett exempel på hur en kombination av kön och etnicitet möjliggör planerarnas tolkningar av bilden. Jag menar att en sådan analys möjliggörs av ett dubbelkonstruktivistiskt och intersektionellt perspektiv.

Analyserna i detta kapitel pekar på ett överordnat skript om hållbara resor: den hållbara resan som *lustfylld*. Den hållbara resan ska erbjuda resenären ett mervärde och den ska framförallt framstå som rolig och attraktiv. Men planerarnas föreställningar om vad som är en lustfylld resa är inte okomplicerat. Planerarnas förståelse av hållbara resor och hur dessa resor kan framställas som tilltalande för helsingborgarna är präglade av genderiserade och rasifierade föreställningar liksom av klassdimensioner. I det följande kommer jag att diskutera på vilka sätt det lustfyllda skriptet kan fungera som exkluderande eller inkluderande. Jag ska analysera detta tema genom att peka på två förutsättningar som behöver uppfyllas för att resor av planerarna ska uppfattas som lustfyllda.

Den första förutsättningen för den lustfyllda hållbara resan är att den ska vara "lätt". Att planerarna föreställer sig den hållbara resan som lätt kan alltså tolkas både bokstavligt och symboliskt. I intervjuerna tar planerarna avstånd från situationer som visar att resor kan vara annat än positiva. Bussresan ska vara en

plats för vila, en möjlighet att koppla av. Cykelresan ska istället underlätta en hälsosam och aktiv livsstil. När resenärerna förknippar dessa värden med cykeln eller bussen framstår den hållbara resan som lätt. Här är Tora Fribergs (2005) idé om resans tyngd applicerbar. Friberg menar att transportsystemet i stor utsträckning är anpassat efter en "normal" resenär som transporterar sig utan problem. När kroppen inte möter motstånd blir den osynlig. Kroppar som däremot bryter mot normen - kanske för att de sträcks ut och blir större, tyngre, med hjälp av en barnvagn, eller rullstol - blir väl synliga och får "tyngd". Friberg poängterar att "resans tyngd" är socialt konstruerad, en konsekvens av en könsblind planeringsnorm (ibid.).

Det sätt på vilka några av planerarna i min studie tolkar både den kostymklädda mannen och den cyklande mamman passar in i en sådan tolkning. Medan den ena kroppen förflyttar sig nästan viktlöst, beroende av enbart sig själv, är den andra kroppen utvidgad och inkluderar ansvar för också andra kroppar (barn) och dessutom för ett hushåll (som behöver mat som måste inhandlas). Även om cyklarna på bilderna rent tekniskt är anpassade efter resenärernas olika ändamål, blir det svårt för planerarna att upprätthålla den åtråvärda länken mellan hållbart resande och vardagen. Om resenären har en rullstol, en barnvagn, matvaror, eller barn att hålla reda på, stämmer inte budskapen om den hållbara resan överens med dem. Då föreställer sig planerarna att bilen är ett mer lämpligt färdmedel. Bilen betraktas därför av planerarna som ett färdmedel som kan göra det tunga lätt, medan bussen och cykeln gör det tunga tyngre. Bilden på den cyklande mamman är ett exempel som både bekräftar och utmanar denna tolkning. För andra planerare kan resan vara tung men ändå rimlig.

Den andra viktiga förutsättningen för att planerarna ska kunna upprätthålla skriptet om den lustfyllda hållbara resan är deras föreställning om att resor kan och bör väljas. Planerarna utgår från föreställningen att den hållbara resan är ett resultat av ett medvetet val, där olika resor har olika fördelar som resenären kan ställa mot varandra. Det är i relation till valfrihet som exempelvis kostymen blir aktuell. Kostymen är en symbol som planerarna ser en potential i. Analysen av planerarnas tolkning av bilderna pekar på att en man i kostym signalerar att han, till följd av ekonomiska privilegier, har möjlighet att göra (rätt) val när han reser. Att han då väljer ett hållbart sätt att resa visar att hållbara färdmedel som cykeln är attraktiva. Med hjälp av begreppet *statusarbete* har jag visat hur vissa resenärer enbart med sin närvaro (på bussen eller på cykeln) kan höja ett färdmedels status och få andra resenärer att göra "rätt" val.

Men även färd sätt kan göra statusarbete åt resenärer. Det förklarar varför bilen fortsätter att framstå som attraktiv för exempelvis äldre män: bilen tillåter dem att utstråla status. Några av planerarna i denna studie hoppas att spårvagnen ska kunna höja kollektivtrafikens status och därmed framstå som ett alternativ till bilen. Planerarna föreställer sig att resenärer väljer färd sätt utifrån vilket färd sätt som kan få dem att framstå som attraktiva. Rätt färd sätt kan exempelvis få resenären att uttrycka ekonomiskt välstånd. Det dubbelkonstruktivistiska perspektivet synliggör att rätt resenär också kan få färd medlet att framstå som attraktivt. Planerarna föreställer sig framförallt män som intresserade av att signalera välstånd. Denna föreställning leder till att vissa resenärer framstår som mer intressanta än andra för att kunna användas i sammanhang där hållbart resande förespråkas på bild: de få gärna föreställa resurstarka män. Jag tolkar det som att resurssvaga människor inte har samma möjlighet som resurstarka att framstå som attraktiva hållbara resenärer. De kan inte få de statuskänsliga resenärerna att cykla eller åka mer buss.

Även om planerarna utgår från att resenären ofta har möjlighet att välja färd medel pekar andra delar av analysen på att de också förhåller sig till en föreställning om att vissa resenärer inte bör eller kan omfattas av kravet att välja den hållbara resan. I kapitlet exemplifieras planerares konstruktioner av icke-valfrihet av en kvinna i slöja samt av en rullstolsburen resenär. Istället för att omformulera antagandet om att den hållbara resan bör väljas, faller mindre privilegierade resenären utanför planerarnas konstruktion av den hållbara resenären. De får representera andra aspekter av resande som planerarna också förhåller sig till, som resande som ett sätt att vara mobil på, det vill säga en tillgänglighetsfråga. Konsekvensen är att planerarnas definition av den hållbara resenären krymper. Definitionen blir snäv, endast privilegierade och fullt mobila resenärer tillåts symbolisera det hållbara. Mindre privilegierade resenärs symboliska utrymme för att resa av miljöskäl krymper.

Valfrihet framstår avslutningsvis som ett viktigt tema för att förstå planerarnas skript för budskap om hållbart resande. Den attraktiva resenären har *möjlighet* att välja bilen men *väljer* trots detta cykeln eller spårvagnen. Valfrihet snarare än rörelsefrihet är centralt för att en resenär ska göra hållbara resor på rätt sätt.

I detta kapitel har jag analyserat planerarnas föreställningar om attraktiva budskap om hållbara resor med hjälp av planerarnas analys av bilder på resenärer. Vissa bilder möjliggjorde för planerarna att göra analyser om hållbara resor, så som den cyklande mannen i kostym eller mannen som hade en egen

stund på bussen. Andra bilder utgjorde en större utmaning för planerarna. Bilderna på bilister stämde exempelvis inte överens med hur de föreställde sig bilen som hållbar eller icke-hållbar.

Även i nästa kapitel analyserar jag vilka budskap om hållbara resor som går att utläsa i bilder på resenärer. Jag kommer att undersöka de skript om hållbara resor och hållbara resenärer som finns i Helsingborgs planer, policy och annat material som beskriver resande. Återfinns den cyklande mannen i kostym? Används andra bilder för att skildra bilresorna? Är uppdelningen mellan arbetspendling och resan som fritidsnöje tydlig även i dessa bilder? Det avslutande kapitlet fokuserar på de bilder som Helsingborgs stad använder sig av för att kommunicera resors miljöpotential.

7. Hållbara resor på bild

I Helsingborg verkar det alltid vara vackert väder, det är soligt och varmt. Helsingborgarna klär sig sommarlätt i kjolar, chinos och kavajer. Det är lättsamt, trevligt och roligt att resa i Helsingborg. Oavsett om man sitter på bussen, cyklar (med hjälmen på!) i gröna, lummiga miljöer eller lånar en bil från bilpoolen har man ett glatt humör. Man ler.

Ovan beskriver jag några av intrycken jag får när jag betraktar bilderna i de dokument som Helsingborgs stad använder för att beskriva planeringen för hållbart resande. Bilderna porträtterar resande och resenärer, de fyller hållbart resande med mening. De producerar skript som bidrar till att normalisera eller marginalisera olika resenärer. I det här kapitlet undersöker jag vilka skript som präglar planer, policy och annat material som Helsingborg stad använder för att på olika sätt aktualisera temat hållbara resor.

Jag har i avhandlingens föregående kapitel undersökt planerares föreställningar om hållbart resande, hållbara färdssätt, hållbara resenärer samt staden som en plats för hållbara resor. Enligt planerarna finns det många sätt att tolka hållbarhet på. Vem som reser, vilket färdssätt som används och på vilket sätt samt ändamålet med resan är faktorer som planerarna använder för att omtolka och avgränsa det hållbara. Planerares föreställningar har visat sig bygga på flera mångfacetterade antaganden om vem eller vilka som står för de ohållbara bilresorna. De föreställer sig olika sätt bilister kan lockas till vad planerarna anser vara mer hållbara sätt att resa men betraktar också bilen som legitim i vissa sammanhang. Hur ser då de bilder ut som används i tryckta material som producerats för att beskriva kommunens arbete med planeringen för hållbara resor? Kommer bilismens negativa konsekvenser att synliggöras? Kommer den dåliga luften att gestaltas på bild? Är drömmen om en bilfri innerstad närvarande? Återkommer den eftersträvade (och mångbottnade) bilden av bussen som ett rum för ”en egen stund”? Kommer det stressiga vardagslivet att vara ett viktigt tema också i plan-dokument? Eller är det helt andra aspekter som betonas när hållbara resor porträtteras på bild i kommunens tryckta material?

I kapitlet kommer jag först att beskriva hur analysen har gått till samt vilka bilder som jag har analyserat. Jag kommer sedan att analysera dessa bilder. Jag frågar mig vad bilderna berättar om den hållbara staden, om vilka resenärer som kan betraktas som hållbara och om vilka färdssätt som får plats i ett hållbart transportsystem. Jag undrar också vilka sociala kategoriseringar som används i bilderna för att spegla resande. Präglas bilderna av några särskilda maktförhållanden? Påverkar det synen på vad och vem som är hållbar?

Analysen är uppdelad i tre teman. Först undersöker jag hur resors miljöpåverkan tar sig uttryck i bilderna. Jag kommer sedan specifikt att visa på hur bilen och bilismen skildras. Till sist pekar jag på vilka sociala kategoriseringar som fungerar som särskilt normerande i bildmaterialet. I den avslutande diskussionen lyfter jag förutom viktiga analytiska poänger också frågan om bildmaterialet uppvisar paralleller, likheter eller diskrepanser i relation till planerarnas föreställningar såsom jag tidigare analyserat dem. Stämmer den bild av hållbart resande som dokument och broschyrer ger uttryck för med planerarnas föreställningar om det hållbara?

Om analysen

Bilderna som analysen bygger på återfinns i Helsingborgs stads planarbeten och policydokument. Jag har också analyserat projektet *Den hållbara resans* verksamhetsplaner och verksamhetsberättelser. Slutligen har jag analyserat bilder från broschyrer som har använts för att informera kommuninvånarna om hållbara resor. Dokumenten skiljer sig åt såtillvida att de har olika syften. Medan planer och policy syftar till att beskriva kommunens mål och riktning, är syftet med exempelvis broschyrerna att få människor att ändra sitt beteende och resa mer hållbart.²⁰ I det samlade materialet fanns ett hundratal bilder. Efter att jag uteslutit bilder som inte tydligt gestaltade resande återstod sextiosju bilder. Dessa bilder skildrar resande, mer specifikt människor som transporterar sig med bil eller buss, som cyklar eller går. En första överblick av materialet syftade till att synliggöra vilka färdssätt som skildrades ofta respektive mer sällan, samt vilka resenärer (baserat på framförallt kön och ålder) som skildrades med vilka färdssätt. Jag valde sedan ut ett dussintal bilder för en mer detaljerad analys. De utvalda bilderna representerar på olika sätt mitt

²⁰ Se bilaga 5 för en beteckning över de studerade dokumenten. Se också kapitel 2 där jag mer utförligt beskriver metodologiska aspekter av dokumentstudien.

helhetsintryck av bildmaterialet. Analysmetoden är inspirerad av Adele Clarkes (2005) metod för att studera bilder.

Den detaljerade analysen bygger på tre olika läsningar av bilderna. Bilderna har lästs *kontextuellt* för att synliggöra i vilket sammanhang de används och vad de därför är tänkta att representera. Jag uppmärksammar i vilka dokument samt var i dem som bilderna förekommer. Jag noterar också om det finns förklarande bildtext eller inte. Jag vill betona att jag inte är intresserad av texten som sådan och inte heller om bilderna representerar texten på ett rättvist sätt eller inte. Men för att kunna tolka bilden är det viktigt att förstå det sammanhang i vilket den används. Jag har också gjort *bildnära läsningar* av bilderna. Den bildnära läsningen syftar till att beskriva vad bilderna förmedlar om det explicita temat, det vill säga planering för hållbart resande, miljöfrågor och förändring av resvanor. Slutligen har jag läst bilderna för att fånga *symboliska* innebörder i dem. Den symboliska läsningen syftar i det här kapitlet till att belysa hur sociala kategoriseringar används i bilderna och vad det innebär för förståelsen av det hållbara resandet.

Min strävan med analysen är att peka på övergripande tendenser i det samlade bildmaterialet. Jag ger exempel på hur Helsingborgs stad speglar resande och vad detta säger om hur hållbara resor och hållbara resenärer definieras i stort. Bilderna som förekommer i kapitlet utgör därför ett tvärsnitt av det samlade bildmaterialet. De utvalda bilderna analyseras i detalj. Det innebär att jag lyfter fram intressanta aspekter i just dessa bilder. Analysen kan med andra ord beskrivas som både specifik och generell. För att kunna kontrastera mot det generella ger jag också exempel på ett fåtal bilder som bryter av vad de flesta andra bilderna uttrycker.

Bildmaterialet

Jag inleder min analys med att först övergripande beskriva bilderna i relation till hur ofta och hur sällan olika färdssätt och resenärer representeras samt vilka konstellationer av färdssätt och resenär som är vanligast. Genomgången syftar till att påvisa generella drag i bilderna.

Det samlade materialet har en relativ jämn fördelning mellan de olika färdssätt som illustreras. Bilderna föreställer gångtrafikanter (19 st.), cyklister (18 st.),

bilister (13 st.) och kollektivtrafikanter (12 st.). Det förekommer också kollage på olika typer av resenärer (5 st.) Jag kommer senare i kapitlet att diskutera vad denna symmetri i bildmaterialet pekar på.

På bilderna gestaltas en blandning av vuxna kvinnor och män samt barn. Att porträttera en ensam man (16 st.) eller kvinna (14 st.) är vanligast. Kombinationen man/kvinna är heller inte ovanlig (6 st.). Kvinnor förekommer också tillsammans i par (4 st.), men inga bilder föreställer två eller flera vuxna män. Barnen fotograferas ensamma eller i grupp (15 st.) eller tillsammans med en vuxen kvinna (6 st.)²¹. Endast i ett fall gestaltas barn tillsammans med en vuxen man. Bilden föreställer en man, en kvinna och två barn i ett parkeringshus. Några bilder porträtterar flera kvinnor, män och barn. Endast på en bild är det otydligt om personen i fråga gestaltar en man eller en kvinna. Ett fåtal äldre personer förekommer, oftast i relation till kollektivtrafiken. Tonåringar är heller inte välrepresenterade. Resenärernas ser oftast ut att vara mellan 20 och 50 år. En person med ett synbart funktionshinder finns med på bilderna. Bilden föreställer en kvinna som med hjälp av en rullstol tar sig ombord en buss. Kännetecknande för de flesta bilderna är att de föreställer vita personer. Av de nästan sjuttio bilderna är det endast 8 bilder på personer som kan beskrivas som icke-vita. Hur olika sociala kategoriseringar används för att fylla det hållbara resandet med mening kommer jag att återkomma till senare i kapitlet.

Bilderna är i de flesta fall fotografier. De förefaller vara tagna av professionella fotografer och verkar vara iscensatta. Några av bilderna har en annan karaktär och verkar vara foton som dokumenterar den praktiska verksamheten. Dessa bilder förekommer framförallt i dokumenten från den *Den hållbara resans* verksamhetsberättelser. Fyra bilder är tecknade illustrationer som föreställer människor som samtalar om resande. Tre av dessa bilder förekommer i en broschyr som informerar om biogas till personfordon. Den fjärde bilden illustrerar *Smart trafikant i bostadsområden* som är ett av delprojekten i projektet *Den hållbara resan*. Illustrationerna använder ett humoristiskt bildspråk, vilket inte kan sägas om de övriga bilderna.

²¹ Det är värt att notera att antalet bilder på barn i en av broschyrerna (7 st.), representerar hälften av de totala bilderna på barn. Broschyren heter "Vänlig väg till skolan" och informerar om säkra sätt för barn att utan föräldrar gå till skolan.

Analysen är strukturerad enligt tre teman som tillsammans pekar på olika sätt att förstå hållbara resor och hållbara resenärer på. Det första temat som diskuteras är att bilderna präglas av harmoni.

De harmoniska resorna

Inledningsvis beskrev jag ett idealiserat Helsingborg: en plats där det är roligt (och soligt!) att resa. Det samlande intrycket av bildmaterialet är att bilderna illustrerar resor som positiva. Resenärerna ser oftast glada ut. Ingen situation verkar obehaglig eller ansträngande. En känsla av harmoni genomsyrar bilderna. Resenärerna som skildras är påtagligt tillfredsställda. Vi får exempel på människor som har valt att resa hållbart. Bilderna reflekterar de positiva följderna av att resa miljövänligt. De som reser framstår som hälsosamma, vi möts av smala, friska, glada och fräscha resenärer. Vi påminns inte om att kroppar åldras eller att sjukdom eller ekonomiska svårigheter kan förhindra oss att resa på det sättet vi önskar. Att resa hållbart porträtteras som ett sätt att uppnå ett visst mått av lycka.

Jag menar därför att skriptet för det samlande bildmaterialet kan beskrivas som harmoniskt. Syftet med att redan nu tydliggöra detta överordnande skript är att harmoni är ett tema som genomsyrar de flesta bilder som jag kommer att analysera i kapitlet. Jag kommer att undersöka hur harmoni skildras, vilka krav ett harmoniskt skript ställer på resenären samt vilka aspekter som döljs när harmoni betonas. Mitt första exempel på det harmoniska skriptet är bilden på en cyklande man:

Figur 1, bild från Helsingborgs stads miljöprogram, "Miljöprogram för Helsingborgs stad 2011-2015", s. 18. Foto: Arkivbild, Helsingborg stad

Bilden porträtterar en cyklande man i lediga kläder och med hjälm på huvudet. Hjälmen signalerar att han är mån om sin säkerhet. Det stora leendet välkomnar någon som betraktaren inte ser. Han står upp på cykeln, kanske har han bråttom att komma fram till den som väntar på honom. Bilden uttrycker att cykeln passar ihop med en aktiv livsstil. Bilden verkar föreställa en resenär som har valt rätt färdmedel. I bakgrunden ser vi ett grönt lövverk. Naturen frodas runtomkring honom. Att cykla associeras i bilden till att vara i balans med naturen.

Bilden används i stadens miljöprogram för att introducera temat "hållbart transportsystem". Den tar upp en hel sida och har ingen förklarande bildtext. På nästa sida i miljöprogrammet får vi veta att staden satsar på bland annat cykling som ett sätt att öka det hållbara resandet. Bilden signalerar att cykling är ett enkelt och roligt sätt att bidra till ett mer hållbart Helsingborg. Men bilden ger också ett recept på lycka i samband med cykling. En bild från stadens översiktsplan är snudd intill identisk:

Figur 2. Bild från Helsingborg stads översiktsplan: "ÖP 2010 – en strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling", s. 39. Foto: Arkivbild, Helsingborg stad

Den cyklande kvinnan på bilden ser lika glad ut som mannen, även hon ler stort mot någon eller något utanför bilden. Precis som mannen har hon hjälm på sig. Kvinnan är klädd för en fartfylld cykeltur en solig dag. Bilden återfinns i stadens översiktsplan i ett avsnitt som har med logistik att göra. Staden beskriver här sina riktlinjer för lokalisering av arbetsplatser och företagsverksamhet. En utgångspunkt för lokaliseringen är att kommunen vill undvika att tung trafik leds in i centralorten eftersom luftkvaliteten behöver förbättras här. De blommande syrenerna i bakgrunden och kvinnans positiva uppsyn signalerar att luften inte alls är dålig eller i behov av förbättring. Bilden ger uttryck för att planeringen för de hållbara resorna har lyckats. Bilderna på de lyckliga cyklisterna uttrycker tydligt att det är positivt att cykla.

Också gångtrafikanter skildras på detta harmoniska sätt. Ett sådant exempel är fyra barn som fotograferats bakifrån när de är ute och går, troligtvis på väg till eller hem ifrån skolan:

Figur 3. Bild från broschyren "Vänlig väg till skolan" (Malmö stad). Foto: Jenny Leyman

Bilden återfinns i en broschyr som informerar om att det är hälsosamt, säkert och roligt att gå till skolan. Broschyren har delats ut till helsingborgarna i samband med en informationskampanj om hållbara resor. I likhet med bilderna föreställande cyklister är barnen porträtterade i en grön och lummig miljö. Att de går tillsammans, fyra på rad, signalerar gemenskap. Att gå, i motsats till att exempelvis åka bil, ger intrycket av att vara en rofylld stund, ett tillfälle att umgås med vänner. Men det är inte skoj och skratt som framförallt präglar bilden. Att det är barn som går ensamma i en ljus och attraktiv miljö signalerar att det är både tryggt och säkert att promenera. Bilar och därmed också en farlig trafikmiljö är frånvarande. För barn är hållbara resor en dubbel vinst: både ur ett säkerhetsperspektiv och ett miljöperspektiv framstår det som positivt att gå.

Ett sista exempel på det harmoniska skriptet skildrar ett par som tillsammans rastar hunden:

Figur 4, bild från *Trafikstrategi för Helsingborg: "Trafiken i morgondagens Helsingborg"*, s.17.
Foto: Arkivbild, Helsingborgs stad

Personerna på bilden är klädda i enkla fritidskläder. De har promenadvänliga skor och likadana kepsar på huvudet. De är ute och går längt havet som syns i bakgrunden. Att gestalta en situation vid havet gör att bilden får en lokal prägel. Helsingborgarna kan föreställa sig själva gående längst strandpromenaden en varm och solig dag som denna. Att vara ute och gå med hunden ersätter inte tydligt en bilresa. Snarare ger det intrycket av att promenera är en möjlighet till rekreation och en möjlighet att ha en intim stund med sin partner. Att vara ute och gå kräver dock en god luftmiljö. Bilden gestaltar en vision om hur livet i den hållbara staden kan vara.

Sociologen Mike Featherstone (1994) beskriver hur kroppen i det senmoderna samhället har blivit människans främsta uttrycksform. Kroppen har blivit ett redskap för att påvisa att vi är tillfredsställda, lyckliga och lyckade. Att visa upp en frisk, hälsosam kropp innebär att visa att vi duger som människor, menar Featherstone. Att vara hälsosam blir enligt denna logik individens ansvar. I mina exempel är det just dessa värden som framhävs. En sådan tolkning innebär också att personer som inte kan uppvisa en hälsosam kropp inte heller lever upp till det ansvar som samhället tillskriver dem. På så vis blir den hälsosamma kroppen

moralisk, den signalerar ett rätt sätt att hantera sin fysik. Bilderna på cyklisterna, liksom på det promenerande paret, ger uttryck av att vinsten med den hållbara resan framförallt är en gångbar kropp. Detta blir enligt Featherstones resonemang detsamma som ett gångbart jag. Att gå och cykla kopplas i bildmaterialet ihop med unga, friska, glada kroppar. Bilderna sänder ut budskap om rätt sätt att bete sig när man reser.

Madeleine Akrich (1992) menar att moralen är ett viktigt element av skript. Eftersom skript handlar om att ge ledtrådar till användaren om hur en teknik ska användas, går det också att i skripten utläsa hur teknik inte bör användas. Skript kan förstås som en guide till vad som är rätt och vad som är fel beteende. I bilderna på cyklisterna och gångtrafikanterna finns det med andra ord budskap om hur man som cyklist bör uppträda, men också hur man inte ska uppträda. Praktiken att cykla eller gå tillskrivs välmående och energi. Möjligheten att det finns personer som varken är smala, lyckliga eller unga känns främmande, sådana personer får inte plats i det harmoniska skriptet.

Det finns stora likheter mellan å ena sidan hur det harmoniska skriptet tar sig uttryck och å andra sidan hur planerarna som skildrades i föregående kapitel önskade framställa resor som enkla, roliga och lustfyllda. Jag använde då begreppet *resans tyngd* för att beskriva vilka resenärer som inkluderas eller exkluderas till följd av planerarnas skript om hållbara resor. De kroppar som presenteras i Helsingborg stads bildmaterial uppvisar ingen *tyngd*, det vill säga aspekter som gör att resan upplevs som belastande. Jag menar att begreppet *resans tyngd*, i likhet med hur Tora Friberg (2005) använt begreppet, kan förstås bokstavligt. I det här sammanhanget bör begreppet dock framförallt förstås som symboliskt. Det är hur personerna skildras som utan problem, varken fysiska eller mentala, som gör att de hållbara resorna framstår som motsatsen till tunga.

Framställningen av framförallt cyklingen som hälsosam pekar på att man cyklar för sin egen (kropp)s skull, inte för några andra värden. Även om att cykla, istället för att ta bilen, skulle kunna innebära vinster för miljön, är miljöfrågan i sig tämligen frånvarande i bilderna. Att cyklisterna omges av gröna miljöer antyder dock att även naturen vinner på att man cyklar. Det är naturen som lågmält påminner betraktaren om att det är hållbart resande som är det övergripande temat. Syrenerna som ramar in bilden av den cyklande kvinnan, och det gröna lövverket som skymtar bakom mannen med det bländande leendet, påminner om att miljön kan gagnas av valet av cykeln som färdsmätt.

Samma lummiga miljö återfinns i bilden på de promenerande barnen. I bilden på paret som rastar hunden är det havet och stranden som får representera miljön. Bilderna påminner om planerarnas visioner av den hållbara staden som jag analyserade i kapitel 4. Här tillåts människor resa utan dålig luft, utan buller och trängsel till följd av bilarna inne i staden. Även om naturen är närvarande i bilderna är det tydligt att framförallt den cyklande mannen befinner sig inne i en stad, i bakgrunden syns fasaden på en större byggnad. Det dominerande intrycket av bilderna är att eventuella risker, problem eller motsättningar med att resa är frånvarande. Att framställa resor på detta sätt förutsätter en bild av resenären som ointresserad eller opåverkad av miljöfrågor. Det blir paradoxalt eftersom de ändå antas ta ansvar för de egna resorna. Negativa konsekvenser av icke-hållbara resor, exempelvis dålig luft, är i stort sätt frånvarande i det studerade materialet. Det harmoniska skriptet erbjuder med andra ord recept på lycka till resenärer, samtidigt som eventuella problematiker med resor osynliggörs.

Det harmoniska skriptet mötet motstånd

Det är inte självklart att resor måste förstås som enkla och roliga, utan hänvisning till de problem som planeringen faktiskt syftar till att hantera. Sociologerna Martin Letell, Göran Sundqvist och Mark Elam (2011) har analyserat ett bildmaterial från Göteborgs stad som syftar till att få göteborgarna att ändra resvanor. Deras analys visar att val av färdmedel framställs som ett val som individen gör för att hantera olika typer av risker. Risk definieras i deras bildmaterial på flera sätt. Att välja bilen kan innebära hälsorisker i form av fetma och luftföroreningar. Det kan också innebära en gatubild dominerad av bilar med bilköer och skadliga utsläpp som följd. Slutligen kan bilberoende leda till klimatkatastrofer. Göteborgs stad använder sig bland annat av en mycket talande bild av en översvämmad stad där Göteborgsoperan delvis ligger under vatten:

Figur 5, Bild från "Klimatbroschyren". Foto: manipulerad bild. Producerad av Stormen kommunikation på uppdrag av Trafikkontoret, Göteborgs stad och använd av kampanjen Nya Vägvanor.

Bilden tar upp en helsida i broschyren som uppmanar göteborgarna att resa på mer miljövänliga sätt. Beträktaren möts av en stad som drabbats av en katastrof. Halva staden är täckt av vatten. Genom att peka ut byggnader som är bekanta för de flesta göteborgarna får bilden en tydlig lokal prägel. Bildtexten lyder: "Växthuseffekten ger extremt väder i Göteborg. Dina val gör skillnad". Genom att använda sig av bilder som dessa menar Letell m.fl. att kommunen använder sig av en visuell argumentation som bygger på konfrontation:

If there is a confrontational logic at work in the campaign, it is more local: the imagery seeks to bring world risk society into our own backyard, into the neighborhood. The image depicts a familiar Gothenburg, hit by disaster, and it seems to be saying that the city, rather than the deprived people in a faraway place, is asking you to make a choice. (Letell m.fl., 2011, s. 114)

Detta är ett exempel på en kommun som har valt att framställa resor som i högsta grad avgörande för klimatet. Syftet med kampanjen som bilden är hämtad ifrån är att tydliggöra att resor har negativa miljökonsekvenser. Göteborgarna uppmanas till att resa mer hållbart. På så sätt kan de bidra till att avvärja en allt mer hotande klimatkris. Genom att göra klimatproblem till en lokal fråga kan staden ställa krav på invånarna att hantera denna risk. På så sätt synliggörs miljökonsekvenserna av ett samhälle som premierat bilismen.

Helsingborgs stad använder sig i sitt bildspråk av en helt annan strategi, det vill säga att peka på resor som harmoniska och nyttiga för var och en. Med hjälp av ett icke-konfrontativt bildspråk kan staden använda sig av bilder som skildrar glada människor, roliga sätt att resa och gröna miljöer för att hållbart resande ska framstå som enkelt och lustfullt. Bilderna signalerar att Helsingborgarna inte behöver ta ansvar för miljöfrågan. Snarare är det ett individualiserat ansvar för den egna kroppen och den egna hälsan som framställs som det reella budskapet om hållbara resor. Men det finns bilder också i Helsingborgs planeringsdokument som betonar andra aspekter av resor och som därför utmanar det harmoniska skriptet.

Stadens tidigare cykelplan från 2007 inleds med en argumentation för varför en cykelplan behövs. Här anges det att det finns flera olika skäl till att öka cyklandet, såväl för samhället som för individens skull. Denna text ackompanjeras med bilder som på olika sätt skildrar miljöproblematiker. Ett exempel är den här bilden:

Figur 6, Bild från Helsingborgs stads cykelplan: "Cykelplan 2007 för Helsingborgs stad", s. 4. Foto: Arkivbild, Helsingborg stad

Bilden föreställer ett litet barn som står på en övervuxen grusväg. I bakgrunden ser vi en bil. Det anmärkningsvärda med bilden är att barnet har en skyddsmask över munnen. I relation till vad som anges i texten, att cykling leder till "bättre luft, mindre buller och mindre trängsel", förstår betraktaren att vad som riskeras med att välja bilen framför cykeln är att barn kommer att drabbas negativt av valet. Barns möjligheter att andas frisk luft har med våra val av resor

att göra. I bakgrunden av barnet ser vi en personbil vilket pekar på att det finns ett samband mellan bilen och skyddsmasken. Privatbilismen framstår som problematisk, som ett hot mot barnens hälsa. Det är vanligt att använda barn i relation till reklam eller annan visuell kommunikation som har med miljöbudskap att göra (Lindgren 2013). Bilden ovan visar att barn kan symbolisera sårbarhet. Genom att porträttera ett barn som särskilt utsatt för miljöföroreningar sänder cykelplanen ut ett budskap om att en dyster framtid väntar oss om vi inte agerar på ett särskilt sätt. Kontrasten mellan ett oskyldigt barn och dålig luft är skarp.

Ett annat exempel på hur staden använder hotet om en sämre miljö för att få helsingborgarna att göra miljömässigt bättre val finns i broschyren "Tänkt på vad du har i tanken". Syftet med broschyren, som Helsingborg stad har producerat, är att få helsingborgarna att tanka med biogas. Den har delats ut bland annat i en dörrknackningskampanj där stadens invånare fått information om hållbara reser genom besök från kommunen. Broschyren har illustrerats av Emma Hamberg, en populär serietecknare och författare, och föreställer människor som på olika sätt funderar på biogas. En av bilderna föreställer en bekymrad kvinna, som nyvaken sitter vid frukostbordet:

Figur 7, bild från broschyren "Tänkt på vad du har i tanken?" (Helsingborgs stad) Illustratör: Emma Hamberg

Kvinnan på bilden uttrycker en önskan om att kunna bidra till ett mer hållbart samhälle. Hon är orolig för att bilen har negativa konsekvenser för såväl naturen, barnen som privatekonomin. Bilen gestaltas inte i fysisk form i bilden. Men den är ändå närvarande som något eftersträvanvärt. Att köra bil ställs mot bilismens negativa konsekvenser. För kvinnan är det ett svårt val. Genom att bilden använder ett direkt tilltal och ett språk som är lättillgänglig, om än en aning tillskruvat, gestaltas hon som någon det är lätt att sympati för. Dilemmat hon uttrycker förväntas vara ett dilemma vi alla känner igen oss i. I bilden bemöts kvinnans oro med ett förslag på möjligheten att förena det åtråvärda bilkörandet med miljöhänsyn. Biogas är svaret, ett svar som på bilden levereras av en liten fågel. Fågeln gestaltar uttrycket ”en fågel viskade i mitt öra”, ett sätt att påminna betraktaren om att biogas erbjuder en möjlighet att förbättra både samvetet och miljön. Fågeln kan också tolkas som en representant för den genom miljöförändringar hotade naturen. Genom biogasen kan fågeln (och lammen, och abborrarna) undgå hotet om undergång. Levererad av naturen självt framstår biogasen som ännu mer löftesrik.

Hur fågeln i bilden tillskrivs agens påminner om hur Kathryn Yusoff (2010) argumenterar för att djur i relation till miljöfrågor ofta antar mycket symboliska roller. Djur fungerar, exempelvis i kampanjer för att påskynda eller initiera ett ökat miljöarbete, som ”iconic species”. Yusoffs exempel är hur isbjörnen i många sammanhang fått representera miljöproblematiken. Genom att poängtera isbjörnens utsatthet kan klimatfrågan få ett ansikte. I egenskap av en symbol för utsatthet kan djur, påpekar Yusoff, få oss att lägga märke till klimatförändringar eller miljöhot och uppmuntra till handling. Även Hermansson (2003) visar i en analys av bilder i en reklamkampanj för miljövänliga persondatorer att utsatta djur kan fungera som ett sätt att upplysa människan om problemen med vår miljöbelastade livsstil. Fågeln roll i bilden ovan är att uppmärksamma att det finns miljövänliga sätt att göra bilresor på.

Gemensamt för bilderna i detta avsnitt är att de alla syftar till att uppmuntra till flera hållbara resor. Men symboliken som används är väldigt olika. Bilden på barnet med skyddsmask och illustrationen på den oroade kvinnan ifrågasätter den i annat fall enhetliga bilden av resor som frikopplade från klimatförändringar, luftföroreningar och hälsorisker, som de harmoniska bilderna var exempel på. Genom bildens konfrontativa bildspråk framstår riskerna med bilismen som extremt tydliga: luften kommer att försämrats så pass mycket att barnen (och vår gemensamma framtid) är hotad. Bilden erbjuder ingen lösning

på problemet med bilismen, den uppmärksammar den istället på ett väldigt tydligt sätt. Bilden på den oroade kvinnan talar till människors diffusa oro för vad det slentrianmässiga användandet av bilen kan leda till. Här presenteras dock en lösning på kvinnans bryderier och på bilars negativa miljöpåverkan: kör gärna bil, men tanka den med biogas. Men dessa bilder är undantag. Majoriteten av bilderna från det studerade materialet liknar istället de inledande bilderna på människor som reser hållbart.

Flera forskare har uppmärksammat hur konsumtionen av miljövänliga varor idag framställs som individens (enda) möjlighet att bidra till att avvärja hotet mot klimatet (Skill, 2008; Soneryd & Uggla, 2011, Klintman, 2012; Gyberg & Rundgren, 2013). Mina exempel har visat att även i detta sammanhang är föreställningen om individens ansvar för miljöfrågor applicerbar. Bilderna som Helsingborgs stad använder för att kommunicera hållbart resande kan tolkas som ytterligare en manifestation av samhällets ökande individualisering. På majoriteten av bilderna framställs vinsterna av ett individuellt ansvar som just individuella. Det är resenärerna själva som ska bli lyckliga och välmående genom att resa. Hållbara resor framstår som positiva framförallt för den enskilda individen. Det sammanfaller väl med planerarnas uppfattningar om att helsingborgarna kan fås att resa mer hållbart genom att betona cykel- och bussresors positiva värden, som jag visade i kapitel 6.

Jag har nu gett två exempel på bilder som erbjuder det harmoniska skriptet motstånd. Bilden representeras här som ett hot (som i fallet med det utsatta barnet) samt ett eftersträvansvärt men problematiskt sätt att resa (som i fallet med den oroade kvinnan). I kapitlets nästa tema visar jag vilken typ av bilder som generellt används för att skildra det som framställs som icke hållbart resande, det vill säga resor med bil.

Inget biltrubbel

I bildmaterialet ges ungefär lika stor plats åt bilar, cyklar, kollektivtrafik och fotgängare. De olika sätten att resa på framställs också på ett liknande sätt, där det som jag i föregående avsnitt poängterade är resors positiva aspekter som betonas. Det går inte att avgöra genom att studera bilderna om det är något sätt att resa som i planeringsdokumenten betraktas som sämre eller bättre. Också den potentiellt besvärande bilen förknippas med ett hållbart resande. I dokumenten representeras bilen som ett färdmedel som kan bidra till att uppnå

det hållbara resandet. Den hållbara bilen kan nämligen vara en miljöbil, en bil som tankas med biogas eller en bil som körs utifrån principer om sparsamt körande. Bilen föreslås också bli hållbar genom samåkning eller via bilpoolen.

Snarare än att gestalta de negativa aspekterna av bilismen kan bilderna på bilarna i det studerade materialet sägas fortsätta fylla bilen med symbolik som stärker bilens positiva laddning och därigenom bilismen som system. Jag kommer nu att ge fyra exempel på hur bilismen på bild får positiv förstärkning. Jag kommer att lyfta fram vilken typ av symbolik som används i bilderna för att förstärka bilismen. Mitt första exempel är en bild på ett barn som leker med en bil:

Figur 8, bild från *Trafikstrategi för Helsingborg: "Trafiken i morgondagens Helsingborg"*, s. 6

Foto: Joakim Karlsson / JKF Photo.

Bilden föreställer ett litet barn som är dryga året gammalt. Barnet är klätt i jeans och tröja, kläder som kulturellt kodas som kläder för pojkar. Det blonda håret är klippt i en kort frisyr. Barnet kryper på en asfalterad gata och håller en leksaksbil i handen. Bilden återfinns i stadens trafikstrategi i ett sammanhang där man beskriver trafiksituationen i Helsingborg. Man målar här upp ett scenario där Helsingborg tar ansvar för nationella och internationella transportbehov, vilket förklaras skapa de lokala miljöproblemen. Med hjälp av bilden på den lekande pojken målas en positiv bild av framtiden upp. Under förutsättningen att omställningen till en miljövänlig bilism kommer att äga rum berättar bilden att helsingborgarna även i framtiden kommer att kunna fortsätta ha bilen i sina liv. Precis som i bilden på flickan med skyddsmask används här barnet symboliskt för att påminna om att resandets miljökonsekvenser är något som framtida generationer inte behöver oroa sig för. Medan flickan i

skyddsmask lyfte fram bilen som hot lyfter bilden ovan istället fram bilen som ett löfte.

En annan central aspekt av bilden är att den exemplifierar hur pojkar socialiseras till att bli bilister. Att män, så väl vuxna som små pojkar, attraheras av bilen tas genom bilder som dessa för givet. Mäns förhållande till bilen naturaliseras, det vill säga framställs som något medfött. Att koppla ihop manlighet med bilar är ett vanligt förekommande tema, både i vardagliga sammanhang och i forskningen. Från ett genusperspektiv har bilen uppmärksamats som en teknik laddad med kulturella symboler som på olika sätt stärker eller utmanar föreställningar om kön. Trots att både män och kvinnor kör bil, tolkas mäns förhållande till bilen som mer naturligt än kvinnors. Att köra bil, och att älska bilen, blir ett sätt att göra maskulinitet på (Balkmar, 2012; Peterson McIntyre, 2010; Landström, 2006; Mellström, 2004; Scharff, 1992). Samtidigt har andra forskare (Polk 1998, 2003; Alaimo, 2009; Dahl, 2011) också påpekat att behovet av fler hållbara resor ifrågasätter bandet mellan män och bilar som enbart positivt.

Kontexten hållbart resande skulle med andra ord kunna erbjuda ett ifrågasättande av bandet mellan män och bilar som positivt. Istället inger dock bilden på den lekande pojken ett löfte om att pojkar, och i förlängningen män, även i framtiden kommer att kunna fortsätta med lustfyllda lekar med bilen. I kapitel 6 visade jag att planerarna inte gärna ifrågasätter att man kan ha bilen som ett positivt fritidsintresse. Istället vill de representera det vardagliga pendlandet som upphov till problematiken med resors negativa miljöpåverkan (även om planerarna anser att vissa resenärer - företrädesvis barnfamiljer - trots det kan fortsätta köra bil, ett argument som blev extra tydligt i kapitel 5). Några av de manliga planerarna uppgav att de själva finner nöje i veteranbilar på fritiden. Bilden på pojken kan tolkas i liknande termer. Den visar att det inte är inställningen till bilen som är problematisk eller i behov av förändring. Bilen som sådan behöver göras mer hållbar, men det i sig ifrågasätter inte pojkars rätt att engagera sig i ett vad som antas vara ett grundläggande (och tidigt grundat) intresse. Bilden på det lekande barnet utmanar varken bilismen eller maskulinitet, snarare ger bilden uttryck för att dessa företeelser samspelar.

I det bildmaterial som jag har studerat förekommer det inga resenärer som framställs som icke-hållbara resenärer. Det kan förklaras av att skriptet om hållbara resor i hög grad bygger på ett osynliggörande av resors klimatpåverkan. Pojken med bilen kan tolkas som en försäkran om att det inte behöver vara

negativt att vara bilist. Det finns plats för bilen i morgondagens Helsingborg, för att parafrasera planen som bilden återfinns i. Jag har redan lyft fram att det i bilderna finns olika förslag på hur vi kan fortsätta att köra bil men ändå visa en omtanke om miljön. Biogas föreslås vara ett bränsle som möjliggör fortsatt bilism. På så sätt kan personer som kör bil på biogas beskrivas som hållbara resenärer. Ett exempel på en sådan resenär är en bild som gestaltar tankning:

Figur 9, bild från "Den hållbara resan. Verksamhet 2010", framsida. Foto: Arkivbild, Helsingborg stad

Bilden föreställer en person som håller i ett tankmunstycke. Handen och armen syns, liksom underdelen av kroppen, men varken ben, överkropp eller ansikte är synliga. Beträktaren ges dock ledtrådar om att personen på bilden är kvinna eftersom hon har en feminint kodad klädsel på sig, närmare bestämt en beige dräkt. Bilden återfinns på framsidan av "Den hållbara resans" verksamhetsberättelse från 2010. Bildtexten lyder: "Var tionde tankning sker i onödan. Sparsamt körande". Bilden ger ett exempel på en resenär som tankar när hon behöver det och därför kan fortsätta använda bilen som färdmedel. Bilden ifrågasätter länken mellan bilen och miljöbelastning. Den visar snarare att bilen kan vara ett hållbart sätt att resa, om den bara används på rätt sätt.

Jag menar att bilden också iscensätter feminitet på ett intressant sätt. Som jag ovan pekade på är bilen manligt kodad, och bilden på pojken med bilen belyser denna kulturella tolkning som naturlig. På denna bild uppvisar kvinnan en teknisk kompetens i relation till bilen när hon tankar den. Den kvinnliga kroppen utför på så sätt maskulinitet. Hon utmanar länken mellan män, maskulinitet och bilen. Samtidigt betonas feminitet i bilden på flera sätt. Kvinnan är klädd i feminina kläder. Genom de feminina symbolerna förstärker kvinnans *framträdande* feminitet. Men eftersom hon återfinns i en maskulint kodad miljö, vid bensinpumpen, hållandes i ett tankmunstycke, utmanar kvinnans *uppträdande* feminitet.

Det påminner om norska STS-forskaren Elin Kvandes (1999) studier av kvinnliga ingenjörer, där hon menar att kvinnorna ofta önskar uttrycka feminitet genom sina kläder ("dress in lace and frills") (Kvande, 1999, s. 305) "trots" att de verkar i en värld som både numerärt och symboliskt uttrycker maskulinitet. Att uttrycka feminitet blev för ingenjörerna viktigt i en värld som annars dominerades av maskulinitet. Kvande pekar på att när de yttre attributen inte utmanas, utmanas heller inte den övergripande bilden av maskulinitet och feminitet som något som görs av män respektive kvinnor. Detta sker även på bilden av den tankande kvinnan. Kodningen av bilen som maskulin utmanas men inte uttrycken för vad som föreställs vara kvinnligt och manligt. Samtidigt utmanar bilden kodningen av bilen som maskulin.

Frågan är vilket arbete som bilden gör i relation till temat om de hållbara resorna. Genom att uppmärksamma tankning, och dessutom miljövänlig tankning, som en feminin aktivitet bryter bilden mot den etablerade föreställningen att det är männen som står för den problematiska bilismen (som exempelvis framgick i föregående kapitel 6). Bilden på den tankande kvinnan erbjuder en ny tolkning av bilen. Bilen kan i denna tolkning erbjuda en möjlighet för bilister att ta ansvar för miljön snarare än att vara del i det ohållbara transportsystemet. Att symboliskt ladda en bild föreställande en hållbar version av bilen gör det möjligt att ta avstånd från den gamla uppfattningen om mannen och bilen som miljöbovar. Det finns flera exempel på bilder i materialet där genusrelationer används för att förstärka bilen med positiva värden. Jag kommer nu att visa på två sådana bilder.

I broschyren *Vinst varje mil* förespråkas sparsam körning. På omslaget till broschyren finns denna bild:

Figur 10, bild från broschyren "Vinst varje mil" (Trafikverket) Foto: Ulf Palm.

Bilden föreställer en kvinna och en man som tankar en bil. Kvinnan håller i ett munstycke som hon riktar mot bilens tank, betraktaren förstår att hon är i begrepp att tanka bilen. Mannen står bakom kvinnan och lutar sig framåt, eventuellt håller han om henne. Bilden ackompanjeras av rubriken "lär dig knepen som får tanken att räcka längre". Situationen, att två personer hjälps åt att tanka en bil, framstår som konstruerad och därför symboliskt laddad. Att gestalta tankningen som en gemensam ansträngning kan tolkas som att även omsorgen för miljön kan betraktas som en gemensam ansträngning som inkluderar samtliga parter i så väl parförhållandet som i samhället. Parets ansträngningar visar att personbilismen kan göras mindre miljöbelastande. Om människor anpassar sina bilresor, lär sig att köra sparsamt eller att tanka grönt, kommer de att kunna fortsätta köra bil. Trots hotet om klimatproblem ger bilden löftet om att bilism kommer att bestå. Bilden visar hur det skall bli möjligt för den lilla pojken i den tidigare bilden att fortsätta behålla sitt positiva förhållande till bilen, det vill säga genom att övriga bilister tar sitt personliga ansvar och bidrar till att göra biltransporterna mer miljövänliga. Bilden visar med andra ord att miljövänlig bilism är möjlig.

Genom att låta ett par bestående av en man och en kvinna ta ansvar för att göra bilismen miljövänlig laddas den hållbara resan med den positiva värderingen jämställdhet. Jämställdhet betraktas i Sverige som en norm som heterosexuella par bör leva upp till, och att vara jämställd förknippas med att vara modern (Egeberg Holmgren 2011; Holli, Magnusson & Rönnblom, 2005; Roman &

Peterson, 2011). Att gestalta en hållbar resa genom att hänvisa till värden som jämställdhet gör att även de hållbara resorna förefaller moderna. Det finns dock mycket som talar för att det jämställda och det hållbara paret är en myt. Wihlborg & Skill (2004) menar att det inom miljöområdet (liksom många andra områden) finns en rad dikotomier som särskiljer manligt och kvinnligt. Ett uttryck för detta är att kvinnor mer ofta än män hanterar miljöfrågan i vardagen: det faller ofta på kvinnors lott att utföra miljöarbete som att källsortera, spara energi i hemmet, inhandla och tillaga miljövänlig mat eller att göra miljövänliga transporter. Att fördela miljöansvar visar sig i Skill och Wihlborgs studie (se också Skill, 2008) inte innebära att mäns och kvinnors arbetsfördelning förändras, snarare att vardagligt ansvar för miljön och jämställdhet inte enkelt låter sig kombineras. Bilden på det tankande paret iscensätter jämställdhet som något förgivetaget och uppmanar resenären till att göra det samma.

Det heterosexuella paret återkommer på flera bilder i det studerade materialet. Att porträttera mannen och kvinna som resenärer på lika villkor framstår som ett tilltalande koncept. Mitt tredje exempel på hur bilister gestaltar en snarlik situation som det tankande paret ger uttryck för. Bilden är hämtad från *Den hållbara resans* verksamhetsplan från 2008:

Figur 11, bild från *"Den hållbara resan. Verksamhetsberättelse 2008"*, s. 9. Foto: Arkivbild, Helsingborg stad

På bilden ser vi en man som ger en kvinna en bilnyckel. Kvinnan sitter i en bil och mannen står lutad mot den nedvevade rutan. Bilden finns med i ett sammanhang där helsingborgarnas möjligheter att få tillgång till miljöbilar på

helger och kvällar diskuteras. På sidan finns två rubriker, en övergripande som lyder "bil" och en mindre som lyder "tjänsteresor". Bildtexten anger att syftet med bilden är att gestalta bilpoolen eller möjligheten att nyttja miljövänliga bilar i tjänsten. Samtidigt antyder bilden en privat snarare än en professionell relation mellan mannen och kvinnan. I bilden framstår överräckandet av nyckeln som en intim gest. Precis som på bilden av det tankande paret pekar även denna bild på att paret har en jämlik och modern relation, där bilen har en självklar plats. Att köra bil kan därmed symboliskt laddas med det positiva värdet jämställdhet. Även i denna bild framstår det som okomplicerat att köra bil. Bilresan framstår som positiv, som en del av ett liv som bygger på goda, jämlika relationer. Genom att dela på bilen, liksom det tvåsamma paret delar liv, kan vi fortsätta att köra bil utan problem. Bilden presenterar ett enkelt sätt att rädda bilen då klimatförändringarna gör att den ifrågasätts.

Framställningen av bilarna i materialet kan betraktas som överraskande eftersom det vanligtvis är privatbilismen som förkroppsligar och symboliserar det icke-hållbara resandet. Bilismens baksida är allmänt känd. Trots oljeberoende, miljöbelastning, de många bilolyckorna och de stora ytorna som för bilarnas räkning tas i anspråk, fortsätter människor att köra bil. Det kan hänvisas till att bilismen är ett samhälleligt system som premieras genom stora ekonomiska, politiska och infrastrukturella investeringar (Tengström, 1991; Falkemark, 2006; Lundin, 2008). Bilismens systemiska karaktär upprätthålls av en stark kulturell förankring (Andréasson, 2002; Hagman, 1999). Den symbolik som omger bilen är positiv och byggs på löften om frihet, självständighet och självförverkligande. Bilen beskrivs i en mängd sammanhang som smidig, effektiv, billig, snygg, modern och demokratisk. Bilen utgör en av de mest omhuldade kulturella symbolerna i den västerländska kulturen (Featherstone, 2004; Böhm m.fl. 2006; Paterson, 2008). Uppfattningen om bilen och dess systemiska effekter är synnerligen motsägelsefull. Men för att upprätthålla bilismen som system behövs uppfattningen om bilen som positiv (Böhm m.fl., 2006).

Analysen av hur bilar och bilister skildras på bild visar att det finns ett stort hopp om att bilen kommer att kunna utgöra en naturlig del även av ett framtida transportsystem. I bilderna betonas bilens positiva aspekter. Här känns det lättsamma och lyckliga igen från hur cyklisterna i föregående avsnitt beskrivs. Bilderna kan sägas vara ett uttryck för vad Böhm m.fl. (2006) ser som kännetecknande för bilismen i stort, nämligen motsägelser och omöjligheter.

När bilden representeras på bild är det bilismens löften istället för bilismens hot som betraktaren får ta del av. I bilderna får bilismen som system positiv förstärkning.

Jag har visat att denna förstärkning uppnås genom att göra hänvisningar till andra samhällseliga regimer, där föreställningar om genus spelar en stor roll. Genom att förknippa bilen med jämställdhet kan bilen tolkas som positiv. Ett genomgående tema är att det i bilderna inte görs någon förskjutning av vad vi uppfattar som manligt och kvinnligt. Bilderna premierar heterosexualitet genom att gestalta kvinnan och mannen som komplementära enheter, som del av ett par. Bilden på barnet som leker med en bil är ett exempel på hur kärleksrelationen mellan maskulinitet och bilen kan fortsätta utvecklas även i ett hållbart samhälle. Bilden på den tankande kvinnan möjliggör även för kvinnor att upprätta denna positiva relation. Min huvudsakliga poäng är att Helsingborgs stad genom sitt val av bilder i planeringsdokument inte vill bråka med bilismen, inget "biltrubbel" tillåts. Hur man gestaltar bilister visar att man inte heller vill uppmuntra till "genustrubbel".

Termen "genustrubbel" kommer från inflytelserika *Gender Trouble* från 1990. Här argumenterar Judith Butler för att görande av kön kan betraktas som performativt. Att kön är performativt innebär att vad kön är befasts genom upprepande av vad som tolkas som manligt och kvinnligt. En sådan utgångspunkt innebär att kön kan göras "fel", det vill säga när ett manligt beteende, kläder eller kroppsspråk görs av en kvinna eller vice versa. Att göra genus fel innebär att bryta mot normerande idéer om genus och kan leda till sanktioner för den enskilda personen, men också till att möjligheten att göra kön på olika sätt blir större. Butler menar att en kulturell uppfattning om två kön bygger på en "heterosexuell matris", det vill säga ett system som påbjuder och premierar heterosexualitet (se också Gemzöe, 2002, s. 138-140).

I nästa avsnitt vill jag peka på fler symboliska dimensioner av de analyserade bilderna. Jag fortsätter att undersöka vilka kategoriseringar som används i bilderna för att gestalta det hållbara eller icke-hållbara resandet. Jag är särskilt intresserad av vissa sätt att framställa ett hållbart transportsystem där en vit feminitet betonas. Jag frågar mig varför bilder på resande symboliskt laddas med vithet.

Hållbart resande och vithet som symbolik

Det tredje temat som ingår i min analys bygger liksom förra temat på en symbolisk läsning av bildmaterialet. Eftersom en majoritet av bilderna (ungefär nittio procent) gestaltar vita personer, menar jag att det är viktigt att fråga sig vilket arbete vitheten gör i relation till hållbara resor. Jag kommer nu att ge exempel på hur bilder på vita kvinno- och barnkroppar används för att visuellt uppnå vissa effekter. Genusvetenskapen har uppmärksammat att framförallt framställningar av kvinnokroppen är laddad med symbolik. I många sammanhang tillskrivs den ett kulturellt värde och används för att stärka exempelvis nationell gemenskap (Eduards, 2012; Yuval-Davis, 1997). Det finns flera bilder där vithet används på intressanta sätt. Ett första exempel är en bild från Helsingborg stads trafikplan från 2006:

Figur 12, Bild från Helsingborgs stads trafikplan: "Trafikplan för staden", s. 41. Foto: Arkivbild, Helsingborg stad

Bilden föreställer en kvinna och ett ljust klätt barn. De sitter vid ett vattendrag i en stadsmiljö. Att de sitter nära varandra ger intrycket av intimitet, att det är en bild av en mamma och hennes barn som är ute på en promenad med barnvagnen. Både mor och barn är blonda och vita. På andra sidan ån ser vi en allé av träd, omgiven av gröna gräsmattor. En blå bil står parkerad invid träden. Bilden avslutar trafikplanen och är det sista som läsaren tar del av före de avslutande bilagorna. Den utgör hälften av utrymmet på en sida. Det finns ingen bildtext. Bildens placering kan tolkas som en avslutning, som ett sätt att blicka

framåt mot något som borde vara. Det är en bild av trafiken i morgondagens Helsingborg (som också är trafikplanens underrubrik). Valet att placera en barnvagn i förgrunden av bilden gör att betraktaren förstår att gångtrafiken har en naturlig plats i det framtida Helsingborg. Genom att gå kan vi ta del av den vackra naturen, och samtidigt bidra till att bevara den. Naturen som gestaltas i bilden kan beskrivas som domesticerad, det är en planerad, tillrättalagd natur. Grusplanen som kvinnan och barnet nyss har promenerat på är anlagd, gräsmattorna är välklippta.

Bilen som står parkerad på andra sidan av ån är ett högst intressant inslag i bilden. Den kommunicerar inte bara att det går att förena bilåkande med en omsorg om miljön utan också att bilen har en plats i ett framtida hållbart Helsingborg. Dess närvaro kan också tolkas som att kvinnan har kört ner till ån för att sedan ta en promenad med vagnen. Personbilen visar sig här vara förenlig med det rena och det vackra, och bilismen förknippas på intet vis med dålig luft eller miljöförstöring. Bilen görs tvärtom till en del av det goda livet och det goda samhället, kanske till och med en förutsättning för det. Dess placering mitt i en (domesticerad) natur får den att framstå som en del av naturen i sig. Här befinner vi oss långt ifrån bilden på barnet med skyddsmask vid vägkanten. Bilden är ett av de cirka tjugo exemplen där vita kvinnor - ofta ensamma, men vid flera tillfällen tillsammans med barn - används för att gestalta det hållbara resandet.

Med hjälp av begreppet "vit feminitet" ämnar jag förklara på vilket sätt kvinnokropparna i bildmaterialet laddas med symboliskt värde. Begreppet används av den amerikanska kommunaktionsvetaren Raka Shome (2001) för att peka på hur vithet representeras i mediala sammanhang. Shome menar att "vit feminitet" i dessa sammanhang inte ska förstås som något som "verkliga" kvinnor bär, utan snarare ska betraktas som en ideologisk konstruktion genom vilken mening om vita kvinnor och deras plats i den sociala ordningen skapas (Shome, 2001, s. 323). Shome menar att genom att iscensätta en vit feminitet iscensätts också en nationell, västerländsk identitet. Kvinnokroppen laddas med värden som är viktiga för nationen²².

Låt oss använda denna definition av vit feminitet för att förstå bilden på den blonda mamman och hennes dotter ovan. Den gröna, lummiga miljön, det

²² Se svenska genusvetaren Katarina Matssons artikel från 2010 för en förankrande diskussion om hur ett vithetsperspektiv kan användas inom det svenska genusvetenskapliga fältet. Här sammanfattas forskningen som berör intersektioner mellan svenskhet och vithet.

vackra vädret och en stadsbild utan bilköer (men en miljö där den enskilda bilen ändå ges plats) representerar den möjliga framtiden som harmonisk. Vitheten kan här tolkas som förenad med hänsyn för klimatet och som en önskan att bevara den vackra naturen. Bilden bejakar också i och med bilens närvaro teknik och modernitet, något som förknippas med det västerländska (Sörlin, 2006; Halldén, 2009). Genom att det hållbara resandet gestaltas med hjälp av moderskapet blir det tydligt att en miljö där en mamma och hennes barn kan vistas också är en miljö som är motsatsen till förorenad, smutsig och bullrig. I Lindgrens (2013) analys av miljövänliga varor visar hon att vita barnkroppar är ett effektivt sätt att: ”skapa[r] föreställningen om att de här varorna inte är skadliga för miljön, att de gynnar hållbar utveckling, och en god barndom” (Lindgren, 2013, s. 19). Bilden på den vita kvinnan verkar vilja garantera att ett framtida Helsingborg visar ”hänsyn för kommande generationer” som det uttrycktes i FN-rapporten *Vår gemensamma framtid* (1988).

Ytterligare ett exempel på hur den vita kvinnokroppen tillsammans med den vita barnkroppen används för att iscensätta hållbart resande finns på framsidan av stadens miljöprogram från 2010:

Figur 13, bild från Helsingborgs stads miljöprogram, ”Miljöprogram för Helsingborgs stad 2011-2015”, framsida. Foto: Arkivbild, Helsingborg stad

Bilden föreställer en kvinna och ett barn som är ute på en cykeltur. Deras blonda hår fladdrar i vinden, kvinnans hår får fladdra fritt medan barnets hår skönjs under hjälmen. Kvinnan är representerad på ett sådant sätt att hennes

feminitet framhävs. Hon har på sig en blommig sommarklänning. De bara benen är tydligt synliga, liksom armarna. Det är överraskande att enbart barnet bär hjälm eftersom säkerhet är en mycket viktig del av planeringen för framförallt cyklande i Sverige (Svensson & Hydén, 2006). En möjlig tolkning är att en hjälm skulle störa den feminitet bilden framhäver. Tolkningen är rimlig eftersom denna cyklist representerar egenskaperna mor och kvinna. Bilden är tagen i farten och modern och barnet färdas längst en asfalterad gata. Precis som i föregående exempel görs den hållbara resan till en möjlig resa i stadsrummet. Här trängs inte cyklisten med bilisten, även om vi på bilden ser att bilar också ges utrymme i gaturummet. Här kan modern tryggt ta sig fram med sitt barn. Vit feminitet uttrycks här som aktiv och omsorgstagande.

Jag har nu gett två exempel på hur bilder på unga, friska, vita kvinnor som på olika sätt transporterar sina barn används i planeringsdokumenten för att framställa en vit feminitet. Jag menar att den vita feminiteten är en viktig komponent för att kunna iscensätta skriptet om ett framtida trafiksystem i harmoni. Gemensamt för de två bilderna är att kvinnorna vistas ute i miljöer som är lämplig för små barn. Det ger intrycket av att om helsingborgarna reser mer hållbart kommer även framtidens barn kunna garanteras en hållbar framtid.

Bilderna visar hur vita kvinnor och barn används för att representera ett framtida hållbart samhälle. Vithet är ett tema som återkommer även i de bilder som föreställer män. Samtliga män som förekommer i bildmaterialet är vita. Men männen porträtteras inte på samma sätt i relation till föräldraskap och naturen. Det finns endast ett exempel på en bild där en man framställs som pappa. Bilden porträtterar en familj (en man, en kvinna, två barn) i ett parkeringshus. Männen skildras istället som antingen ensamma eller som en del av ett heterosexuellt par, som i exemplen i föregående avsnitt. Det finns med andra ord en skillnad i hur manlighet och kvinnlighet används för att symbolisera hållbart resande. Ett exempel på hur mannen porträtteras på ett annat sätt än kvinnan är en bild som används för att förespråka bussresor:

Figur 14, bild från "Den hållbara resan. Verksamhetsberättelse 2008", s. 8. Foto: Arkivbild, Helsingborg stad

Bilden gestaltar en glad man i skjorta och kavaj som sitter på en buss med en tidning uppslagen framför sig. Mannen läser *Helsingborgs dagblad* vilket innebär att den lokala kontexten i bilden uppmärksammas. Även färgen på bussens säten tyder på att han befinner sig i Helsingborg eftersom bussarna i staden är gröna. Bilden kan därför tydligt anses vara riktad till stadens invånare. Bilden används på flera platser i det samlade bildmaterialet, bland annat i *Den hållbara resans* verksamhetsberättelse från 2008. Rubriken på sidan där den återfinns lyder "kollektivtrafik". Här återges i korta drag hur *Den hållbara resan* är inblandad i arbetet med den så kallade bussvisionen, ett projekt som syftar till att öka resorna med buss i kommunen. I relation till skriptet om hållbara resor som konfliktfria och harmoniska framstår mannens leende som symboliskt viktigt. En viktig aspekt av hans glada uppsyn är att blicken möter betraktaren. Blicken syftar till att skapa samförstånd med helsingborgaren – betraktaren uppmanas till att hålla med om att det viktigt men framförallt lustfyllt att åka buss. Bilden säljer möjligheten om "en egen stund", ett uttryck som jag i kapitel 6 pekade på att planerarna gärna förknippar med bussen. I den här bilden framställs bussresan som lugn och trivsamt. Mannen på bilden har gott om plats, det finns ingen trängsel på bussen.

I jämförelse med hur kvinnorna framställs, där framförallt moderskapet framhävs, finns det ytterligare två detaljer i bilden som sticker ut. Mannens klädsel och framträdande förstärker maskulinitet. Att mannen bär kostym pekar på att han är en person som rör sig i det offentliga, den antyder att han

har ett arbete som kräver en viss sorts klädsel. Mannen signalerar en viss ekonomisk status. Bilden har tydliga paralleller till den diskussion som följde av planerarnas tolkning av en snarlik bild på en man i en buss, se kapitel 6. Planerarna uppfattade bilden på mannen i bussen som ett bra exempel på vad de ville förmedla för budskap om bussen, att det är ett smart alternativ för personer som vill kunna koppla av på vägen till eller från jobbet. Män som dessa beskrivs som "kostymnissar", en representation av resenärer som kan få andra (män) att resa mer hållbart. I bilden ovan, liksom bilden som är föremål för tolkning i kapitel 6, är det en särskild typ av privilegierad maskulinitet som används för att höja bussens status.

En andra intressant detalj är att mannen läser en tidning. Det antyder att han är intresserad av omvärlden, av det som händer i det offentliga. Precis som i kapitel 6 vill jag påminna om vad feministiska forskare kallar mannens kulturella dominans i det offentliga rummet (se exempelvis Rose, 1993; Massey, 1994; McDowell, 1999). Genom att porträttera män som en del av den offentliga sfären framstår bilderna på kvinnor med barn som symbolisk på ytterligare ett plan: de får en prägel av den privata sfären. Att mannen avbildas som ensam på bussen förstärker intrycket av att den här mannen, liksom andra vita medelklassmän, är viktiga resenärer. Det signalerar att han inte behöver trängas på bussen, att här finns utrymme att i lugn och ro läsa tidningen.

Men ensamheten kan också tolkas som paradoxal. Om bilden är tänkt att uppmana helsingborgarna att bussen borde vara ett populärt färdmedel, borde det rimligtvis vara intressant att skildra bussen som något som lockar många. En förklaring till att gestalta den glada mannen som ensam i bussen kan vara att de värden som förknippas med bilen, som självständighet, enskildhet och frihet, framstår som rimliga att åtnjuta även på bussen. Bussen vinner ur den synvinkeln inte på att framstå som ett utrymme där de flesta platserna är upptagna och det personliga utrymmet blir litet. Bilden på mannen på bussen präglas av helt andra föreställningar om den goda resan än vad bilderna på mammorna gör. Medan mannen används för att signalera vilka individuella vinster den hållbara resan leder till, är det kollektiva vinster som präglar bilderna på kvinnorna. Kvinnor och barn symboliserar ett gott samhälle för oss alla.

Jag har nu diskuterat olika aspekter av den vithetsnorm som är genomgående i hela bildmaterialet. Normer upprätthålls också genom att skapa tydliga bilder av det avvikande. Att icke-vithet är att betraktas som avvikande får stöd av det

faktum att av de nästan sjuttio bilder som jag analyserat kan endast åtta av personerna på bilderna betraktas som icke-vita. Alla är kvinnor. Sex av dessa kvinnor identifieras med hjälp av bildtext eller rubriker i nära anknytning till bilden som "invandrarkvinnor". När personer med annan hudfärg än vit porträtteras benämns de som invandrare och definieras i samma andetag som icke-svenska. Denna benämning säger också något om vad invandrarkvinnorna *inte* är. I begreppet invandrare poängteras en annanhet, ett avståndstagande från svenskhet. Att vara svensk betraktas – precis som vithet – som ett förgivettagande som varken behöver pekats ut eller särskilt benämnas. I ett svenskt sammanhang betraktas vithet som det samma som svenskhet medan icke-vithet framstår som synonymt med invandrarskap (Adeniji, 2010).

De sex "invandrarkvinnorna" gestaltas i samband med ett projekt som bedrivs inom ramen för *Den hållbara resan*. I verksamhetsrapporteringen från 2009 finns denna bild:

Figur 15, bild från "Verksamhetsrapportering 2009", under rubriken "Cykelskola för invandrarkvinnor". Foto: Arkivbild, Helsingborg stad

Bilden föreställer en kvinna på en cykel av dammodell. Hon cyklar, och har båda fötterna på pedalerna, men det ser inte ut att gå snabbt. Kvinnans hållning antyder att hon balanserar. Hon ser koncentrerad ut. Bilden ackompanjeras av en text som beskriver projektet "Cykelskola för invandrarkvinnor". Projektet är ett samarbete mellan Helsingborgs stad, ABF, Cykelfrämjandet och Folksam, och beskrivs i planeringsdokumenten som en del av planeringen för hållbart resande. Bilden är ett exempel på vad jag inledningsvis beskrev som en bild

hämtad från den praktiska planeringsverksamheten. I kontrast till övriga bilder framstår bilden som mindre professionell, ljussättning och komposition är inte lika genomtänkt som i de övriga bilderna. Det är relevant att poängtera eftersom bilden inte ger uttryck för samma idealiserade bild av resande som jag tidigare exemplifierat. Cykelresan framstår inte som eftersträvansvärd. Snarare skapar den intrycket av att vissa resenärer aktivt måste lära sig att resa hållbart.

Min analys av bilden bygger på Chandra Talpade Mohantys (2006) inflytelserika text "Med västerländska ögon" från 1986. Mohanty diskuterar konsekvenser av hur "tredjevärldskvinnor" representeras av västerländska feminister²³. Mohanty menar att feministiska forskare bör resonera om förhållandet mellan verkliga kvinnor och hur kvinnor representeras i olika sammanhang:

Kvinnan", en kulturellt och ideologiskt sammansatt Annan, konstituerad med hjälp av olika representationsdiskurser (vetenskapliga, litterära, juridiska och lingvistiska), och "kvinnor" (verkliga, fysiska, subjekt av sin egen kollektiva historia) är ett av de centrala problemen som den feministiska forskningen försöker reda ut. (Mohanty, 2006, s. 035).

Med hjälp av Mohanty vill jag i relation till bilden ovan skilja på hur de *faktiska* kvinnorna som deltog i kursens upplevde den (vilket jag inte vet något om) och *representationen* av dessa kvinnor i bildmaterialet. För de verkliga, fysiska subjekten har cykelskolan säkerligen betytt mycket, och att lära sig cykla kan ha inneburit att kvinnorna har fått en ökad rörelsefrihet²⁴. Jag vill därför inte kritisera kursen i sig. Jag vill istället lyfta fram vad det innebär att i sammanhanget representera en viss grupp kvinnor på sättet som här görs.

Att kvinnan på bilden benämns som invandrarkvinna och att bilden är tänkt att representera en cykelkurs för invandrarkvinnor tenderar att homogenisera gruppen invandrarkvinnor på ett liknande sätt som Mohanty påpekar. I mitt material konstitueras gruppen "invandrarkvinnor" som en sammanhållen grupp, definierad av en brist (att inte kunna cykla). Att vara invandrarkvinna

²³ Mohantys text är en kritik av hur västerländska akademiker använder kvinnor i tredje världen för att bevisa att ett allrådande kvinnoförtryck existerar. Detta argument, menar Mohanty, kan endast göras genom att förenkla och monolitiserar kvinnors vitt skilda levnadsförhållanden. Istället för att ta hänsyn till kulturella, historiska, ekonomiska och politiska skillnader mellan kvinnor i kontinenter som Afrika och Asien framställs dessa kvinnor som gemensamt förtryckta av gruppen män. Den kontexten som Mohanty diskuterar är relativt olik den jag analyserar, men som jag kommer att visa finns det vissa likheter mellan Mohantys exempel och mina.

²⁴ Ett exempel är Susan Hansons (2010) artikel om genus och mobilitet som inleds med hyllning till cykeln som frihetsmedel.

representeras därmed som något problematiskt. Särskilt i en kontext där hållbara resor efterfrågas framställs att kunna cykla som något eftersträvänsvärt. Att inte kunna cykla blir utifrån ett sådant perspektiv kulturellt stigmatiserande, något nästan skamfullt. Mohanty menar att en västerländsk självbild som utvecklad, självständigt och fri kräver en bild av de Andra som det västerländskas motsats. I relation till bilderna på vita kvinnor som cyklar blir bilden på invandrarkvinnan som tränar på att cykla bekymmersam. Invandrarkvinnan framstår som den okunniga kvinnan som måste socialiseras in i det svenska samhället. Genom att lära sig cykla kan invandrarkvinnan lära sig värden som uppskattas i Sverige, som att kunna cykla och att självständigt kunna bestämma över den egna mobiliteten. Hon lär sig också värdet i att resa hållbart. Hur invandrarkvinnan framställs i materialet föreslår att cykling är något specifikt svenskt och något som "invandrarkvinnan" måste lära sig.

Avslutande diskussion

Genom en analys av utvalda bilder i Helsingborgs stads planeringsdokument har jag pekat på olika sätt som hållbart resande fylls med mening. Jag har lyft fram tre övergripande tendenser i bildmaterialet. För det första att resor ofta framställs som positiva och harmoniska. Detta bygger bland annat på en tysthet kring resors negativa miljöpåverkan. För det andra har bilismen istället för att ifrågasättas fått förstärkning genom associationen till jämställdhet och rätt sorts maskulinitet och feminitet. För det tredje präglas bildmaterialet av en vit norm, vilket framförallt blir tydligt när det framtida hållbara transportsystemet iscensätts genom betoningen av vit feminitet och moderskap.

I bildmaterialet framstår det som att "rätt sätt att resa" egentligen är *alla* sätt att resa. Det finns inga val av färdssätt som betraktas som sämre eller bättre i relation till hållbart resande. Oavsett om du åker bil, cyklar, går eller tar bussen kan du på något sätt bidra till att det hållbara resandet. Skildringen av resande präglas av en symmetri, en harmoni. Detta intryck bygger framförallt på att de resenärer som skildras är påtagligt lika. De är lyckliga, hälsosamma, unga och vita. Kropparna avslöjar inga synliga funktionshinder. Bilderna speglar uppfattningar om normalitet.

Jag har uppmärksammat några undantag från denna samlade bild. De första undantagen handlade om två bilder som på olika sätt uppmärksammar att resor kan ha negativa effekter samt att människor är oroliga för dessa effekter. Det

andra undantaget handlade om att icke-vithet porträtterades i *Den hållbara resans* planeringsdokument då projektet ”cykelkurs för invandrare” uppmärksammades. Jag argumenterade för att det är tveksamt att representera invandrarskap som ett problem, särskilt i samband med att vithet är en norm i det övriga bildmaterialet. Mitt syfte med att lyfta fram dessa undantag var delvis att metodologiskt understryka att de övergripande tendenser som jag har målat upp inte är helt övergripande. Jag kunde också med hjälp av de bilder som synliggjorde miljöproblem visa att det är fullt möjligt att använda sig av en konfrontativ snarare än en harmonisk logik i material som skildrar resor. Bilden på den cyklande invandrarkvinnans utgör - förutom ett intressant exempel på hur icke-vithet skildras - också ett sätt att uppmärksamma den i övrigt vita normen. Med hjälp av denna bild, som sticker ut i jämförelse med de idylliska bilderna på såväl cyklister som jämställda och lyckliga par, vill jag synliggöra att också de harmoniska bilderna innehåller normativa sociala kategoriseringar.

Förutom undantagen är bildernas gemensamma nämnare att de framstår som oförargliga. Bilderna undviker att *utmana*. Bilresor framställs som konfliktfria, och genom att varken utmana könsroller eller en vit norm framstår även mänsklig interaktion som konfliktfri. Jag vill därför kalla det skript som präglar bilderna i det studerande materialet för *harmoniskt*. Det harmoniska skriptet fungerar normaliserande för dess betraktare. Föreställningen om en lyckad resenär bygger på intersektioner av sociala kategoriseringar. Jag har här framförallt pekat på bildernas *rasifierade* och *genderiserade* innehåll.

Att bilderna är rasifierade innebär att framställningen av hållbart resande är präglad av en vithetsnorm där icke-vithet som en följd problematiseras. Resornas genderisering innebär att kvinnor och män tilldelas symboliskt viktiga positioner i materialet samt att få bilder utmanar konventionella uttryck av maskulinitet eller feminitet. Att använda sig av vita, heterosexuella par för att förstärka uppfattningen om hållbart resande som positiv är ett sådant exempel. Ofta samspelar bildernas rasifierade och genderiserade innehåll. I många bilder samverkar vithetsnormen med föregiventagen feminitet och maskulinitet.

Ett syfte med analysen av Helsingborgs stads bildmaterial är att undersöka om det finns paralleller till vad bilderna säger om hållbara resor med hur planerarna som jag intervjuat förstår hållbara resor. Återfinns det harmoniska skriptet även i planerarnas föreställningar om hållbara resor?

Mitt påpekande i kapitel 4 att planerarna i första hand föreställer sig resenärer som *konsumenter* kan jämföras med hur bilen normaliseras i bildmaterialet i detta kapitel. Jag tänker exempelvis på planerarnas föreställningar om den bilfria men shoppingvänliga staden. Även om planerarna lyfter fram att bilen inte passar i staden är det ändå ett uttryck för att hållbart resande är förenligt med det samhällssystem som idag uppmuntrar ekonomisk tillväxt samt ökad produktion och konsumtion.

Också i kapitel 5 och 6 är det tydligt att det inte är ett systemskifte som planerarna föreslår när de föreställer sig de hållbara resorna eller beskriver hur de menar att de hållbara resorna kan öka. Snarare betonas, vilket diskuterades framförallt i kapitel 5, att bilen är och bör vara en nödvändig del i människors vardag. Planerarna föreställer sig att det är speciellt svårt för barnfamiljerna att lösa vardagens logistik. Även föreställningen om att det inte är en omsorg för miljön eller en önskad om en bättre luftkvalitet som planerarna tror kan få helsingborgarna att förändra sina resvanor ger sken av att det inte är en systemförändring som planerarna efterfrågar eller föreställer sig att resenärerna attraheras av. I stället verkar planerarna, vilket diskuterades i kapitel 6, vilja fylla den hållbara resan med värden som en "egen stund" på bussen, eller som ett sätt att utstråla ekonomisk status eller möjligheten att leva upp till en aktiv livsstil. En långsiktig förändring av det rådande ohållbara transportsystemet förefaller som varken önskvärt eller uppnåeligt.

Att det är bilderna av lyckliga och hälsosamma resenärer som dominerar bildmaterialet stämmer väl överens med planerarnas föreställningar om vad resenärer vill uppnå med sina resor: det enkla, okomplicerade och lyckade livet. De bilder som iscensätter ett hållbart transportsystem, och här tänker jag särskilt på mamman och barnet som sitter intill en å med en bil i bakgrunden, försäkrar betraktaren om att bilen kommer att fortsätta att utgöra en viktig del av ett sådant transportsystem. Det förefaller inte finnas någon motsättning mellan privatbilism och ett hållbart klimat.

I likhet med hur vithet upprättas som en norm i bildmaterialet, visar jag i kapitel 6 att det icke-vita upplevs som besvärande för planerarna. Diskussionen om bilden på kvinnan i niqab pekar på föreställningar om icke-vita kvinnor som icke-mobila. Jag pekar därför på att planerarnas uppfattningar om vilka resenärer som kan representera ett hållbart resande är snäva, vilket också stöds i hur planerarna diskuterar bilden på en rullstolsburen kvinna. Jag argumenterar i kapitel 6 för att planerarna menar att resor som upplevs som

tunga inte bör inkluderas i budskapen om de hållbara resorna. I kapitel 5 tar det sig uttryck i planerarnas ovilja att ställa krav på barnfamiljerna när det gäller de hållbara resorna. I bildmaterialet är de tunga resorna, och framförallt de resenärer som planerarna i de tidigare kapitlen uppfattar ha tyngd, frånvarande. I bildmaterialet finns få exempel på äldre människor, funktionshindrade människor eller människor som verkar vara ekonomiskt utsatta. Såväl bilderna i planeringsdokumenten som planerarnas föreställningar om hållbart resande sätter gränser för vem som anses kunna utföra de hållbara resorna: att vara en hållbar resenär framstår som en privilegierad position.

En sätt att förklara det harmoniska skriptet går att finna i teorin om ekologisk modernisering. Denna kritiska teori används för att analysera hur miljöproblem idag förstås och hanteras. Framförallt uppmärksammar och ifrågasätter teorin utvecklingen i den industrialiserade västerländska världen där miljöproblem föreslås hanteras med hjälp av utveckling av grön teknik eller konsumtion av detsamma. Ett sådant förhållningssätt står i kontrast till att efterfråga systemförändringar som ett steg mot en verklig omställning till ett hållbart samhälle (Hajer, 1995; Anshelm, 2002, 2012). Att viktiga aktörer föreställer sig att miljöproblem kan lösas genom ingenjörskap och konsumtion har fått stöd i flera svenska studier (Hansson, 2008; Skill, 2008; Hultman, 2010).

I det här kapitlet framstår den ekologiska moderniseringen som tydlig i förhållande till de bilder som föreställer bilar och bilister. Även om forskningen om hållbara transporter visat att det krävs stora samhälleliga förändringar för att bilismen ska kunna beskrivas som ekologiskt hållbar (Böhm m fl. 2006; Conley & McLaren 2009; Höjer & Åkerman, 2006; Paterson 2008) är det inte bilismen som kritiseras i bilderna. Istället är det *artefakten* bilen som föreslås förändras, och det är *de enskilda individerna* som istället för att fortsätta köra med den traditionella bilen ska välja att tanka med biogas, köra sparsamt eller delta i en bilpool. Detta är precis vad teorin om ekologisk modernisering kritiserar (Hajer, 1995). Samtidigt har teorin ifrågasatts för att den undviker frågor om genus och maktobalanser mellan människor (Mulinari & Sandell, 2009). I kapitlet har jag uppmärksammat hur bilderna iscensätter bilen som en framtida teknik genom användning av normativa sociala kategoriseringar. Jag menar därför att kritiska studier av miljöfrågor kan berikas genom ett intersektionellt perspektiv.

Med denna avslutande diskussion har jag gjort ett första försök till att knyta ihop studiens slutsatser. Utifrån bildanalysen har jag kunnat synliggöra att teman

som varit aktuella i avhandlingens övriga empiriska kapitel också återfinns i de dokument som Helsingborgs stad använder för att formulera ett budskap om hållbart resande till stadens invånare. I nästa kapitel, som är avhandlingens sista, kommer jag att ytterligare diskutera studiens resultat. Här kommer jag förutom att sammanfatta resultat också att peka på avhandlingens metodologiska och teoretiska bidrag.

8. Slutdiskussion

”Vad överraskade dig?”

En fråga som ofta ställs i seminarsammanhang är vilka resultat som överraskar forskaren vars resultat presenteras. ”Vad överraskade dig?” Det är en bra fråga. Den tvingar forskaren att gå tillbaka till resultaten en gång till, att söka efter oväntade mönster. Framförallt uppmanar frågan forskaren att rannsaka sig själv. Vad hade jag för förväntningar när jag påbörjade studien? Gjorde dessa förväntningar att jag letade efter vissa svar? Att ha funnit det oväntade pekar på att forskaren lät sig överraskas och lyckades se med nya ögon. Överraskningar kan också hjälpa forskaren att börja söka förklaringar eller generella mönster (Berner, 2005, s. 130). När det nu är dags att avsluta den här studien vill jag försöka svara på vad som överraskade mig. Hur relateras de olika resultaten till varandra? Är några slutsatser motsägelsefulla? Kan mina slutsatser läsas i linje med tidigare forskning på området eller var det något som tvärtom gick emot forskningen?

Jag kommer att utveckla diskussionen om överraskande resultat i två teman. Först frågar jag mig varför planerarna sällan talar om resors miljöproblematik när de talar om hållbara resor. Det andra temat berör varför planerarna framhåller att den hållbara resan bör vara lätt att göra. Jag resonerar sedan kring studiens teoretiska och metodologiska implikationer samt föreslår fortsatt forskning.

De frånvarande miljöargumenten

Det överraskade mig att planerarna i studien visade sig ha en ambivalent inställning till huruvida de menar att helsingborgarna bör ta ansvar för att resa mer hållbart eller inte. De flesta planerarna visade nämligen ett starkt engagemang för hållbara resor. De gav uttryck för åsikten att planeringen för hållbara resor är nödvändig och efterfrågad i Helsingborg. De hoppas att politikerna ska fatta beslut som gör det möjligt för planerarna att i högre grad ifrågasätta bilarnas dominans i (inners)staden. Detta är särskilt tydligt i kapitel

4. De ger också, som jag visar i kapitel 5, flera exempel på att de själva reser hållbart i vardagen.

Men när planerarna talade om resenärerna hände det något med den omsorg för miljön som de i relation till både sina professionella och privata ståndpunkter uttrycker. Planerarna föreställer sig inte att helsingborgarna kommer att göra fler hållbara resor för klimatets skull. Här finns det paralleller till en österrikisk studie där Judith Feichtinger och Michael Pregering (2005) undersöker implementeringen av Agenda 21-arbetet i Helsingborgs stad. De visar att Helsingborg utmärkte sig genom att bedriva ett initierat miljöarbete där ett långsiktigt ekologiskt tänkande värdesattes. De betonar dock att miljöarbetet sällan inkluderade invånarna i Helsingborg. Planeringsarbetet präglades med andra ord av att en medvetenhet hos tjänstemän om vikten av att arbeta för hållbarhet, medan det framstod som mindre viktigt om medborgarna var engagerade eller inte. Planeringen för hållbarhet skedde för medborgarna, inte med dem. På samma sätt talar planerarna i min studie om hållbart resande som en fråga som ska underlättas med hjälp av planeringen, inte en fråga som helsingborgarna ska ta ställning för eller emot. De ska gärna resa rätt, men av vilka skäl spelar mindre roll.

I avhandlingens empiriska kapitel har jag visat att när planerarna talar om olika resenärers möjligheter att göra fler hållbara resor är det framförallt föreställningar om vardagen och behovet av bilen i vardagen som de använder för att förklara varför och hur människor reser och bör resa. Planerarna föreställer sig att bilen utgör en viktig del av människors liv. Det är framförallt tydligt i kapitel 5, *"Jag en planerare, jag en resenär"*. Här visar jag att planerarna förstår resor som nödvändiga för att hjälpa människor att leva upp till vardagslivets krav, framförallt att skjutsa barn till olika aktiviteter och till skolan, eller för att handla. Jag argumenterade i kapitel 5 för att planerarna normaliserar barnfamiljens bilresor i vardagen. Eftersom planerarna föreställer sig att bilen har en central del i barnfamiljers vardagsliv förefaller inte resors miljöbelastning vara relevant att ställa dessa resenärer till svars för.

Också i kapitel 6, *"Rätt färdssätt, rätt resenär"*, förhåller sig planerarna till föreställningen om resor som möjliggörande av vardagen. I kapitlet diskuterar jag vilka budskap planerarna tror kan få helsingborgarna att göra mer hållbara resor. När planerarna beskriver att resor framförallt ska vara roliga, positiva och enkla menar jag att det är ett uttryck för samma argumentation som i kapitel 5, men att det här tar sig uttryck genom att planerarna undviker att tala

om resor som arbetsamma när de förespråkar det hållbara. Därför framställer några av planerarna att det kan vara problematiskt att använda sig av vissa bilder för att kommunicera budskapet om hållbart resande. Bilden på en mamma och hennes barn på en cykel, liksom bilden på en pappa med barnvagn på en buss, är sådana exempel. Det är inte dessa resenärer, eller de resor som de gör, som kan få de hållbara resorna att framstå som rimliga, eftersträvarsvärda eller uppmuntrande. Andra planerare har förhoppningar om att goda exempel på att de problematiska vardagsresorna går att lösa med hjälp av andra färd sätt än bilen kan få även bilburna resenärer att byta färdmedel. Planerarna delar dock i stort uppfattningen om att det är möjligheten att få resor att framstå som förenliga med det vardagliga livet och framförallt arbetspendling som skulle kunna få helsingborgarna att ställa bilen. Planerarna ger inte uttryck för att klimatförändringar kan vara ett användbart argument för kommuninvånarna att resa mer hållbart.

I kapitel 7, *"Hållbara resor på bild"*, där jag analyserar bilder på resande som Helsingborgs stad använder i olika typer av planeringsdokument, framställs bilen som en viktig del av ett framtida hållbart transportsystem. Här gestaltas olika sätt som bilen kan vara hållbar på, exempelvis genom att tanka den med biogas eller att köra sparsamt. Eventuell kritik mot bilen och bilismens negativa effekter är med några få undantag frånvarande i bilderna. Bilderna stämmer väl överens med de föreställningar som planerarna gett uttryck för i intervjuerna. Det samlade bildmaterialet hotar på intet sätt det färdmedel som planerarna föreställer sig betyder mest i vardagen för helsingborgarna, det vill säga bilen.

I kapitel 4, *"Helsingborg – en plats för hållbara resor"*, är planerarna mer kritiska mot bilen. Här påtalar planerarna sambandet mellan bilen och försämringar i den lokala miljön. De menar att det är bilens dominans i Helsingborgs innerstad som är en bidragande orsak till den dåliga luftkvaliteten som råder på ett antal centrala gator. Planerarna visar sig här vara kritiska mot både bilen och den planering som förstärker bilens dominans. De uttrycker visioner om en stad utan bil. Drömmen om ett bilfritt centrum kantas dock av planerarnas föreställning om att bilen är nödvändig i innerstaden eftersom stadens näringsidkare förknippar antalet bilar med antalet kunder i butikerna. Även när planerarna samtalar om stadens externa shoppingcenter tas konsumtion för givet. De framställer det som viktigt att helsingborgarna kan ta sig till Väla köpcenter på andra sätt än med bil. I kapitlet representeras således resenärer främst som konsumenter. Planerarna förhåller sig till näringsidkare och

småföretagare när de talar om problemen med bilar i staden. Dessa aktörer framställs som med stort inflytande över det planerare rummet. Planerarna tvingas förhålla sig till deras intressen. Jag tror att det är i denna sammanvägning av intressen det går att finna förklaringar till planerarnas dubbla förhållningssätt: som både anhängare av bilen och som kritiska mot bilens negativa miljöpåverkan.

När planerarna talar om staden tycks de förutsätta att ekologisk hänsyn är fullt förenlig med fortsatt ekonomisk tillväxt. Deras föreställningar präglas av en snäv syn på hållbarhet, en syn som osynliggör globala ojämlika maktförhållanden. Med det menar jag att planerarna inte kopplar samman den inhemska konsumtionen med produktionsvillkor i de länder där varorna som konsumeras tillverkas. De industrialiserade ländernas produktion i det fattiga syd leder till både lokala miljöproblem liksom social utsatthet. Att tala om hållbara resor och konsumtion som tätt förknippat gör att visionen om ett hållbart samhälle framstår som långt borta.

Avpolitiseringen av hållbara resor?

I avhandlingens inledande kapitel beskriver jag planerare som en yrkeskår som inte bara tillåter sig att vara visionära, utan där det är centralt att ha visioner om hur samhället "borde vara" (Gunder 2004, s. 302). Hållbarhet har varit ett exceptionellt inflytelserikt planeringsideal sedan 1990-talet (Wheeler, 2000; Bradley, 2009; Strömgren; 2007). Det är därför inte överraskande att även planerarna i min studie har visioner om ett framtida hållbart samhälle. De förväntas anse att ett ökat hållbart resande är eftersträvänsvärt. Varför planerarna inte föreställer sig att invånarna delar deras ideal, utan istället snarare representerar dem som utan miljöomsorg är svårare att förstå. Jag menar att det kan hänföras till det rationalistiska planeringsidealet (vilket jag bland annat beskriver i kapitel 1). Kärnan i detta ideal är att planerarna betraktar sig som experter på att avgöra vad människor har för behov av den byggda miljön. Jag tolkar det som att eftersom planerarna i och med sin professionalitet antas kunna avgöra vad som är det goda samhället och hur det kan uppnås blir det inte intressant för dem att tala om huruvida helsingborgarna efterfrågar hållbara resor eller inte. Ur ett rationalistiskt perspektiv är det inte medborgarnas uppgift att ha visioner, utan planerarnas. Strömgren (2007) menar att det rationalistiska idealet är starkt också bland dagens svenska

planerare, trots att mycket av den internationella och svenska planeringslitteraturen antyder att det har ersatts av mer demokratiska ideal. Mina resultat pekar på att planerarnas utsagor om hur hållbara resor kan förstås som en sammanvägning av deras egna visioner om ett mer hållbart samhälle och av deras föreställningar om vilka behov som människors resor kan tänkas uppfylla.

Det som komplicerar den bild jag nu har målat upp, där det är rationella planerare med hållbarhet som ideal som får en central roll, är att planerarna inte bara förhåller sig till medborgare utan också till politiker, byggherrar och företagare. Detta berör jag i kapitel 4 där jag bland annat visar att planerarnas visioner om en bilfri (inner)stad begränsas av vad de menar är ekonomiska intressen. Det tar sig bland annat uttryck i frågan om parkeringar. I centrum blir parkeringsfrågan viktig eftersom handlarna gör likhetstecken mellan bilister och konsumenter. I nya bostadsområden som H+ blir parkeringsfrågor viktiga eftersom exploatörer föreställer sig att deras kunder kräver plats för bilar i direkt anslutning till bostaden. Vad planerarna beskriver är uttryck för en liberaliserad samhällsutveckling där planerarna fått minskad makt i och med att privata aktörer får större inflytande över det byggda rummet (Lind, 2002; Allmendinger & Tewdwr-Jones, 2000). Det förklarar varför planerarna i min studie betraktar de egna visioner som svåruppnåeliga. De upplever inte att de själva kan råda över om framtidens resor blir hållbara.

Vad jag här argumenterar för är att när planerarna avgränsar, beskriver och definierar hållbart resande gör de det utifrån föreställningar om sina begränsade möjligheter att påverka människors resor utifrån ett ideologiskt perspektiv. Det gör det förståeligt varför planerarna försvarar de icke-hållbara, tillåter bilen att ta utrymme och betraktar resenärer som framförallt konsumenter, som barnfamiljer eller som förvärvsarbetare med specifika behov av resor. Genom att resor och människors behov av resor framställs som något som inte har med miljöfrågor att göra, utan snarare med bekvämlighet, intresse och arbetsrelaterade krav, ifrågasätts inte relationen hållbar utveckling och ekonomisk tillväxt. Frågan om hållbarhet avpolitiserar (Swyngedouw, 2007). Men retoriskt kan planerarna leva upp till idealet om det hållbara samhället, och retoriskt innebär det inte samma avbön från miljöfrågans ideologiska sidor.

Precis som det överraskade mig att planerarna inte betraktar den hållbara resenären som en miljöresenär överraskade det mig att planerarna önskade framställa den ideala hållbara resan som enkel och okomplicerad. Jag hade snarare föreställt mig att planerarna skulle tala om hållbara resor i termer av att

ta ansvar för miljön, trots att det kan kräva en viss arbetsinsats. Även om några av planerarna talar om att det är positivt att resa med buss eller cykla fastän det kräver mer än att åka bil, menar majoriteten av planerarna att när resan upplevs som jobbig och tung passar bilen bättre som färd sätt. Eftersom resenärer inte föreställs vilja göra resor med miljön som främsta argument måste planerarna framställa hållbara resor som enkla och lustfyllda för att de ska framstå som attraktiva.

Vilka resor som planerare förstår som enkla har i avhandlingen visat sig vara tätt förknippat med vilka resenärer som gör dem, samt vilka färdmedel som används, något jag nu utvecklar.

Skript om hållbara resor och resenärer

Jag har analyserat planerarnas föreställningar om resande, resenärer och staden som *skript* (Akrich, 1992) för att peka på hur vissa sätt att förstå resande, staden och resenären normaliserar vissa resenärer och exkluderar andra (Oudshoorn m.fl, 2004; Summerton, 2004; Grahn, 2006). Skriptbegreppet är särskilt användbart för att peka på att föreställningar tar sig materiella uttryck, det vill säga att planerarnas föreställningar om hållbara resor kommer att leda till att vissa fysiska planeringsåtgärder, beteendeförändrande projekt eller ekonomiska satsningar framstår som mer logiska än andra. Det är viktigt att poängtera eftersom planering är en praktik som syftar till att ge avtryck i rummet, och hur rummet formas bygger på planerares föreställningar om detsamma (Greed, 1994; Fainstein & Servon, 2005). Med hjälp av ett intersektionellt ramverk har jag uppmärksammat att planerarna använder sociala kategoriseringar för att upprätta olika skript.

För det första beskriver skripten hållbara och icke-hållbara resenärer. Skripten om resenärer uppmärksammar planerares föreställningar om förmodade resenärers behov, förutsättningar, behov och preferenser. Skripten uppmuntrar vissa resenärer till att göra hållbara resor och undantar eller exkluderar andra.

För det andra beskriver skripten hållbara resor. Skript om resor handlar om hur planerare föreställer sig hur vad en hållbar resa är, hur hållbara resor kan göras attraktiva samt vad de hållbara resorna kan erbjuda eller inte erbjuda resenärerna.

Skripten tar sig uttryck i avhandlingens kapitel på olika sätt.

Det första skriptet jag uppmärksammar är ett *konsumtionsskript*. Det är ett skript som planerarna använder för att beskriva resenärens förutsättningar och önskemål när de reser i staden. I *kapitel fyra* framhåller jag att planerarna representerar helsingborgarna som framförallt konsument. De antas vilja shoppa så väl i innerstaden som i Väla, det externa köpcentret. Snarare än att ifrågasätta huruvida konsumtion är hållbart eller inte, menar planerarna att den viktiga frågan är om konsumenterna istället för att resa med bil till köpcentret har möjlighet och förutsättningar för att åka buss dit. I innerstaden efterfrågar planerarna konsumerande gångtrafikanter snarare än bilister. Även när planerarna talar om byggandet av ett nytt bostadsområde framställs invånarna som konsument. De lyfter frågan om tilltänkta boende kommer att vilja köpa bostäder som inte är byggda för att rymma hushåll med två bilar. Snarare än att ifrågasätta länken mellan hållbarhet och tillväxt förstärker planerarna den samma.

Som jag skrev ovan visar jag i *kapitel fem* att planerare normaliserar barnfamiljens bilresor i vardagen när de definierar vad hållbart resande är. Här upprättar planerarna ett *barnfamiljenormativt skript*. Detta skript syftar till att definiera resenärers behov av resor och färdssätt. När planerarna använder sig av den sociala kategorin "familj" visar den sig innehålla också andra kategoriseringar. Genom att ta för givet att barnfamiljer är beroende av bilen för att klara av den stressiga vardagen fokuserar planerarna på den privilegierade barnfamiljen. Samtidigt som planerarna normaliserar barnfamiljens vardagliga bilresor och undantar dem från krav på att resa mer hållbart, faller andra resenärer utanför normen. Barnfamiljer som av olika skäl saknar bil eller personer som lever ensamma eller i familjer utan barn omfattas inte av det barnnormativa skriptet. Detta är särskilt intressant eftersom planerarnas föreställningar om barnfamiljens behov av resor ofta bygger på de egna erfarenheterna av att resa, något jag i kapitlet analyserar med hjälp av begreppet *jagmetodologi* (Akrich, 1995; Oudshoorn m.fl, 2004).

I *kapitel sex* uppmärksammar jag skript som snarare handlar om att definiera *resande* än resenärer. Planerarna upprättar ett *lustfyllt skript* om hållbara resor. Det lustfyllda skriptet syftar till att framställa resor som attraktiva, enkla och roliga. Jag använder i kapitlet Tora Fribergs (2005) begrepp *resans tyngd* för att tydliggöra att planerarna när de definierar det hållbara resor som lustfyllda väljer bort resenärer som uppvisar någon slags tyngd i relation till resan

(exempelvis resenärer som reser i en rullstol, resenärer med barnvagnar, eller en resenär med en slöja som pekar på en begränsad rörelsefrihet). Dessa resenärer antas inte kunna leva upp till det lustfyllda, enkla och roliga. Planerarna använder barnfamiljen som ett exempel på en grupp där resor med cykel eller buss inte förefaller som varken enkla eller roliga, utan snarare tunga. Den resan som saknar tyngd exemplifieras istället av en ensam man i en buss som har en "egen stund", ett uttryck som planerarna gärna vill förknippa de hållbara resorna med. För att kunna ha "en egen stund" på bussen är det viktigt att yttre belastningar är frånvarande. Bussresan framstår som privilegierad.

Planerarnas föreställningar om cykelresor pekar också på att det är privilegierade resenärer som enligt planerarna är mest lämpade för att kommunicera positiva och lustfyllda budskap om den hållbara resan. Planerarna tolkade särskilt en bild på en cyklande man i kostym som positiv. Kostymen signalerar att den hållbara resan väljs på grund av den är rolig, enkel, praktisk, hälsofrämjande och lustfylld, snarare än på grund av exempelvis ekonomiska trångmål.

I kapitel sex myntade jag begreppet *statusarbete* för att synliggöra att planerare menar att resenärer med vissa yttre attribut som kostymen kan bidra till att förknippa cykel- eller bussresor med hög status och därmed få dessa resor att framstå som attraktiva. Även färdmedel kan utföra statusarbete eftersom de kan få resenären att framstå som privilegierad. Planerarna uttrycker exempelvis att bilen traditionellt förknippas med status. Några planerare menade att särskilt män är känsliga för att förlora status om de inte kör bil. Att höja cykelns status skulle enligt deras resonemang kunna få män att resa mer hållbart. Konceptet statusarbete innehåller tydligt genderiserade dimensioner.

Ett annat skript som handlar om resande är det *harmoniska skriptet*. Detta skript uppmärksammar jag i kapitel sju. I Helsingborgs stads planeringsdokument skildrar bilderna med få undantag ett trafiksystem i balans med naturen. Bilors negativa miljöpåverkan får ett mycket begränsat utrymme. Istället präglas bilderna av frodig lummighet och blåa, molnfria himlar. Miljökatastrofer är långt borta. Jag uppmärksammar att sociala kategoriseringar används i bilderna för att upprätthålla förståelsen av resor som harmoniska. De resenärer som skildras är påfallande vita, smala och lyckade/lyckliga personer utan synliga funktionsnedsättningar. Precis som bilderna tonar ned negativa aspekter av resor osynliggör de också människor som avviker från normalitet.

Ett exempel på detta är hur vita mödrar och deras barn, placerade i en grön och frodig natur, används för att antyda att vi genom att resa hållbart kan garanteras ett ekosystem i balans även i framtiden. Här samspelar föreställningar om etnicitet och kön. Genusrelationer används också för att med hjälp av bilderna visa att också bilen har en plats i det framtida hållbara samhället. Bilden på en pojke som leker med en bil signalerar att mäns passion för bilar inte ifrågasätts när krav på hållbara resor ställs. När harmoniska bilresor skildras används bilder på heterosexuella, vita par som tillsammans interagerar med bilen. Jämställdhet används här till att fylla hållbart resande med ett positivt innehåll. Jag menar att det är samspelet mellan vackra, konfliktfria miljöer och de normala resenärerna i bilderna som bidrar till att det harmoniska skriptet kan upprättas och bibehållas.

Sammanfattningsvis har jag lyft fram fyra skript. Två skript handlar om planerarnas föreställningar om resor, det vill säga det *lustfyllda* och det *harmoniska skriptet*. Två skript handlar istället om resenärers livsomsständigheter, behov och/eller preferenser, det vill säga det *barnfamiljenormativa skriptet* och *konsumtionsskriptet*.

Motsägelsefulla skript?

De olika skripten används av planerarna för att uppnå olika syften. De pekar på olika föreställningar om resor och resenärer. Det *barnfamiljenormativa* skriptet handlar om att planerare föreställer sig resors funktion som stöd i människors vardagsliv. Med hjälp av resor kan människor åka till ett eventuellt arbete eller skola, de kan besöka nära och kära eller handla mat med mera. När planerarna framställer resors centrala funktion som att lösa vardagens problem menar planerarna att det diskvalificerar resors miljöpåverkan som en dimension människor behöver ta hänsyn till. Det *lustfyllda skriptet* om hållbara resor handlar snarare om att lösa vardagens problem än om att få de resor som planerarna tolkar som hållbara att framstå som mer attraktiva än bilresor. Målet med det lustfyllda skriptet är att framställa framförallt cykelresan och bussresan som positiva. Skriptet är nära förknippat med föreställningen om att resenärer väljer ett färdssätt som signalerar status, det vill säga som kan visa att man har en eftersträvnsvärd social position. *Konsumtionsskriptet* legitimerar individens föreställda behov av att vilja konsumera. Det harmoniska skriptets funktion är

framförallt att visa på vilka sätt den hållbara resan kan göras med hjälp av bilen. Bilderna uttrycker att det går att bevara det trafiksystem vi har idag om bilarna görs eller körs så miljövänligt som möjligt. Det harmoniska skriptet inger löften till resenärerna om att de inte behöver ifrågasätta sina val av bilen som färdsmätt. Det bygger på en föreställning om bilen som ett positivt inslag i våra liv.

Gemensamt för skripten är som jag tidigare diskuterade att miljöargumenten för resor är tämligen frånvarande. Planerarna föreställer sig att *andra skäl* än resors miljöbelastning har större betydelse i människors liv. Medan det harmoniska skriptet och det barnfamiljenormativa skriptet tydligt befäster bilens roll i människors liv erbjuder det lustfyllda skriptet en möjlighet till att få människor att i större utsträckning cykla, åka buss eller gå. Men det utgår fortfarande från att planerare föreställer sig att resenärerna efterfrågar ett mervärde av sina resor utöver miljöargumentet. Planerarna menar att om bussresan framstår som bekväm, eller om cykelresan kan förbättra resenärens hälsa eller kanske bidra till en positiv självbild, då förstärks också resenärens motivation att resa mer hållbart.

En kritisk läsare kanske uppmärksammar att det barnfamiljenormativa och det lustfyllda skriptet innehåller motsägelsefulla aspekter. I relation till det familjenormativa skriptet har jag framhållit det som ett privilegium för de välmående barnfamiljerna att slippa leva upp till kraven på hållbara resor. Jag har samtidigt påpekat att en konsekvens av det lustfyllda skriptet är att de är lustfyllda enbart för vissa resenärer medan andra resenärer inte tillåts ta del av dessa resor. Här framhåller jag med andra ord istället möjligheten att göra en lustfylld, hållbar resa som ett privilegium. Skillnaden mellan hur planerarna talar om skripten är att när de talar om de familjenormativa resorna *försöker de förstå och försvara en viss grupps resor*. När de talar utifrån det lustfyllda skriptet är målet snarare att konstruera *hållbara resor som attraktiva*. Att resa hållbart blir enligt den definitionen eftersträvänsvärt. Samtidigt är det enbart privilegierade resenärer som har möjligheten att ta del av de lustfyllda resorna.

Det lustfyllda skriptet handlar förutom om ett sätt att förstå resor på, också om resenärers olika möjligheter att leva upp till planernas bild av den hållbara resenären. Det aktualiserar frågan om vilka resenärer som inkluderas när planerare föreställer sig hållbart resande, samt vilka som exkluderas. De människor som redan åker buss, men av andra skäl än för att det är roligt eller givande, osynliggörs som hållbara resenärer. Karin Bradley (2009) uppmärksammar i sin avhandling att de handlingar som tolkas som hållbara, det vill

säga medelklassens sätt att visa miljöomsorg, osynliggör att människor med knappa ekonomiska resurser i själva verket lever mer hållbart än medelklassen. De reser exempelvis mindre med bil och åker mera kollektivt. Det lustfyllda skriptet kan tolkas som ett uttryck för samma tendens, nämligen att privilegierade resor uppmärksammas med konsekvensen att andra skäl till att resa hållbart – och andra hållbara resor - osynliggörs.

Jag menar att det är ett privilegium att kunna göra den lustfyllda resan. Det finns bara vissa grupper av resenärer som har möjlighet till ”en egen stund” på bussen, som har möjlighet att sitta ned och få en välbehövlig paus från vardagen. Exempel på sådana resenärer som kanske inte har samma möjlighet till ”en egen stund” på bussen är föräldrarna som åker buss till förskolan med barnen eller de som handlar på väg hem från jobbet och de som måste arbetspendla i rusningstid med överfulla bussar. Äldre personer kan vidare uppleva bussresan som otrygg och kan vara rädda för att ramla omkull och skada sig (Berg & Levin, 2011). Tora Friberg (2005) uppmärksammar att kvinnor kan uppleva den kollektiva resan som sexualiserad, där sexistisk reklam eller andras privata samtal skapar känslan av att vara ett objekt. Det finns helt enkelt många tillfällen då bussresan inte är lustfylld utan istället präglas av mindre angenäma erfarenheter.

Privilegierade skript?

I avhandlingen har jag genomgående gett exempel på att det finns många sätt som planerarna definierar hållbara resenärer och hållbara färdssätt på. Jag har synliggjort att dessa definitioner har med normering och makt att göra. Som jag ovan betonade har det som planerarna vill framställa som enkelt och lustfullt ofta visat sig vara det privilegierade. Wera Grahns (2006) benämning av skript som *privilegierade* är värdefull eftersom den pekar på att det är samspelet mellan olika maktrelationer som skapar den normativa utsagan om hur resande eller resenären föreställs vara. De skript som jag i avhandlingen uppmärksammat är konkreta exempel på privilegierade skript.

Skriptbegreppet har varit ett viktigt analytiskt begrepp eftersom det uppmärksammar att planerarnas till synes neutrala föreställningar om resenärer, staden och resande inte är neutrala. Ett skenbart neutralt skript visade sig innehålla antaganden som framförallt normaliserar privilegierade sätt

att leva. Avhandlingens resultat pekar på att planerare konstruerar resenärer och färd sätt i relation till deras föreställningar om bland annat genus, etnicitet och ekonomiska privilegier. Med hjälp av skriptbegreppet kombinerat med ett intersektionellt perspektiv har jag kunnat tydliggöra att planerares föreställningar är laddade av intersektioner av olika sociala kategoriseringar.

Hur hanterar resenärer skript?

En kritik mot skriptbegreppet är att genom att fokusera på i mitt fall hur planerare föreställer sig hållbara resor och hållbara resenärer är att de faktiska resenärerna inte ges utrymme att förklara hur de ser på sina resor eller dessa resors miljöpåverkan. Det är vidare inte rimligt att förutsätta att resenärerna accepterar de skript som planerarna upprättar. Detta kan jämföras med kritiken som Nelly Oudshoorn och Trevor Pinch (2003) för fram av hur Steve Woolgar (1991) beskriver konfigurering av användare är förhållandet mellan användare och designer inte en envägs kommunikation (se också Suchman, 2012). Användaren kan potentiellt använda teknik på fler sätt än vad teknikutvecklare kan föreställa sig.

Hur de tänkta resenärerna i min studie relaterar till och reagerar på de skript som produceras i samband med planering för hållbart resande har inte varit frågor som jag kunnat besvara utifrån mitt material. Jag ser det dock som en potentiell fortsättning på studien. Utifrån frågan hur resenärerna reagerar på skript blir det också naturligt att undersöka hur resenärer reagerar på förslag, satsningar och utformningar av resans rum. Madeleine Akrich och Bruno Latour (1992) föreslår begreppet *anti-program* för att peka på hur användare ofta hittar nya användningsområden för teknik, användningar som inte går i linje med den användning som teknikutvecklarna velat uppmuntra till. Akrich och Latour menar att anti-program uppstår när relationen mellan den tänkta användaren och den faktiska användaren inte stämmer. När användare utvecklar anti-program bör de betraktas som motståndshandlingar (Akrich & Latour, 1992, se också Summerton, 2004). Finns det resenärer som utvecklat anti-program som ifrågasätter de lustfyllda, de familjenormativa och de harmoniska skripten? Hur tar motståndet i sådana fall sig uttryck?

Det vore också högst relevant att undersöka hur de skript jag uppmärksammat tar sig uttryck i den praktiska planeringen och i det planerade rummet. Är

kollektivtrafiken utformad för att möjliggöra ”en egen stund” på bussen? Finns det konkreta planer eller förslag som går mot denna riktning? Jag undrar också huruvida en anpassning till privilegierade resenärers behov och förutsättningar skulle innebära att mindre privilegierade resenärer inte får samma tillgång till kollektivtrafiken. Skulle exempelvis en ”kvalitetshöjning” av kollektivtrafiken innebära att taxor höjs? Eller att biljett-system utformas på sätt som uppmuntrar vissa resor men inte andra?

Hur planerares föreställningar om det planerade rummet hänger ihop med hur det planerande rummet utformas, samt vilka konsekvenser det har för olika grupper av resenärer, bör intressera så väl forskarsamhället som planerare och andra kommunala tjänstemän och politiker. Det är särskilt intressant i tider då klimatfrågan blir allt mer akut samtidigt som våra lokala och globala resor bidrar till denna negativa utveckling.

Metodologiska utmaningar

Min metodologiska fokusering på bilder har precis som användningen av skriptteorin gjort det möjligt att göra en intersektionell analys. Genom att analysera med hjälp av bilder har jag kunnat uppmärksamma hur planerarna använder sig av sociala kategoriseringar när de definierar hållbara resor och hållbar resenärer. I bilderna som jag använde som stimulansmaterial i intervjuerna, liksom de bilder som Helsingborgs stad använder i planeringsmaterial, fanns olika aspekter och intersektioner av makt som blev intressanta att diskutera och analysera. Bilderna synliggjorde vissa resenärer och det blev därför möjligt att samtala om dessa men också om resenärer som planerarna inte fann i bilderna. I planeringsdokumenten kunde jag lyfta fram mening om hållbara resor och resenärer och koppla meningen till sociala normer och kategoriseringar. Jag vill med Adele Clarkes (2005) ord sammanfatta varför jag menar bilder är intressanta i forskning om hur normala användare och normal användning definieras:

Visual material can be colonizing, racializing, gendering, sexing, classifying, stratifying, fetishizing, deceiving, authenticating, mesmerizing, transgressing, clarifying, stunning, muting, distracting, subjecting, cherishing, preserving, cluttering and so on. And, most challenging analytically, they can be doing multiple and contradictory things at once. (Clarke, 2005, s. 218)

Clarke uppmärksammar att bilder påverkar människor på ett oändligt antal väntade och oväntade sätt. Bilder kan förstärka, utmana och skapa ojämna maktförhållanden. De kan visa hur samhället skiktar människor, samtidigt som de också kan skikta eller utmana skiktningar i sig. Jag menar att detta gör att bilden till ett spännande men också utmanade forskningsredskap.

Mina analyser visar att samtidigt som samtal om bilder, och bilder i sig, belyser olika aspekter av hållbara resor kan det också vara vanskligt att forska med hjälp av bilder. Vilka resultat hade jag kunnat peka om jag hade haft annat stimulansmaterial? Hade planerarna talar om resor och resenärer på helt andra sätt om de hade fått talat om bilder på kostymklädda kvinnor på bussen, eller bilderna som återfanns i Helsingborgs stads planeringsdokument? Hur forskarens intervjutekniker möjliggjorde vissa analyser men uteslöt andra är frågor som berör alla kvalitativa studier. Det kan vara så att bildmetodologin gör dessa frågor mer påtagliga. Jag vill trots dessa reservationer uppmuntra till flera intersektionella analyser där bilden som forskningsredskap används. Framförallt användningen av bilder som stimulansmaterial är intressant att utveckla. Precis som jag menar att det vore relevant att studera hur resenärer tolkar planeringen för hållbara resor, vore det också relevant att studera hur resenärer tolkar bilder som föreställer olika former av resande. Även andra frågeställningar som på olika sätt kopplas till frågor om hållbart resande eller miljö skulle kunna berikas av samtal om bilder som provocerar, utmanar, förstärker eller uppmuntrar.

Den rätta resan, den fria resan

I avhandlingen har jag kontinuerligt lyft fram att planerarna önskar att helsingborgarna ska resa på de sätt som passar deras liv bäst. Snarare än att tala om resor som belastande för miljön framställer planerarna resor som positiva, roliga och lustfyllda för individen. Planerarna talar genomgående om individuella vinster med olika former av hållbart och icke-hållbart resande snarare än de samhälleliga konsekvenserna av sådana resande. Genom att istället för att tala om resors samhälleliga konsekvenser tala om individuella vinster av att resa framställer planerarna hållbara resor som utan politiska dimensioner. Att den hållbara resan förutsätter en självständig individ som är motiverad till att göra de bästa valen för sig själv kan tolkas som ett uttryck för en ökad individualisering. Det är en väletablerad sociologisk utgångspunkt att det post-

eller senmoderna samhället har blivit allt mer individualiserat (Beck, 2000; Featherstone, 1994; Giddens, 1990). Det är därför inte överraskande att även planerarna i min studie är påverkade av denna diskurs.

Fanny Ambjörnsson påtalar (2004) i sin avhandling att idén om den självständiga individen hänger ihop med idéer om normalitet:

Det är [...] genom föreställningen om den självständiga individen som normalitet uttrycks och normaliseringsprocesser iscensätts. (Ambjörnsson, 2004, s. 303)

När planerarna beskriver vilka resenärer som de menar är goda exempel på hållbara resenärer fångar de upp det normativa, och tar avstånd från det avvikande. Det gör att de tolkar den ensamma mannen på en buss eller på en cykel som den rätta resenären, resenären som uttrycker rätt budskap om de hållbara resorna. För en resenär utan tyngd finns det inget som gör det svårt att göra rätt val. Planerarna drar gränser mellan vilka resenärer som kan gestalta det hållbara och vilka resenärer som inte kan göra det. Jag har argumenterat för att planerarnas föreställningar om resor och resenärer bygger på föreställningar om bland annat genus, etnicitet och ekonomiska privilegier. Det är den privilegierade resenären som framstår som bäst lämpad att göra valet att resa hållbart. Hen reser hållbart för att hen kan och vill, inte för att resors negativa miljöpåverkan tvingar hen till det. Att resa rätt är stort, men att resa fritt är större.

Summary

Traveling correctly is great; traveling freely is greater - Municipal planners' images of sustainable mobility

Demands for sustainable mobility have become an increasingly important issue. On international and national levels, it is stated that current unsustainable transport systems have to become more sustainable. Local city and traffic planning plays an important role in this transition. However, how to define sustainable mobility is both disputed and has political dimensions. Prior research mainly focuses on how to implement sustainable mobility measures. Rather than focusing on how sustainable mobility is defined and above all what inclusion and exclusion effects those definitions could have, opportunities and barriers in order to achieve sustainable mobility or sustainable cities are researched. Therefore, how planners in the Swedish municipality of Helsingborg define sustainable mobility makes an interesting case to study. The overall aim of this thesis is to examine how planners imagine sustainable mobility, who the sustainable traveler is, and what a sustainable city might look like.

Theories and methodologies

Theoretically the thesis combines an intersectional framework with feminist planning theory and theories from STS (Science and Technology Studies). The intersectional framework is used in order to analyze what social categories planners make use of when they imagine sustainable mobility (Lykke, 2005; Lutz et al., 2010; Winker & Degele, 2011; Kaijser & Kronsell, 2013). Feminist planning theory argues that planning cannot be viewed as a neutral process; instead planners' beliefs affect what is regarded as normal planning practice and what is not (Fainstein & Servon, 2005; Sandercock, 1998; Snyder, 1995; Greed, 1994). From the field of Science and Technology Studies, I make use of the notion of script (Akrich, 1995; Rommes, 2002; Oudshoorn et al., 2004; Summerton, 2004). A script can be described as the manuscript for a film. When designers of technology make designs, they have an understanding of how the technology at hand will be used. This includes certain users, and exclude others. Scripts contain and reflect societal power structures, such as gender relations. In the thesis I analyze the planners' images of sustainable

mobility as scripts. The notion of script highlights that the planners' beliefs will have material effects. Therefore, it is important to understand what beliefs certain technologies (in this case transport technologies) are built upon.

The empirical material is based on in-depth interviews with sixteen planners, a focus group interview, and an analysis of the planning documents the city of Helsingborg uses in planning for sustainable mobility. Throughout the thesis, visual materials have an important methodological role. In the interviews, pictures of travelers were used as stimuli. I analyze the imagery of Helsingborg's planning material. I argue that the use of visual materials was highly important in order to highlight what social categories planners use when they imagine sustainable mobility.

Empirical findings

The thesis consists of four empirical chapters, summarizing the main findings.

In Chapter Four, the car proved to be central in the planners' constructions of the sustainable city. The planners understand the car as a mode of transport that leads to environmental problems: the car pollutes city air, makes noise, cause accidents and congestion, etc. Helsingborg is regarded to be highly dependent on a car. Especially, the planners believe that the car has been allowed too much space in the city center. The planners believe that this has to do with prior car-friendly planning ideals. Instead, they dream of a car-free (inner) city. To plan for sustainable mobility has become a means to this end. However, the planners' idea of a car-free city center is regarded partly as unattainable, mainly because the consumption in the city center is tightly associated with the use of cars. How planners spoke about a larger shopping center in the outskirts of town also showed that consumption is taken for granted as an important societal activity. The planners do not question whether shopping is sustainable or not, but rather if the inhabitants travel to the mall by car or not. This is based upon the planners' view upon sustainable mobility as fully consistent with economic growth. Therefore, when planners talk about the sustainable city, they establish a *consumption script*.

In Chapter Five, the planners relates to different arguments when they talk about how and why different groups travel. *The environmental argument* indicates that choices of travel mode should be made for ecological reasons: the planners

therefore advocate bike or bus trips. This argument is based upon the planners' professional opinions. But planners also believe that travel is needed to help people fulfill the chores of everyday life, mainly to drive kids to various activities and to school as well as to go grocery shopping. I call this argument *the everyday life argument*. The argument is based on the planners' own experiences of traveling. It turned out that the planners use their own experiences of traveling as an epistemological source in order to produce meaning about sustainable mobility. I argue that the planners perceive the nuclear family as a non-target group for sustainable mobility. This means that nuclear families are excluded from the requirements of sustainable mobility because of their specific life situations. Thus, the planners normalize family car trips in everyday life. As a result, other travelers such as families without children or without cars, or people who live alone or in families without children are considered not only deviant but also with a special responsibility to obtain sustainable mobility. I call this notion the *family normative script*.

In Chapter Six, the planners' analyses of pictures depicting various travelers and travel arrangements are interpreted as expressions of what messages planners should use in order to promote sustainable mobility. This gave rise to *the pleasurable script*. According to the planners, to travel sustainably should be perceived as easy, practical, fun, and joyful. The planners wish that people would base their choice of travel mode on whether different modes of transport give them positive reinforcement or not. When the planners imagine attractive messages, the messages do not only include certain people. With the notion of the bus trip as a “relaxed moment to enjoy in solitude,” the planners construct the bus as a privileged place, a peaceful and quiet area where messy aspects of private life should not be allowed space. Also, the planners wish to exclude financial restraints as an argument to travel by bus or to cycle. This view is based on a notion of the traveler, especially the middle-aged male motorist, as a status sensitive person, someone who signals prestige through the mode of transport. As a consequence, the planners' definition of a credible sustainable traveler is rather limited: only privileged travelers are allowed to symbolize sustainable mobility. The pleasurable script thus contains gendering, racializing and classifying aspects.

In the Seventh Chapter of the thesis, the theme was to analyze what pictures the city of Helsingborg used in order to portray sustainable mobility in planning documents. The visual analyses aimed at making norms about sustainable

mobility visible and also to relating these norms to societal power structures. One central aspect of the visual material is that pictures of cars and car drivers were given significant space. This can be interpreted as an expression of ecological modernization, which is the idea that a sustainable society can be achieved in the context of today's social systems. The pictures express that the transition to a more sustainable society can be made by “greening” the car. Thus bio gas and the car pool are portrayed as positive. The pictures also orchestrated equality within the heterosexual relationship as something to be achieved with the help of the car. These overall findings fall well into the planners' understanding of sustainable mobility as something easy, fun, and enjoyable. In the pictures, individual gains of traveling were especially highlighted. For example, cycling was portrayed as a way to achieve a happy, healthy self. In this chapter, I also pointed out how whiteness dominated the material and was especially used symbolically to point out that a future sustainable society is possible. However, the white norm set out boundaries for the possibility to pass as a sustainable traveler. In the images non-whiteness are highlighted as a flaw in relation to sustainable mobility, something that non-whiteness people need to learn. Sustainable mobility is therefore constructed as something desirable but not easily obtained for some, and easy and natural for others.

Conclusions

The analyses show that the planners in Helsingborg do not see the negative environmental impact of traveling as an argument which will persuade people to travel more sustainably. Instead, it is the possibility to construct sustainable mobility as fun, healthy, pleasurable, and practical that planners believe will persuade the inhabitants of Helsingborg to cycle or travel by bus more often. But not all travelers are likely to benefit from the positive values of sustainable mobility. The car-dependent family is an example of a group of travelers that the planners exclude from the requirements of sustainable mobility; a woman with limited mobility is another. An independent traveler, presumably dressed in a suit, is represented as a good example of a sustainable traveler. To conclude, when the planners imagine sustainable mobility, they imagine that it is good to travel the correct way for environmental reasons, but it is even greater to make independent travel choices.

Referenser

Litteratur

- Adeniji, Anna (2010) Jag har aldrig sett dig som svart. *Tidskrift för genusvetenskap*, nr 1-2, s.83-87
- Akrich, Madeleine (1992) The de-scription of technical objects. Bijker & Law (red.), *Shaping Technology/Building Society Studies in Sociotechnical Change*, MIT Press, Cambridge Massachusetts
- Akrich, Madeleine & Latour, Bruno (1992) A convenient vocabulary for the semiotic of human and nonhuman actors. Bijker & Law (red.), *Shaping Technology/Building Society Studies in Sociotechnical Change*, MIT Press, Cambridge Massachusetts
- Akrich, Madeleine (1995) User representations: practices, methods and sociology. Rip, Misa & Schot (red.) *The approach of constructive technology assessment*. Pinter publishers, London
- Alaimo, Stacy (2009) Insurgent vulnerability and the carbon footprint of gender. *Kvinder, kon & forskning*, nr. 3-4, s. 22-35
- Allmendinger, Phillip & Tewdwr-Jones, Mark (2000) New Labour, New Planning? The Trajectory of Planning in Blair's Britain. *Urban Studies*, vol. 37, nr. 8, s. 1379-1403
- Ambjörnsson, Fanny (2004) *I en klass för sig*. (avh.) Stockholm, Ordfront
- Andersson, Birgitta (2001) *Risk. Om kvinnors erfarenhet och fysisk planering*. Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings universitet.
- Andersson, Birgitta (2005) Mäns våld blir kvinnors ansvar – riskkalkylering i det offentliga rummet. Friberg mfl. (red.) *Speglingar av rum: om könskodade platser och sammanhang*. Symposium, Stockholm
- Andréasson, Håkan (2000) *Resenärer i bilsamhället: vardagligt resande i kulturell belysning*. Novum grafiska, Göteborg
- Anshelm, Jonas (2002) "Det gröna folkhemmet: striden om den ekologiska moderniseringen av Sverige". Hedrén, J (red) *Naturen som brytpunkt. Om miljöfrågans mystifieringar, konflikter och motsägelser*. Symposium, Stockholm

- Anshelm, Jonas (2012) *Kampen om klimatet. Miljöpolitiska strider i Sverige 2006-2009*.
Pärspektiv förlag, Malmö
- Aspers, Patrik; Fuehrer, Paul & Sverrisson, Árni (2004) Introduktion. Aspers, Fuehrer & Sverrisson (red.) *Bild och samhälle. Visuellt analys som vetenskaplig metod*.
Studentlitteratur, Lund
- Aretun, Åsa & Robertson, Kerstin (2013) *Ökad cykling: professionella utmaningar och hinder i den lokala transportplaneringen*. VTI-rapport 781
- Backman, Stina (2003) "Den säljande kroppen. Om sjuka och friska män i reklamen". I Sparrman, Torell, Snickare (red.) *Visuella spar. Bilder i kultur- och samhällsanalys*.
Studentlitteratur, Lund
- Balkmar, Dag & Joelsson, Tanja (2010) The bionic man goes autoerotic – theoretic keys towards a refined understanding of men's risk taking in public space. *NORMA: Nordic Journal for Masculinity Studies* vol. 5, nr. 1, s. 27–44.
- Balkmar, Dag (2012) *On men and cars. An ethnographic study of gendered, risky and dangerous relations*. (avh.) Linköpings universitet, Linköping
- Banister, David (2008) The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15 (2008), s. 73-80
- Baeten, Guy & Essebo, Maja (2012) Contradictions of mobility – the illogic of growth and the logic of myth. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 103, nr. 5, s.555-565
- Baeten, Guy (2000) The tragedy of the Highway: Empowerment, disempowerment and the politics of sustainability discourses and practices. *European planning studies*, vol. 8, nr. 1, s. 69-86
- Beck, Ulrich (2000) *Risksamhället: på väg mot en annan modernitet*. Göteborg, Diadalos
- Beebejaun, Yasminah (2012) Including the excluded? Changing the understandings of ethnicity in contemporary English planning" *Planning theory and practice*, vol. 13, nr. 3, s. 529-548
- Berg, Anne-Torunn & Lie, Merete (1993) Feminism and constructivism: Do artifacts have gender? *Science, technology and human values*, vol. 20, nr. 3, s. 332-351
- Berg, Jessica & Levin, Lena (2011) *Åldres vardagliga resor. Val av färdmedel och erfarenheter av kollektivtrafik*. VTI rapport 734
- Berner, Boel (2005) Att skapa och analysera ett material: erfarenheter från fältet.
Bergman m.fl. (red.) *Samhällsvetenskapens hantverk*. Arkiv förlag, Lund

- Bijker, Wiebe & Law, John (1992) (red) *Shaping Technology/Building Society Studies in Sociotechnical Change*, MIT Press, Cambridge Massachusetts
- Bjarnadóttir, Hólmfríður & Bradley, Karin (2003) *Ny kurs för Norden – planering och hållbar utveckling*. Nordregio Rapport 20032, Stockholm
- Blücher, Gösta (2006) 1900-talet - det kommunala planmonopolets århundrade. Gösta Blücher & Graninger, Göran (red.) *Planering med nya förutsättningar: Ny lagstiftning, nya värderingar*. Stiftelsen Vadstena forum för samhällsbyggande, Vadstena
- Bradley, Karin (2009) *Just Environments – Politicising Sustainable Urban Development*. (avh.) KTH/Royal Institute of Technology, Stockholm
- Bradley, Karin; Gunnarsson-Östling, Ulrika; Isaksson, Karolina (2008) Exploring Environmental Justice in Sweden – How to improve planning for environmental sustainability and social equity in an “eco-friendly” context. *Projections – MIT Journal of Planning*, vol. 8, s. 68–81
- Butler, Judith (1990) *Gender trouble: feminism and the subversion of identity*. Routledge, New York
- Böhm, Steffen; Jones, Campbell; Land, Chris; Paterson, Matthew (red.) (2006) *Against automobility*. Blackwell publishing.
- Cairns, Sally m.fl. (2008) Smarter Choices: Assessing the potential to achieve traffic reduction using 'soft measures'. *Transport Reviews*, vol. 28, nr. 5, s. 593-618
- Carlsson-Kanyama; Annika, Lindén; Anna-Lisa; Thelander, Åsa (1999) Insights and applications. Gender differences in environmental impacts from patterns of transportation. A case study from Sweden. *Society & Natural resources*, vol. 12, nr. 4, s. 355-369
- Cars, Göran (1992) *Förhandlingar mellan privata och offentliga aktörer i samhällsbyggandet*. Avd. för Regional Planering, KTH, Stockholm
- Cars, Göran & von Sydow, Åsa (2001) Governance and Partnerships in Sweden. Christoferson (red.) *Swedish Planning - in Times of Diversity*. Swedish Society for Town and Country Planning, Gävle
- Chapman, Lee (2007) Transport and climate change: a review. *Journal of Transport Geography*, vol. 15, nr. 4, s. 354-367
- Cho, Sumi; Crenshaw, Kimberlé; McCall, Leslie (2013) Toward a field of intersectionality studies. Theory, applications and practice. *Signs*, vol. 38, nr. 4, s. 785-810

- Clarke, Adele (2005) *Situational analysis. Grounded theory after the postmodern turn*. Sage, Thousand Oaks
- Coffey, Amanda & Atkinson, Paul (1996) *Making sense of qualitative data. Complementary research strategies*. Sage, Thousand Oaks
- Conley, Jim & McLaren, Arlene Tigar (red.) (2009) *Car troubles: critical studies of automobility and auto-mobility*. Ashgate, Farnham, England
- Crenshaw, Kimberlé W. (1989) Demarginalization of the intersection of race and sex: a black feminist critique of antidiscrimination doctrine, feminist theory and antiracist politics. *University of Chicago legal forum* 1989, s. 139-167
- Crenshaw, Kimberlé W. (1995) Mapping the margins: intersectionality, identity, politics, and the violence against women of color. Crenshaw m.fl. (red.) *Critical race theory. The key writings that formed the movement*. The new press, New York
- Cupples, Julie & Ridley, Elisabeth (2008) Towards a heterogeneous environmental responsibility: sustainability and cycling. *Area*, vol. 40, nr. 2, s. 254-264
- Curtis, Carey & Low, Nicholas (2009) The Implementation Gap in Land Use Transport Integration: A Case of Path Dependence, *Future Urban Transport Conf.*, 19-21 April, Volvo Research and Education Foundation, Göteborg, Sweden.
- Czarniawska, Barbara (2002) *A tale of three cities. Or the glocalization of city management*. Oxford University Press, Oxford
- Czarniawska, Barbara (2005) "Studying up, studying down, styding sideways": om ett dialogiskt förhållande till fältet. Lundqvist, Davies & Mulinari (red.) *Att utmana vetandets gränser*. Malmö, Liber
- Dahl, Emmy (2011) Män pratar om miljö i *Tidskrift för genusvetenskap*, nr. 4, s. 109-137
- Dahl, Emmy & Henriksson, Malin (2010) *Genusdimensioner i svensk kommunal planering och krishantering. En forskningsöversikt*. VTI rapport 677.
- Dahl, Emmy; Henriksson, Malin; Levin, Lena (2012) *Konstruktioner av maskulinitet i samtal om kollektivtrafik*. NORMA: Nordic journal for masculinity studies, vol. 7, nr. 2, s. 160-181
- Desmond, Margaret (2004) Methodological Challenges Posed in Studying an Elite in the Field, *Area*, vol. 35, nr. 3, s. 262–269.
- Domosh, Mona & Seager, Joni K. (2001) *Putting women in place: feminist geographies makes sense of the world*. Guilford, New York

- Duncan, Michael (2011) The Impact of Transit Oriented Development on Housing Prices in San Diego, CA. *Urban Studies*, vol 48, no. 1, s. 101-127
- EC (1992) *The Future development of the common transport policy: a global approach to the construction of a community framework for sustainable mobility*. White paper, Bryssel.
- Eduards, Maud (2012) *Kroppspolitik. Om moder Svea och andra kvinnor*. Atlas akademi, Stockholm
- Egeberg Holmgren, Linn (2011) *IngenMansLand. Om män som feminister, intervjuframträdanden och passerandets logik* (avh.) Uppsala universitet, Uppsala
- Egeberg Holmgren, Linn (2012) *Feministiska män: från i-princip till i-praktik*. Gottzén, L. & Jonsson, R. (red) *Andra män. Maskulinitet, normskapande och jämställdhet*. Gleerups, Malmö
- Elsrud, Torun & Lalander, Philip (2007) Projekt Norrliden. Om småstadspressens etnifiering och genderisering av en förort. *Sociologisk forskning* 2007:2, s. 6-25
- Energimyndigheten (2009) *Energiläget 2009*, rapport ET2009:28
- Energimyndigheten (2012) *Energiläget 2012*, rapport ET2012:34
- Emanuel, Martin (2012a) Constructing the cyclist. Ideology and representation in urban traffic planning in Stockholm, 1930-70. *Journal of transport history*, vol. 33, nr. 1, s.67-91
- Emanuel, Martin (2012b) *Trafikslag på undantag. Cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980*. (avh.) Stockholmia förlag, Stockholm
- Engwall, Kristina & Peterson, Helen (2011) "Är det privata politiskt? Barnfri i ett barnvänligt samhälle". *Socialvetenskaplig tidskrift*, årg. 18, nr. 2, s. 126-143
- Engwall, Kristina & Peterson, Helen (red.) (2010) *Frivillig barnlöshet. Barnfrihet i en nordisk kontext*. Dialogos förlag, Stockholm
- Essebo, Maja (2013) *Lock-in as make-believe. Exploring the role of myth in the lock-in of high mobility systems*. (avh.) Göteborgs universitet, Göteborg
- Fainstein, Susan & Servon, Lisa G (2005) Introduction: the intersection of gender and planning. Fainstein & Servon (red) *Gender and planning – a reader*. Rutger university press, New Brunswick
- Falkemark, Gunnar (2006) *Politik, mobilitet och miljö: om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem*. Gidlund, Möklinta
- Faulkner, Wendy (2001) The Technology Question in Feminism: A View from Feminist Technology Studies. *Women's Studies International Forum*, vol. 24, nr.1, s. 79-95

- Featherstone, Mike (1994) *Kultur, kropp, konsumtion*. Symposium, Stockholm/Stehag
- Featherstone, Mike (2004) Automobilities, an introduction. Featherstone, Thrift & Urry (red.) Special issue of *Theory, Culture and Society*, vol. 21, nr. 4-5, s. 1-24
- Feichtinger, Judith & Pregering, Michael (2005) Imagined citizens and participation: Local Agenda 21 in two communities in Sweden and Austria. *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability*, vol. 10, nr. 3, s. 229-242
- Feldmann, Beate (2004) Genus och landskap. Om femininiteter i Stockholms skärgård. *RIG – Kulturhistorisk tidskrift*, vol. 87, nr. 4, s. 210-220
- Forsberg, Gunnel (2005) Den genderiserade staden. Friberg m.fl. (red.) *Speglingar av rum: om könskodade platser och sammanhang*. Symposium, Stockholm
- Forsberg, Gunnel (2006) Genusanalys: en utmaning för framsyns storstadsplanering. Gunnarsson, m.fl. (red.) *Kors och tvärs: intersektionalitet och makt i storstadens arbetsliv*. Normal förlag, Stockholm
- Franzén, Mats (2005) Stad, vardag, kreativitet. *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Pocky, Kristianstad
- Friberg, Tora (1999) *Förflyttningar en sammanhållande länk i vardagens organization*. KFB-rapport 1998:23, Stockholm
- Friberg, Tora (2005) Kvinnors upplevelser av resans rum. Friberg m.fl. (red.) *Speglingar av rum: om könskodade platser och sammanhang*. Symposium, Stockholm
- Friberg, Tora & Larsson, Anita (1997) *Genusperspektiv i översiktlig planering*. Rapporter och notiser nr. 148, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet, Lund
- Friberg, Tora & Larsson, Anita (2002) *Steg framåt. Strategier och villkor för att förverkliga genusperspektivet i översiktlig planering*, Rapporter och Notiser nr. 162, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet, Lund
- Friedmann, John (1987) *Planning in the public domain. From knowledge to action*. Princeton university press, Princeton
- Galis, Vasilis (2006) *From shrieks to technical reports: technology, disability and political processes in building Athens Metro*. (avh.) Linköping universitet, Linköping
- Gemzöe, Lena (2002) *Feminism*. Bilda förlag, Stockholm
- Giddens, Anthony (1990) *The consequences of Modernity*. Cambridge university press, Cambridge

- Gilje, Nils & Grimen, Harald (2007) *Samhällsvetenskapernas förutsättningar*. Daidalos, Göteborg
- Goffman, Irving (1979) *Gender advertisements*. Harvard university press, Cambridge
- Goldman, Todd & Gorham, Roger (2006) Sustainable urban transport: four innovative directions. *Technology in society*, vol. 28, nr. 1-2, s. 261-273
- Gottzén, Lucas & Jonsson, Rickard (red.) *Andra män. Maskulinitet, normskapande och jämställdhet*. Gleerups, Malmö
- Grafe, Christoph (2005) Förorter för nya européer – tre nederländska exempel. *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Pocky, Kristianstad
- Grahn, Wera (2006) *Känn dig själv. Genus, historiekonstruktion och kulturhistoriska museirepresentationer*. (avh.) Linköpings universitet, Linköping
- Grange, Kristina (2013) Shaping acting space: in search of a new political awareness among local authority planners. *Planning theory*, vol. 12, nr. 3, s. 225-243
- Greed, Clara (1999) *Social town planning* (red.). Routledge, Florence
- Greed, Clara (1994) *Women and planning*. Routledge, London
- Grint, Keith & Woolgar, Steve (1997) *The machine at work. Technology, work and organization*. Polity press, Cambridge
- Guiver, Jo (2007) Modal talk: discourse analysis of how people talk about bus and car travel. *Transport research part A: policy and practice*, vol. 41, nr. 3, s. 233-248
- Gullberg, Anders (1989) *Bilen som första stadsmakt: hypoteser om en efterkrigshistoria*. Nordiska institutet för samhällsplanering, Stockholm
- Gunder, Michael (2004) Shaping the planner's ego-ideal: a lacanian interpretation of planning education. *Journal of planning education and research*, nr. 23, s. 299-311
- Gyberg, Per & Rundgren, Carl-Johan (2013) *Tio skäl att strunta i miljön - om varför det är så svårt att förändra vardagligt beteende*. Perspektiv på tekniken nr 7. Tema Teknik och social förändring, Linköping
- Hajer, Maarten A. (1995) *The politics of environmental discourse: ecological modernization and the policy process*. Claredon press, Oxford
- Hagman, Olle (1999) *Bilen, naturen och det moderna. Om natursynens omvandlingar i det svenska bilsamhället*. (avh.) Göteborgs universitet, Göteborg
- Hagson, Anders (1997) *Bebyggelsestruktur, trafik och miljö*. I Andersson (red.) *Trafik och miljö. Forskare skriver om kunskapsläge och forskningsbehov*. Studentlitteratur, Lund

- Hall, Stuart (1980) Encoding/decoding. Hall, Hobson, Love & Willis (red.) *Culture, media, language*. Hutchinson, London
- Hall, Stuart (1997) *Representation: cultural representations and signifying practices*. Sage, Thousand Oaks
- Halldén, Gunilla (2009) Inledning. Halldén, G (red.) *Naturen som symbol för den gröna barndomen*. Carlson bokförlag, Stockholm
- Hansson, Anders (2008) *Kolets återkomst. Koldioxidavskiljning och lagring i vetenskap och politik*. (avh.) Linköpings universitet, Linköping
- Hanson, Susan (2010) Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, place and culture*, volym 17, nr 1, s. 5-23
- Haraway, Donna (1991) Situated knowledges: the science question in feminism and the privilege of partial vision. Haraway (förf.) *Simians, Cyborgs and women. The reinvention of nature*. Free association books ltd, London
- Healey, Patsy (1993) Planning through debate. Fischer, F & Forester, J (red.) *The argumentative turn in policy analysis and planning*. UCL Press, London
- Healey, Patsy (1997) *Collaborative Planning*. Macmillan, London
- Henriksson, Greger (2008) *Stockholmarnas resvanor – mellan trängelskatt och klimattdebatt*. (avh.) KTH, Stockholm
- Hermansson, Camilla (2003) Att sälja med hjälp av miljöförstöringen. Modernitet, miljö och reklam. Sparrman, Torell, Snickare (red.) *Visuella spår. Bilder i kultur- och samhällsanalys*. Studentlitteratur, Lund
- Hjorthol (2000) Same city, different options. Travelling to work – an analysis of married couples in the metropolitan area of Oslo. *Journal of Transport Geography*, vol. 8, nr. 3, s. 213-220
- hooks, bell (1994) *Outlaw culture: resisting representations*. Routledge, New York
- Holli, Anne Maria; Magnusson, Eva & Rönnblom, Malin (2005). "Critical Studies of Nordic Discourses on Gender and Gender Equality". *NORA, Nordic Journal of Feminist and Gender Research*, vol. 13, nr. 3, s.148-152.
- Holmberg, Bengt (2008) *Hållbarhetsbegreppet i kommunal planering – speciellt trafikplanering*. Bulletin – Lunds Universitet, Tekniska högskolan i Lund, Institutionen för Teknik och samhälle, 238
- Hrelja, Robert (2011) The Tyranny of Small Decisions. Unsustainable Cities and Local Day-to-Day Transport Planning. *Planning Theory & Practice*, vol. 12, nr. 4, s. 511-524

- Hrelja, Robert, Isaksson, Karolina & Richardson, Tim (2012). IKEA and small city development in Sweden: planning myths, realities and unsustainable mobilities. *International Planning Studies* (12) 2, s. 125-145
- Hubak, Marit (1996) The car as a cultural statement: car advertising as gendered socio-technical scripts. Lie & Sorensen (red.) *Making technology our own? Domesticating technology into everyday life*. Scandinavian university press, Oslo
- Hull, Angela (2008) Policy integration: What will it take to achieve more sustainable transport solutions in cities? *Transport Policy*, vol. 15, nr.2, s- 94-103.
- Hultman, Martin (2010) *Full gas mot en (o)hållbar framtid. Förväntningar på bränsleceller och vätgas 1978-2005 i relation till svensk energi- och miljöpolitik*. (avh.) Linköpings universitet, Linköping
- Hultman, Martin (2011) Ekomodern maskulinitet; eller historien om hur Arnold Schwarzenegger blev 2000-talets miljöhjälte. *Tidskrift för genusvetenskap*, nr. 4, s. 5-26
- Hydén, Margareta (2000) Forskningsintervjun som relationell praktik. Haavind (red.) *Kön och tolkning. Metodiska möjligheter i kvalitativ forskning*. Natur och kultur, Trondheim
- Hydén, Christer (2008) *Trafiken i den hållbara staden*. Studentlitteratur, Lund
- Hydén, Lars-Christer och Bülow, Pia (2003) Who's talking: drawing conclusions from focus groups – some methodological considerations. *International Journal of Social Research Methodology*, vol. 6, nr.4, s. 305-321
- Hysing, Erik (2010) *Governing towards sustainability. Environmental governance and policy change in Swedish forestry and transport*. (avh.) Örebro universitet, Örebro
- Håkansson, Maria (2005) Berättelser om yrkesroller. Skantze, Ann & Asplund, Eva (red) *Hållbar utveckling i praktiken*. Institutionen för infrastruktur, KTH, Stockholm
- Högdahl, Elisabeth (2007) *På andra sidan Trädgårdsgatan: om norr och söder i förändringens Helsingborg*. Lunds universitet, Campus Helsingborg, Helsingborg
- Höjer, Mattias & Åkerman, Jonas (2006) How much can the climate stand? Sweden on a sustainable path in 2050. *Energy Policy*, volym 34, s. 1944-1957
- Innes, Judith (1997) The planner's century. *Journal of planning education and research*, nr. 16, s. 227-228
- Isaksson, Karolina (2001). *Framtidens trafiksystem? Maktutövningen i konflikterna om rummet och miljön i Dennispaketets vägfrågor*. (avh.) Linköpings universitet, Linköping

- Isaksson, Karolina (2003) *Hållbarhet: avvägningar, prioriteringar, utmaningar: planerares erfarenheter av de tre hållbarhetsdimensionerna*. Institutionen för infrastruktur, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm
- Isaksson, Karolina & Storbjörk, Sofie (2005) Kommunalt hållbarhetsarbete i gränslandet mellan politik och planering. Roller, relationer och avvägandets problematik. Asplund & Skantze (red.) *Hållbar utveckling i praktiken*. Institutionen för infrastruktur, KTH, Stockholm
- Isaksson, Karolina (2006) Fernissa eller förändring? - om hållbar utveckling i svensk planering. Blücher & Graninger (red) *Planering med nya förutsättningar. Ny lagstiftning, nya värderingar* Liu-Tryck, Linköping
- Jensen, Anne (2011) Mobility, space and power: on the multiplicities of seeing mobility. *Mobilities*, vol. 6., nr. 2, s. 255-271
- Jiborn, Magnus & Kander, Astrid (red.) (2013) *Generationsmålet: kontroverser kring klimat och konsumtion*. Dialogos, Stockholm
- Joelsson, Tanja (2013) *Speed and sensibility: young men's risk-taking with motor-vehicle*. (avh.) Linköpings universitet, Linköping
- Jönsson, Lars-Eric (2007) Ett steg ut mot sundet. *Helsingborg: här börjar kontinenten*. Donelius, A & Liljedahl, B (red.) Helsingborg stad/Liljedahl Blå, Göteborgstryckeriet, Mölndal
- Kaijser, Anna (2011) Intersektionalitet för klimatsolidaritet: Om klimatsdiskussionen i Bolivia och vikten av analytisk komplexitet. *Tidskrift för Genusvetenskap*, nr. 4, s. 59-85
- Kaijser, Anna & Kronsell, Annica (2013) Climate change through the lens of intersectionality. *Environmental politics*, s. 1-17
- Khakee, Abdul (2000) *Samhällsplanering*. Studentlitteratur, Lund
- Kitzinger, Jenny (1994) The methodology of focus groups: the importance of interaction between research participants. *Sociology of health and illness*, vol. 16, nr. 1, s. 103-121
- Kline, Ronald & Pinch, Trevor (1996) Users as agent of technological change: the social construction of the automobile in rural United States. *Technology and Culture*, vol. 36, nr. 4, s. 763-759
- Klinth, Roger & Johansson, Thomas (2010) *Nya svenska fäder*. Boréa, Umeå
- Klintman, Mikael (2012). *Citizen-Consumers and Evolution: Reducing Environmental Harm through Our Social Motivation*. Palgrave Macmillan, Basingstoke

- Kvale, Steinar & Brinkmann, Svend (2009) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Studentlitteratur, Lund
- Kvande, Elin (1999) In the belly of the beast: constructing femininities in engineering organizations. *European Journal of Women's studies*, nr 6, s. 305-328
- Landström, Catharina (2007) Queering feminist technology studies. *Feminist Theory*, vol. 8, nr 1, s. 7-26
- Landström, Catharina (2006) A Gendered Economy of Pleasure: Representations of Cars and Humans in Motoring Magazines. *Science Studies*, vol. 19, nr 2, s. 31-53
- Larsson, Anita (2006) Makten över rummet: om genusperspektiv i samhällsplanering. *Kvinnovetenskaplig tidskrift*, vol. 27, nr 2-3, s. 29-47
- Larsson, Anita & Jalakas, Anne (2008) *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv*. SNS förslag, Stockholm
- Larsson, Staffan (2009) A pluralist view on generalization in qualitative research. *International journal of research and method in education*, vol. 32, nr. 1, s. 25-38
- Law, Robin (1999) Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. *Progress in Human Geography*, vol. 23, nr 4, s. 567-588
- Letell, Martin; Sundqvist, Göran & Elam, Mark (2011) Steering through the neighbourhood: towards an advanced liberal risk society? *Environment and planning A*, vol. 43, s. 106-125
- Levin, Kelly; Cashore, Benjamin; Bernstein, Steven; Auld, Graeme (2012) Overcoming the tragedy of super wicked problems: constraining our future selves to ameliorate global climate change. *Policy sciences*, vol. 45, nr. 2, s. 123-152
- Lind, Hans (2002) Market oriented land use planning: a conceptual note. *Planning and markets*, nr. 5, vol. 1
- Lindberg, Anna Lena (1995) Inledning. Lindberg (red.) *Konst, kön och blick*. Nordstedt, Stockholm
- Lindén, Lisa (2013) "What do Eva and Anna have to do with cervical cancer?" – Constructing adolescent girl subjectivities in Swedish Gardasil advertisements. *Girlhood studies*, vol. 6, nr. 2, s. 83-100
- Lindgren, Anne-Li (2013) Visuellt analys av föreställningar om barn och natur. *Barn. Forskning om barn og barndom i Norden*, nr 2., s. 7-22
- Linell, Per (1994) *Transkription av tal och samtal: teori och praktik*. Arbetsrapport 1994:9, Tema kommunikation, Linköpings universitet, Linköping

- Listerborn, Carina (2002) *Trygg stad. Diskursers om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. (avh.) Chalmers arkitektur, Göteborg
- Listerborn, Carina (2008) Who speaks? And who listens? The relationship between planners and women's participation in local planning in a multi-cultural urban environment. *GeoJournal*, vol. 70, nr. 1, s. 61-74
- Listerborn, Carina (2009) Kvinnors erfarenheter måste bli mer synliga. *Praktik & Teori*; 1, nr 1, s. 46-48, Malmö högskola, Malmö
- Listerborn, Carina (2011) Den våldsamma integreringen. Listerborn, Molina & Mulinari (red) *Våldets topografier. Betraktelser över makt och motstånd*. Atlas, Stockholm
- Loukopoulos, Peter (2005): *Future urban sustainable mobility: implementing and understanding the impacts of policies designed to reduce private automobile usage*. (avh.) Göteborgs universitet, Göteborg
- Lundin, Per (2008) *Bilsamhället: ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. (avh.) Stockholmia, Stockholm
- Lutz, Helma; Herrera Vivar, Maria Teresa; Supik, Linda (2010) Framing intersectionality: an introduction. Lutz, Herrera Vivar & Supik (red.) *Framing intersectionality*. Ashgate, Farnham
- Lykke, Nina (2003) Intersektionalitet – ett användbart begrepp för genusforskningen. *Kvinnovetenskaplig tidskrift*, nr. 1, s. 47-55
- Lykke, Nina (2005) Nya perspektiv på intersektionalitet. Problem och möjligheter. *Kvinnovetenskaplig tidskrift*, nr. 2-3, s. 7-17
- Lykke, Nina (2009) *Genusforskning – en guide till feministisk teori, metodologi och skrift*. Stockholm, Liber.
- Länsstyrelsen i Skåne län (2006) *Förslag till åtgärdsprogram för att uppnå miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid i Helsingborg*
- Länsstyrelsen i Skåne län (2009) *Reviderat åtgärdsprogram för att uppnå miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid i Helsingborg*
- Magnusson, Dick (2013) *District heating in a liberalized energy market: a new order?* (avh.) Linköpings universitet, Linköping
- Massey, Doreen (1994) *Space, place and gender*, University of Minnesota Press, Minneapolis
- Mattson, Katarina (2010) Genus och vithet i den intersektionella vändningen. *Tidskrift för genusvetenskap*, nr. 1-2, s. 7-22

- McDowell, Linda (1999) *Gender, identity and place: understanding feminist geographies*. Polity, Cambridge
- Mellström, Ulf (2004) Machines and masculine subjectivity. Technology as an integral part of men's life experiences. Lohan & Faulkner (red.) *Masculinities and Technologies*. Special Issue, *Men and masculinities*, vol. 6, nr. 4, s. 368-382
- Mellström, Ulf (2009) The Intersection of gender, race and culture boundaries, or why is computer science in Malaysia dominated by women? *Social Studies of Science*, vol. 39, nr. 6, s. 885-907
- Miller, Daniel (2001) *Car Cultures* (red.) Berg, Oxford
- Mills, Caroline (1993) Myths and meanings of gentrification. Duncan & Ley (red.) *Place/culture/representation*. Routledge, London
- Mohanty, Talpade Chandra (1986) Med västerländska ögon. *Feminism utan gränser. Avkolonialiserad teori, praktiserad solidaritet* (2006). Tankekraft förlag, Stockholm
- Molina, Irene (2005) Kalla mörkret natt: kön, klass och ras/etnicitet i det postkoloniala Sverige. *Maktens (o)lika förklädnader: kön, klass & etnicitet i det postkoloniala Sverige: en festskrift till Wuokko Knoke*. Molina, D. Mulinari & P. De los Reyes (red.). Atlas, Stockholm
- Molina, Irene (2007) Intersektionella rumsligheter. *Tidskrift för genusvetenskap*, nr. 3, s. 7-21
- Molina, Irene (2008) Den rasifierade staden. Magnusson Turner, Lena (red.) *Den delade staden*. Boréa, Umeå
- Molina, Irene (2011) Den goda och den onda nationalismen. Listerborn, Molina & Mulinari (red.) *Våldets topografier. Betraktelser över makt och motstånd*. Atlas, Stockholm
- Moriarty, Patrick & Honnery, Damon (2008) Low Mobility: the future of transport. *Futures*, vol. 40, nr. 10, s. 865-872
- Mulinari, Diana (2003) Teorier för en antirasistisk feminism – dialoger. Mulinari, Sandell & Schöner (red.) *Mer än bara kvinnor och män: feministiska perspektiv på genus*. Studentlitteratur, Lund
- Mulinari, Diana & Sandell, Kerstin (2009) A feminist re-reading of theories of late modernity: Beck, Giddens and the location of gender. *Critical sociology*, vol. 35, nr. 4, s. 493-507
- Mulinari, Paula (2007) *Maktens fantasier och servicearbetets praktik*. (avh.) Linköpings universitet, Linköpings universitet

- Mulvey, Laura (1975) Visual pleasure and narrative cinema. *Screen*, vol. 16, nr. 3, s. 6-18
- Myers, Dowell (1997) Anchor points for planning's identification. *Journal of planning and education research*, vol. 16, nr. 3, s. 223-224
- Naturvårdsverket (2010) *Den svenska konsumtionens globala miljöpåverkan. Ett kunskapsunderlag inför det fortsatta arbetet med frågan om Sveriges globala negativa miljöpåverkan i ett konsumtionsperspektiv*. Edita, Västerås
- Nilsson, Kristina (2007) Managing complex spatial planning processes. *Planning Theory and Practice*, nr. 8, s. 431-447.
- Nylund, Katarina (1995) *Det förändrade planeringstänkandet*. Nordplan, Stockholm
- Nyström, Jan (2003) *Planeringens grunder – en översikt*. Studentlitteratur, Lund
- Oakley, Anne (1981) Interviewing women: a contradiction in terms. Roberts (red.) *Doing feminist research*. Routledge, London
- OECD (2012) *Transport outlook: seamless transport for greener growth*. International transport forum.
- Oost, Ellen van (1995) Male and female things. Brouns, Verloo & Grunell (red.) *Women's studies in the 1990s. An introduction to the different disciplines*. Couthinho, Bussum
- Oost, Ellen van (2000) Making the computer masculine. Balka & Smith (red.) *Women, work and computerization, charting a course to the future*. Kluwer academic publishing, Delft
- Orrskog, Lars (2005) Stora och små berättelser om svenskt stadsbyggande. *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Pocky, Kristianstad
- Ostrander, Susan A. (1993) "Surely you're not in this just to be helpful": Access, rapport, and interviews in three studies of elites. *Journal of Contemporary Ethnography*, vol. 22, nr. 1, s. 7-27.
- Oudshoorn, Nelly; Saetnan, Anne Rudinow & Lie, Merete (2002) On gender and things. Reflections on an exhibition on gendered artefacts. *Women's studies international forum*, vol. 25, nr. 4, s. 471-483
- Oudshoorn, Nelly & Pinch, Trevor (2003) Introduction: how users and non-user matter. Oudshoorn & Pinch (red.) *How users matter. The co-construction of users and technology*. MIT Press, Cambridge

- Oudshoorn, Nelly, Rommes, Els, Stienstra, Marcelle (2004) Configuring the gendered user as everybody: gender and design cultures in information and communication technologies. *Science, Technology & Human Values*, vol. 29, nr 1, s. 30-63
- Oudshoorn, Nelly & Pinch, Trevor (2008) User-Technology relationships: some recent developments. Hackett, Amsterdamska, Lynch & Wajcman (red) *The handbook of Science and Technology studies*, MIT Press, Cambridge
- Owens, Susan, Petts, Judith. & Bulkeley, Harriet. (2006) Boundary work: knowledge, policy and the urban environment. *Environment and Planning C*, vol. 24, s. 633-643.
- Paterson, Matthew (2008) *Automobile Politic – ecology and cultural political economy*. Cambridge university press, New York
- Peterson McIntyre, Magdalena (2010) *Bara den inte blir rosa. Genus, design och konsumtion i ett svenskt industriprojekt*. Mara förlag, Göteborg
- Pollack, Stephanie, m.fl. (2011) Demographic Change, Diversity and Displacement in Newly Transit-Rich Neighborhoods. *Transport Research Board*, no.11-3567.
- Polk, Merritt (2010) Sustainability in practice: the interpretation of sustainable development in a regional planning arena for dialogue and learning in western Sweden. *Planning theory and practice*, vol. 11, nr. 4, s. 481-497
- Polk, Merritt (2003) Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transportation system in Sweden? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 8, nr 2, s. 75-95
- Polk, Merritt (1998) *Gendered mobility: A study of women's and men's relations to automobility in Sweden* (avh.) Göteborgs universitet, Göteborg
- Pollock, Griselda (1988) *Vision and difference: femininity, feminism, and histories of art*. Routledge, London
- Pringle, Keith (2012) Fadrande, mansforskning och sexualiserat våld i det ”jämslällda Sverige”. Gottzén, L. & Jonsson, R. (red) *Andra män. Maskulinitet, normskapande och jämslällhet*. Gleerups, Malmö
- Reyes, Paulina de los & Mulinari, Diana (2005) *Intersektionalitet: kritiska reflektioner över (o)jämsllichkeitens landskap*. Liber, Malmö
- Richardson, Tim & Jensen, B. Ole (2008) How mobility systems produce inequality: making mobile subject types on the Bangkok Sky Train. *Built enivonment*, vol. 34, nr. 2, s. 218-231

- Roman, Christine & Peterson, Helen (2011) *Familjer i tiden. Förhandling, kön och gränslöst arbete*. Boréa, Umeå
- Rommers, Els (2002) Creating places for women on the Internet: the design of a 'women's square' in a digital city. *European Journal of Women's Studies*, vol. 9, nr. 4, s. 400-429
- Rosenbloom, Sandra (1993) Women's travel patterns at various stages in their lives. Katz, C. & Monk, J., Full (red) *Circles. Geographies of women over the life course*. Routledge, New York
- Rose, Gillian (1993) *Feminism and geography: the limits of geographical knowledge*. Polity Press, Cambridge
- Rose, Gillian (1997) Situating knowledges: positionality, reflexivities and other tactics. *Progress in human geography*, vol. 21, nr. 23, s. 305-320
- Rose, Gillian (2012) *Visual Methodologies. An introduction to researching with visual materials*. Sage, Thousand Oakes
- Rosengren, Annette (2005) Platser för hemlösa. Friberg m.fl. (red.) *Speglingar av rum: om könskodade platser och sammanhang*. Symposium, Stockholm.
- Rye, Tom (2002) Travel plans – do they work? *Transport Policy*, vol. 9, nr. 2, s. 287-298
- Räty, Riitta & Carlsson-Kanyama, Annika (2010) *Comparing Energy Use by Gender, Age and Income in Some European Countries*, Rapport nummer FOI-R-2800-SE, FOI, Totalförsvarets Forskningsinstitut, Avdelningen för försvarsanalys
- Rönnbäck, Peder (2008) *Den kommunala policyprocessen – strömmar i kollektivtrafiken och politiken* (avh.) Luleå tekniska universitet, Luleå
- Sandercock, Leonie (1998) *Towards Cosmopolis*. John Wiley & Sons, Chichester
- Sandercock, Leonie & Forsyth, Anne (2005) A gender agenda: new direction for planning theory. Fainstein & Servon (red.) *Gender and planning: a reader*. Rutgers university press, New Jersey
- Sanne, Christer (2002) Willing consumers - or locked-in? Policies for a sustainable consumption. *Ecological economics*, vol. 42, nr. 1-2, s. 273-287
- Savage, Mike (2003) *Urban sociology, capitalism and modernity*. Palgrave Macmillan, London
- SCB (2012) *Helsingborg kommunfakta 2012*. Elektronisk publikation: http://www.helsingborg.se/ImageVaultFiles/id_31702/cf_2/Kommunfakta_2012.PDF

- Scharff, Virginia (1992) *Taking the wheels, women and the coming of the motor age*. The Free Press/Macmillian, New York
- Schröder, Jonathan E. (2004) Modelfotografi som reflektionsyta. Aspers, Fuehrer & Sverrisson (red.) *Bild och samhälle. Visuell analys som vetenskaplig metod*. Studentlitteratur, Lund
- Sheller, Mimi & Urry, John (2006) The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, vol. 38, s. 207-226
- Shome, Raka (2001) White femininity and the discourse of the nation. *Feminist media studies*, vol. 1, nr. 3, s. 323-342
- SIKA (2007) Res 2005-2006. *Den nationella resvaneundersökningen*. SIKA, 2007:19
- Sismondo, Sergio (2004) *An introduction to science and technology studies*. Malden, MA, Blackwell publishing, Malden Massachusetts
- Skantze, Ann & Asplund, Eva (red.) (2005) *Hållbar utveckling i praktiken*. Institutionen för infrastruktur, KTH, Stockholm
- Skill, Karin (2008) *(Re)Creating ecological action space: households' activities for sustainable development in Sweden*. (avh.) Linköpings universitet, Linköping
- Snyder, Mary Gail (1995) Feminist theory and planning theory: lessons from feminist epistemologies. *Berkeley Planning Journal*, vol. 10, nr. 1, s. 91-106
- Smith, Dorothy (1990) *The conceptual practices of power: a feminist sociology of knowledge*. University of Toronto press, Toronto
- Smith, Katherine E. (2006) Problematising Power Relations in "Elite" Interviews, *Geoforum*, vol. 37, nr. 4, s. 643-653.
- Soneryd, Linda & Ugglå, Ylva (2011) *(O)möjliga Livsstilar*. Studentlitteratur, Lund
- Soper, Kate (2009) Beyond consumerism: reflections on gender politics, pleasure and sustainable consumption. *Women, gender and research*, vol. 18, nr. 3-4, s. 92-100
- Speer, Susan (2002) What can conversation analysis contribute to feminist methodology? Putting Reflexivity into Practice. *Discourse and Society*, volym 13, nr 6, s. 783-804
- Spivak, Gayatri Chakravorty (1988) Can the subaltern speak? Nelson & Grossberg (red.) *Marxism and the interpretation of culture*. University of Illinois press, Urbana & Chicago
- Storbjörk, Sofie (2004) *Att prioritera miljöfrågor? Kommunpolitikerna och det lokala miljöarbetets villkor*. Kungliga tekniska högskolan, Institutionen för infrastruktur, Stockholm

- Strömberg, Andreas (2007) *Samordning, hyfs och reda. Stabilitet och förändring i svensk planpolitik 1945-2006*. (avh.) Uppsala universitet, Uppsala
- Sturken, Marita & Cartwright, Lisa (2009) *Practices of looking. An introduction to visual culture*. Oxford university press, New York
- Suchman, Lucy (2012) Configuration. Lury & Wakeford (red.) *Inventive methods: the happening of the social*. Routledge, New York
- Summerton, Jane (2004) Do electrons have politics? Constructing user identities in Swedish electricity. *Science, Technology and Human Values*, vol. 24, nr. 4, s. 486-511
- Sundqvist, Göran & Letell, Martin (2005) Configuring the urban traveler: local adaption of European air policy. *Acta Sociologica*, vol. 48, s. 205-219
- Svensson, Tomas & Henriksson, Per (2012) *Invånarnas syn på den framtida trafiken i Helsingborgs stadskärna – resultat från en enkätundersökning*. VTI notat 5-2012, Dnr 2011/0316-23
- Svensson, Åse & Hydén, Christer (2006) *Qualities and values in the traffic planning process – how to synthesize*. TRA conference, Gothenburg, Sweden
- Swyngedouw, Erik (2007) Impossible “sustainability” and the post-political condition. Krueger, R. G., D (red.) *The sustainable development paradox – urban political economy in the United States and in Europe*. Guilford press, New York
- Sörlin, Sverker (2006) Vildmark som kultur. Johansson, E (red.) *Mångnatur. Friluftsliv och natursyn i det mångkulturella samhället*. Mångkulturellt centrum, Botkyrka
- Tengström, Emin (1991) *Bilismen – i kris? En bok om bilen, människan, samhället och miljön*. Rabén & Sjögren, Stockholm.
- Tennøy, Aud (2010) Why we fail to reduce urban road traffic volumes: Does it matter how planners frame the problem? *Transport Policy*, vol. 17, s. 216–223
- Thoreson, Karin (2011) *Att beräkna det goda samhället. Samhällsekonomiska analyser och gränslandet expertis-politik inom transportområdet*. (avh.) Linköpings universitet, Linköping
- TRANSGEN (2007) *Gender Mainstreaming European Transport Research and Policies Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices*. University of Copenhagen, Köpenhamn
- Trivector (2007) *Resvanor syd 2007 – sammanställning av resultat*. Trivector, rapport 2007:27
- Tunström, Moa (2009) *På spaning efter den goda staden. Om konstruktioner av ideal och problem i svensk stadsbyggnadsdiskussion*. (avh.) Örebro universitet, Örebro

- Törrönen, Jukka (2002) Semiotic theory on qualitative interviewing using stimulus texts. *Qualitative Research*, volym 2, nr 3, s. 343-362
- Uggla, Ylva & Lidskog, Rolf (2006) *Att planera för en osäker framtid. Kommuners arbete inför hotet om ett förändrat klimat*. Center for urban and regional studies, Örebro University, rapport nr. 60, Örebro
- Uteng, Tanu Priya & Cresswell, Tim (red.) (2008) *Gendered mobilities*. Aldershot, Ashgate
- Vigar, Geoff (2001) Reappraising UK transport policy 1950-1999: the myth of 'monomodality' and the nature of 'paradigm shift'. *Planning Perspectives*, vol. 16, s. 269-291
- Vår gemensamma framtid - Rapport från Världskommissionen för miljö och utveckling under ordförandeskap av Gro Harlem Brundtland Stockholm* (1988). Prisma & Tidens Förlag, Stockholm
- Wachs, Martin (1992) Men, women and urban travel: the persistence of separate spheres. Wachs & Crawford (red.) *The car and the city: the automobile, the built environment, and daily urban life*. University of Michigan Press, Ann Arbor
- Waldo, Åsa (2002) *Staden och resandet. Mötet mellan planering och vardagsliv*. (avh.) Lunds universitet, Lund
- Wheeler, Stephen M. (2000) Planning for metropolitan sustainability. *Journal of planning education and research*, nr. 20, s. 133-145
- Whitelegg, John (1993) *Transport for a sustainable future: the case of Europe*. Belhaven press, London
- Wibeck, Victoria (2000) *Fokusgrupper. Om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod*. Studentlitteratur, Lund
- Widerberg, Karin (1995) *Kunskapens kön. Minnen, reflektioner och teori*. Nordstedts, Stockholm
- Widerberg, Karin (2002) *Kvalitativ forskning i praktiken*. Studentlitteratur, Lund
- Wihlborg, Elin & Skill, Karin (2004) *Hållbar jämställd framtid. Idéer och vardag i samspel*. Naturvårdsverket, rapport 5422
- Winker, Gabriele & Degele, Nina (2011) Intersectionality as multi-level analysis: dealing with social inequality. *European journal of women studies*, vol. 18, nr. 1, 51-66
- Woolgar, Steve (1991) Configuring the user: the case of usability trials. Law, John (red) *A sociology of monsters – essays on power, technology and domination*. Routledge, London
- Yin, Robert K. (2003) *Case study research. Design and method*. Sage, Thousand Oaks

- Young, Iris Marion (1990) *Justice and the politics of difference*. Princeton university press, Princeton
- Yusoff, Kathryn (2010) Biopolitical Economies and the Political Aesthetics of Climate Change. *Theory, Culture & Society*, vol. 27, nr. 2-3, s. 73–99
- Yuval-Davies, Nira (1997) *Gender and nation*. Sage, London

Kommunala handlingar

- Helsingborg stad & Höganäs kommun (2013) *Förstudie spårvagnstrafik Helsingborg-Höganäs*
- Helsingborg stad (2012) *PM till fördjupning av översiktsplan, FÖP H+, Trafik – hållbar mobilitet*.
- Helsingborgs stad (2011) *Perspektiv Helsingborg. Arbetslösheten i Helsingborg har minskat sedan oktober 2010*. Statistik om Helsingborg och dess omvärld, nr. 5
- Helsingborgs stad (2010) *Plan för hållbar utveckling i Helsingborg*
- Helsingborgs stad (2010) *Miljöprogram för Helsingborgs stad 2011-2015*
- Helsingborgs stad (2010) *ÖP 2010 – En strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling*
- Helsingborgs stad (2009) *Data om Helsingborg 2009*
- Helsingborgs stad (2009) *Handlingsplan för cykel 2009-2011*
- Helsingborgs stad (2010) *Energistrategi 2035*
- Helsingborg stad (2007) *Cykelplan 2007 för Helsingborgs stad*
- Helsingborg stad (2006) *Trafikplan för staden – ny syn på trafiken i morgondagens Helsingborg*
- Helsingborgs stad (2005) *Trafiken i morgondagens Helsingborg, Trafikstrategi för Helsingborg*

Elektroniska källor

Arbetsförmedlingens hemsida, 2013-11-28:

<http://www.arbetsformedlingen.se/Om-oss/Statistik-prognoser/Tidigare-statistik.html>

Bussvisionen hemsida, 2012-09-11:

<http://www.bussvisionhelsingborg.se/>

Helsingborgs stads hemsida, 2013-10-07

<http://www.helsingborg.se/Medborgare/Kommun-och-politik/Statistik/Statistik-sorterad-efter-amne/>

Helsingborgs stads hemsida, 2013-10-09

<http://www.helsingborg.se/Medborgare/Kommun-och-politik/Statistik/Statistik-sorterad-efter-amne/>

Helsingborg stads hemsida, 2013-01-22:

<http://www.helsingborg.se/Medborgare/Kommun-och-politik/Kommunens-organisation/Forvaltningar-och-namnder/stadsbyggnadsforvaltningen/>

Väla Centrum, hemsida, 2013-10-11:

<http://www.vala.se/hitta-hit>

BILAGOR

Bilaga 1: Intervjuguide djupintervjuer

*Intervjun är tematiskt och kommer att beröra fyra teman: **din bakgrund, om hållbart resande, om resenärerna, bilder av resenärer***

Jag har med mig bilder av resenärer som jag kommer visa under intervjun. Bilderna föreställer olika sätt man kan resa på men är inte verkliga personer utan snarare poserade/påhittade bilder som representerar olika bilder av resande.

Bakgrund

Berätta om din bakgrund (utbildning, tidigare arbeten, varför du hamnat här)

Berätta om din tjänst

Berätta om din roll i förvaltningen

Om hållbart resande

Hur kommer hållbart resande in i ditt arbete?

Vad är kommunens syn på hållbart resande

Vad är kommunens vision?

När upplevde du att man i kommunen började prata om hållbart resande (från vilket håll kom det)?

Hur har du uppfattat utvecklingen?

Vilka möjligheter finns idag för att uppnå mer hållbart resande i Helsingborg?

Hur tas möjligheterna tillvara på?

Skulle möjligheterna kunnas ta tillvara på genom andra sätt?

((fråga eventuellt om den egna synen på hållbart resande och visioner))

Resenärerna

Beskriv en grupp/grupper vars resor/resvanor behöver förändras idag?

Beskriv en grupp/grupper som redan gör hållbara resor?

Beskriv en grupp vars vanor är lättare att ändra på?

Beskriv en grupp vars vanor det är svårare att ändra på?

Hur skaffar man sig en uppfattning om resenärerna och de val de gör? (forskning, resvaneundersökningar, media etc.)?

Hur bemöter ni problem med vissa grupper?

Finns det några grupper som det görs strategiska satsningar för att nå?

Frågor om bilderna

Vilken/vilka bild/er tycker du representerar hållbart resande?

Vilken/vilka bild/er som du tycker representerar ohållbart resande?

Finns det någon bild som du känner igen dig i?

Finns det någon bild som du skulle kunna använda i arbetet?

Finns det någon bild du inte skulle kunna använda i arbetet?

Om bilder används i arbetet, hur görs det då?

Beskriv hur du ser på den här personens vanor.

Beskriv den här personens livsstil

Beskriv den här personens motiv för resor

Beskriv vilka problem som finns med den här personens resor

Hur arbetar ni för att nå den här gruppen av resenärer?

Bilaga 2. Stimulansmaterial, djupintervjuerna

I denna elektroniska version av avhandlingen är bilderna uteslutna på grund av upphovsrättsliga skäl.

Bild 1.

Bilden föreställer en ung, vit man i en amerikansk cabriolet. Mannen sitter i förarsätet. Han har ena handen på ratten och den andra slängd över sätet. Mannen har på sig en skinnjacka som är uppknäppt. Under den är överkroppen bar. Han har blå jeans. Han ler snett mot kameran. Ögonen är dolda bakom ett par solglasögon. Bilens skinnklädsel är oxfärgad och skiner. I bakgrunden syns en soluppgång med klara färger.

Bild 2.

Bilden föreställer en vit, medelålders man i en bil. Han har kort grått hår och mustasch. Han ler stort mot kameran. Mannen är klädd i en blå pikétröja. Ena handen har han på ratten. Han lutar sig mot framrutan och gör tummen upp mot kameran.

Bild 3.

Bilden föreställer en svart man i fyrtioårsåldern. Han cyklar. Bilden är tagen snett från sidan. I bakgrunden syns trafik som rör sig snabbt. Det ger intrycket att mannen cyklar i relativt hög fart. Cykeln är svart och är av standardmodell. Den ser ny ut. Mannen är klädd i en mörk kostym. Han har en svart axelväska hängande över ryggen. Han har en blå och svart cykelhjälm på sig.

Bild 4.

Bilden föreställer tre personer på en cykel, en kvinna och två barn. De är vita. Cykeln är byggt för att få plats med två barn samt utrymme för bagage. Först sitter kvinnan, som cyklar. Därefter ett mindre barn i en barnstol. Det andra litet större barnet sitter på lastutrymmet där också matkassar finns. Alla tre är klädda i färgglada fritidskläder och bär hjälm. De cyklar på en asfalterad väg med grönska och träd och en del byggnader i bakgrunden.

Bild 5.

Bilden föreställer en äldre, vit kvinna som leder en cykel. Hon går på en snöig trottoar inne i en stad. Hon är ensam på trottoaren. Kvinnan är klädd i kappa, vinterskor och mössa. Cykeln är röd och av standardmodell. Den är utrustad med en cykelkorg på pakethållaren. Ur den sticker en fullastad kasse upp. Kvinnan håller förutom i cykeln också i en större handväska.

Bild 6.

Bilden föreställer två vita personer som sitter i en cabriolet som körs på en större asfalterad väg. Bilden är tagen snett uppifrån. Beträktaren ser personerna bakifrån. En kvinna kör. Det långa håret är uppsat med hårnålar. Hon har en blus med puffade ärmar på sig. Bredvid henne sitter en äldre person. Det vita, axellånga håret är utslaget och blåser i vinddraget. Personen har en persikofärgad jacka på sig. Solen som skiner starkt ger bilden ett disigt intryck.

Bild 7.

Bilden föreställer en äldre dam med rullator som står framför en blå buss. Kvinnan är klädd i en grå kappa. Hon ser glad ut. På rullatorn har hon en större handväska. Bussen har de breda dörrarna öppna och är nedsänkt för att underlätta för rullatorer.

Bild 8.

Bilden föreställer en vit, medelålders man på en buss. Han har en tidning uppslagen framför sig. Han tittar in i kameran med en fast, allvarlig min. Han är klädd i en svart jacka. Frisyren är kort och det grånande håret är stylat. Bakom mannen sitter två yngre personer, en man och en kvinna.

Bild 9.

Bilden föreställer en vit kvinna i trettioårsåldern. Hon sitter i en rullstol framför en buss. Bussdörrarna är öppna och kvinnan ser ut att vara på väg in i den. Bussen är anpassad för rullstolen. Hon är klädd i en aprikosfärgad pikétröja och en blå jeanskjol. Hon har kort hår och bär glasögon. Hon ser glad ut.

Bild 10.

Bilden föreställer en vit man som är på väg in i buss tillsammans med ett barn i en barnvagn. Mannen är vardagligt klädd och har kort hår. Barnet i vagnen är blont och håller sig för öronen. I förgrunden av bilden rusar en man klädd i svart förbi. Bilden ger ett fartfyllt intryck.

Bild 11.

Bilden är tagen inifrån en buss. Den är svartvit. Den föreställer en svart kvinna i 30-årsåldern. Hon har med sig ett barn i barnvagn. De är båda klädda i vinterkläder. De är uttryckslösa. De står upp. I bakgrunden syns andra resenärer som sitter ned.

Bild 12.

Bilden föreställer en ung, vit kvinna. Hon står på en murliknande upphöjning i sten. I bakgrunden syns en stadssiluett med höghus. Kvinnan håller en cykel i sportmodell över axeln. Hon är klädd i sportiga kläder. Hon har cykelhandskar och skor avsedda för cykling på sig.

Bild 13.

Bilden föreställer en kvinna i en bil. Hon tittar framåt och har händerna på ratten. Hon är klädd i heltäckande, svart slöja. Huvudduken har en detalj i silver. Hennes mörka ögon och markerade ögonbryn är väl synliga. I bakgrunden, utanför bilen, syns palmer.

Bild 14.

Bilden föreställer en ung, vit man som sitter på en cykel. Han sitter i en avslappnad position med ena foten som ett stöd mot ramen. Cykeln står stilla. Mannen är klädd i en ljus kostym. Byxorna är beiga och kavajen vit. Under kavajen har han en vit väst, en blårutig skjorta och en röd- och vitrandig slips. Han har en mössa över det rufsiga håret. I bakgrunden syns ett stort träd utan löv på.

Källa

Bild 1:

<http://www.flickr.com/photos/kaptenboelja/2740315146/> (2010-17-05)

Bild 2:

<http://www.isarepair.com/Import%20Car%20Repair%20Customer%20Services.htm> (2010-17-05)

Bild 3:

http://blogs.abcnews.com/photos/uncategorized/2009/05/13/nm_bike_work_080515_main.jpg
(2010-18-05)

Bild 4:

<http://www.ecoprofile.se/db/images/post4723.jpg> (2010-18-05)

Bild 8:

<http://www.lanstrafiken.se/upload/Lanstrafiken/Vastmanland/Bilder/pendlare.jpg> (2010-18-05)

Bild 9:

<http://www.hallekis.com/arkiv/xx060718-funktion.jpg> (2010-18-05)

Bild 10:

http://www.svd.se/multimedia/dynamic/00338/brnvagn1_338879b.jpg (2010-18-05)

Bild 11:

<http://www.ottawacitizen.com/news/2553434.bin?size=620x400> (2010-18-05)

Bild 13:

http://htekidsnews.com/wp-content/uploads/2011/06/woman_driver_555.jpg (2010-18-05)

Bilaga 3. Intervjuguide fokusgrupp

Fokusgruppen kommer att organiseras kring fyra teman som introduceras av intervjuledaren. Som stimulansmaterial används utvalda bilder från Helsingborg.

Introducerande frågor:

Vilka av er jobbar tillsammans/delar ansvarsområden?

Vilka jobbar mot trafikanter/den fysiska planeringen/Skånetrafiken eller andra aktörer/övrigt?

Hur kompletterar era bakgrunder varandra?

Stadens betydelse för hållbart resande

Hur viktigt är det att staden ser ut som den gör, geografiskt/fysiskt?

Är staden tätt eller utspritt planerad, spelar det roll?

Platser som är problematiska

Vilka platser gör det svårt att resa hållbart? Varför?

Vilka resenärer återfinns på dessa platser?

Platser som fungerar väl för hållbart resande

Vilka platser gör det lätt att resa hållbart? Varför?

Vilka resenärer återfinns på dessa platser?

Platser där man byggt för hållbart resande

Vilka åtgärder har gjorts? Varför?

Fungerar de som det är tänkt? (bussfiler, cykelgator etc).

Bilaga 4. Stimulansmaterial, fokusgruppen

Bild 1. Cykelväg: Bryggaregatan/Södergatan, foto: Malin Henriksson

Bild. 2 Stomlinjebussar och parkeringsmöjligheter: Knutpunkten, foto: Malin Henriksson

Bild 3. Gång och cykelväg: Maria Park, foto: Malin Henriksson

Bild 4. Parkeringsplatser: Väla centrum

Bilden har uteslutits på grund av upphovsrättsliga skäl.

Bilden föreställer Väla köpcentrum, en stor byggnad i glas med. Den är tagen från en parkeringsplats utanför centret. De tiotal parkeringsplatser som syns på bilden är alla upptagna av bilar.

Bild 5. Parkeringsplatser: Maria Park, foto: Malin Henriksson

Bild. 6. Rosa bilar vid cykelparkeringar: Järnvägsgatan, foto: Malin Henriksson

Bild 7. Trafik till och från skolan: Maria Park, foto: Malin Henriksson

Bild 8. Trafikdämpande åtgärder på grund av luftföroreningar: Stenbocksgatan, foto: Malin Henriksson

Bild 9. Hårt trafikerad väg: Pålsgöatan, foto: Malin Henriksson

Bild 10. Bilköer på Hälsövägen, foto: Malin Henriksson

Bild 11. Trafikdämpande åtgärder: Hälsövägen/Drottninggatan/Järnvägsgatan, foto: Malin Henriksson

Bild 12. Övergångsställe Järnvägsgatan, foto: Malin Henriksson

Bilaga 5. Översikt dokument

Planer, strategidokument och andra handlingar som styr och beskriver arbetet med hållbart resande

Bussvisionen (hemsida, www.bussvisionhelsingborg.se)

Helsingborg stad (2012) *PM till fördjupning av översiktsplan, FÖP H+, Trafik – hållbar mobilitet.*

Helsingborgs stad (2011) *Plan för hållbar utveckling i Helsingborg*

Helsingborgs stad (2010) *Miljöprogram för Helsingborgs stad 2011-2015*

Helsingborgs stad (2010) *ÖP 2010 – En strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling*

Helsingborgs stad (2009) *Handlingsplan för cykel 2009-2011*

Helsingborg stad (2009) *Energistrategi 2011*

Helsingborg stad (2007) *Cykelplan 2007 för Helsingborgs stad*

Helsingborg stad (2006) *Trafikplan för staden – ny syn på trafiken i morgondagens Helsingborg*

Helsingborgs stad (2005) *Trafiken i morgondagens Helsingborg, Trafikstrategi för Helsingborg*

Länsstyrelsen i Skåne län (2006) *Förslag till åtgärdsprogram för att uppnå miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid i Helsingborg*

Länsstyrelsen i Skåne län (2009) *Reviderat åtgärdsprogram för att uppnå miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid i Helsingborg*

Dokument om projektet "Den hållbara resan"

"Info om våra projekt"

Långsiktig planering "Den hållbara resan" 2009-2015

"Manus till dörrknackning"

"Praktisk information till våra dörrknackare hösten 2010"

Redovisning av KLIMP-pengarna till naturvårdsverket (åtgärd 1 och åtgärd 3)

Verksamhetsrapportering 2008

Verksamhetsrapportering 2009

Verksamhetsberättelse 2010

Informationsbroschyrer om hållbart resande

Bilpool i Helsingborg (Helsingborgs stad)

Buss och tåg i Helsingborg (Helsingborgs stad)

Cykelkarta 2010 Cykla i Hbg (Helsingborgs stad)

Hur många kilo orkar du? (Helsingborgs stad)

Miljöbilar (Helsingborgs stad)

Smart trafikant (Helsingborgs stad)

Tänkt på vad du har i tanken? (Helsingborgs stad)

Tillsammans kan vi göra smarta resor (Helsingborgs stad)

Vinst varje mil (Trafikverket)

Vänlig väg till skolan (Malmö stad)