

Vägvisare mot en hållbar stad?
En intervjustudie i tre bostadsområden i samband med
Stockholmsförsöket 2005-2006

Olle Hagman & Håkan Andréasson

Huvudrapport för Vägverket, projektet: Vägvisare mot en hållbar stad - en kvalitativ studie av en nyckelgrupp i samband med försöksintroduktion av trängselskatt i Stockholm 2005-2006.

Olle Hagman, Göteborgs universitet, Avdelningen för teknik- och vetenskapsstudier

Håkan Andréasson, Göteborgs universitet, Etnologiska institutionen

STS Research Reports No 14
2006

© Olle Hagman & Håkan Andréasson
ISSN 1650-4437
ISBN 91-975442-3-X

Distribution:
Avdelningen för teknik- och vetenskapsstudier
Göteborgs universitet
Box 510
SE 405 30 Göteborg
Sweden
www.sts.gu.se

olle.hagman@sts.gu.se

Förord

Det projekt som redovisas i den här rapporten har utförts under åren 2005 och 2006, med finansiellt stöd från Vägverket och Mistra. Vi vill här passa på att rikta ett varmt tack till alla dem som ställt upp för intervjuer och som svarat på både långa och svåra, och ibland närgångna frågor. Det är framför allt ni som gjort denna studie möjlig. Vi vill också rikta ett stort tack till dem som medverkat i den referensgrupp som följt projektet: Maria Olsson och Jenny Källström från Vägverket, Gunilla Rosenqvist och Monica Casemyr från Storstockholms Lokaltrafik, Litti le Clercq från Stockholms stads Miljöavgiftskansli, Peter Huledal från Länsstyrelsen i Stockholms län och Ulf Tunberg från Regionplane- och trafikkontoret i Stockholm. Under hela processen har ni visat ett stort intresse och engagemang, och kommit med många goda råd och synpunkter. Tack också till kolleger och vänner på våra respektive heminstitutioner, Avdelningen för teknik- och vetenskapsstudier, där vi vill rikta ett särskilt tack till rapportseriens redaktör Göran Sundqvist för en kritisk läsning av manuset, och Etnologiska institutionen, båda vid Göteborgs universitet.

1. Sammanfattning	1
1.1. Studiens syfte och uppläggning	1
1.2. De tre områdena: befolkning och resvanor	1
1.3. Attityder till kollektivtrafik respektive bil	2
1.4. Påverkan av försöken	3
2. Inledning	6
2.1. Rapportens syfte	6
2.2. Bakgrund	7
2.3. Frågeställningar	9
2.4. Material & urval	10
2.5. Teori & metod	10
3. Presentation av resultat från fallstudierna	15
3.1. Hammarby sjöstad	15
3.2. Hallunda kyrkby	23
3.3. Vallentuna Bällstaberg	29
4. Diskussion	34
4.1. De bilbundna	34
4.2. Blandbrukarna	35
4.3. De bilfria eller billösa	38
4.4. Inverkan av försöket på de intervjuades resmönster	38
4.5. Attityder till försöket och vad som påverkar attityderna	39
4.6. Hur argumenterar de för sina attityder?	41
4.7. Har attityder och resvanor förändrats under försöket?	41
4.8. Finns här några vägvisare mot en hållbar stad?	42
4.9. Försöket som ”vägvisare”: Experiment eller demonstration?	44
5. Referenser	46
6. Appendix	48
6.1. Frågelistor	48
6.2. Intervjupersoner	52

1. Sammanfattning

1.1. Studiens syfte och uppläggning

- Det övergripande syftet i det projekt som redovisas i följande rapport har varit att studera hur hushålls och individers resmönster formas i ett samspel mellan yttre förutsättningar och egna val. Mer specifikt har syftet varit att studera hur resvanor och attityder kan förändras när de yttre förhållandena ändras, i detta fall i samband med det så kallade Stockholmsförsöket med trängselskatter och förstärkt kollektivtrafik.
- En central fråga har varit om det bland de intervjuade går att hitta personer eller hushåll med miljömässigt relativt hållbara resmönster och om dessa i så fall förstärks av försöken.
- Studien bygger på kvalitativa intervjuer, dels långa intervjuer före eller i början av försöket med trängselavgifter, dels kortare intervjuer efter att försöket avslutats. Sammanlagt har representanter för tjugo hushåll intervjuats.
- Intervjuerna har gjorts i tre olika bostadsområden. Alla tre är nybyggda, vilket innebär att de boende redan i samband med flytten dit har ändrat sina resvanor. De områden som valts ut är Hammarby sjöstad, som ligger centralt alldeles utanför tullgränsen, som har mycket god tillgång till kollektivtrafik och som är byggt med intentionen att möjliggöra ett förhållandevis miljövänligt boende. De andra två områdena, Hallunda kyrkby och Bällstaberg, ligger mer perifert, och har valts ut därför att de fått förstärkt kollektivtrafik i form av direktbussar till centrum under försökstiden.

1.2. De tre områdena: befolkning och resvanor

- De intervjuade hushållen i Hammarby sjöstad är blandade. Här finns både singelhushåll, barnfamiljer och medelålders par utan barn, dock inget rent pensionärshushåll. I Hallunda kyrkby saknas barnhushåll, medan de dominerar i Bällstaberg. Alla tre områdena domineras av infödda svenskar, vilket antyder en etnisk homogenitet och segregation.
- I alla tre områdena har närheten till grönområden stor betydelse för valet av bostad, liksom områdets karaktär. I Hammarby sjöstad är även närheten till både staden och till vattnet viktig. I både Hallunda kyrkby och Bällstaberg märks en "nord-syd-orientering", dvs många vill bo på den sida av Stockholm där man vuxit upp. Ett skäl är att man vill behålla sitt sociala nätverk. Det verkar viktigare för valet av bostad än arbetets lokalisering. Områdena passar in i de intervjuades boendekarriär "på rätt sida". I alla tre områdena ser de intervjuade det som ett värde i sig att bostäderna är nybyggda.

- Några få av de intervjuade är relativt oberoende av bil för sina vardagliga transporter, och kan därför ses som föregångare eller "vägvisare" för hållbara resvanor, men detta är inte kopplat till vilket område de bor i, utan mer till val av levnadssätt eller var i livscykel de befinner sig. Sådana "vägvisare" förekommer i alla tre områdena.
- I Hammarby sjöstad är fördelningen ganska jämn mellan bil och kollektivtrafik för arbetsresorna, i Hallunda kyrkby dominerar kollektivtrafiken och i Bällstaberg bilen. I synnerhet i Hammarby sjöstad märks tydliga könsskillnader. Män åker bil i större utsträckning än kvinnor, som istället åker kollektivt. Få cyklar eller går i alla tre områdena, även i de få fall när arbetet ligger nära hemmet.
- I alla tre områdena gäller att avståndet till vad de intervjuade betraktar som "bra" dagligvarubutiker är för stort för att locka till inköp till fots. De flesta väljer att göra veckoinköp med bil. Dock finns flera undantag från detta. Den enda dagligvaruhandeln i Hammarby sjöstad uppfattas exempelvis mycket negativt. Fler butiker skulle kunna leda till ökad konkurrens, med lägre priser och högre kvalitet. Det skulle kunna minska bilresandet och möjligen även behovet av bilnehav.
- Generellt verkar omfattningen av fritids- och rekreationsresor vara relativt liten i alla tre områdena. Det kan ha att göra med metoden för datainsamling, men det kan också vara så att områdena erbjuder möjligheter till fritid och rekreation, t ex genom grönområden, promenadstråk, motionsanläggningar och restauranger. Till viss del kan det också förklaras av att restiderna till och från arbetet är långa, framför allt i Hallunda kyrkby. Det kan göra att man vill utnyttja den tid man är hemma för att vara hemma och att fritidsrelaterade ärenden utträttas i samband med arbetsresorna. Några av de intervjuade i Bällstaberg säger att småbarnen tar en stor del av fritiden. I Hammarby sjöstad gör många sina fritidsresor med kollektivtrafiken eller till fots. Här finns, liksom i Hallunda kyrkby, några kvinnor som drar sig för att röra sig utomhus till fots under kvällstid på grund av att de upplever otrygghet. Flera i Hammarby sjöstad gör relativt många fritidsresor med taxi, och här finns en tydlig skillnad i hur män respektive kvinnor motiverar sitt taxiåkande. Männen säger i de flesta fall att de tar taxi av tidsskäl, medan kvinnorna ofta säger att de gör det av trygghetsskäl.

1.3. Attityder till kollektivtrafik respektive bil

- De boende i Hammarby sjöstad har i de flesta fall en mycket positiv attityd till kollektivtrafiken, även om undantag finns. Spårvägslinjen Tvärbanan uppfattas särskilt positivt. Framför allt är tillgängligheten och turtätheten viktiga. Flera uttrycker också önskemål om en förlängning av den. Den lilla färjan som går över Hammarbysjön uppfattas som mycket positiv av de flesta, men pro-menaden från färjeläget kan uppfattas som mörk och otrygg

under kvällstid. Bättre belysning skulle kunna göra den mer attraktiv. Den färjetrafik som sommartid gått mellan Hammarby och Stockholms City uppfattas mycket positivt. Den verkar stämma mitt i prick med hur Hammarby sjöstadborna vill ha sin kollektivtrafik, trots högre pris. En permanentning och utökning av trafiken kan vara ett bra grepp för att öka kollektivresandet i "sjöstaden Stockholm". När det gäller bussar och tunnelbana är meningarna mer delade. Några beklagar sig över trängseln i tunnelbanan och svårigheten att få sitt-plats. Bland dem finns både flitiga resenärer och sådana som knappt reser alls.

- I Hallunda finns flera som är mycket kritiska till tunnelbanan, trots att de flesta åker ganska mycket med den. Kritiken gäller bland annat gamla vagnar, många störningar med försenade eller inställda tåg, tåg som vänder innan de kommer till Hallunda eller Norsborg, och trängsel, som gör det svårt att få sittplats.
- De som bor i Bällstaberg säger sig ha en positiv inställning till Roslagsbanan, även de som sällan använder den, men de är kritiska till den låga turtätheten.
- De som upptäckt direktbussarna uppskattar dem, både i Hallunda kyrkby och Bällstaberg, men en av de boende i Hallunda kyrkby poängterar att fördelen minskar när de ibland blir fördröjda pga stockningar i biltrafiken på E4an.
- När det gäller bilen finns både ivriga försvarare och personer med kritiska attityder i alla tre områdena. Försvaret handlar främst om bilens frihetsvärde. Kritiken gäller dels bilismens miljöeffekter och dels bilarnas benägenhet att ta över stan. Bilpoolerna uppfattas mycket positivt av de som bor i Hammarby sjöstad och som blivit medlemmar. En fortsatt satsning kan göra att fler gör sig av med bil eller andrabil. Även i Hallunda kyrkby, där många gör de flesta av sina vardagliga resor med kollektivtrafiken, skulle det kunna finnas ett underlag för bilpooler.

1.4. Påverkan av försöken

- Flertalet av de intervjuade i alla tre områdena berördes i ganska liten utsträckning av trängselavgifterna, eftersom de sällan reser med bil över tullgränsen under dagtid på vardagar. De boende i Hammarby sjöstad berörs bara i liten utsträckning av den förstärkta kollektivtrafiken, som mer gynnar de boende i Hallunda kyrkby och Bällstaberg, men några resenärer från alla tre områdena säger sig ha märkt en ökad trängsel på kollektivtrafiken.
- Fem av de intervjuade ändrade sina vardagliga resor under försöksperioden. Av dessa var det tre av kollektivresenärerna som använde sig av direktbussarna, och som alltså utnyttjade en ny möjlighet som erbjöds. Det var också två av bilresenärerna som valde att åka runt avgiftsområdet, för att

undvika ett nytt hinder. I övrigt var det ingen som ändrade sina resvanor. Ingen av intervjupersonerna bytte från bil till kollektivtrafik eller tvärtom.

- Före försöket var cirka hälften av de intervjuade mer eller mindre odelat positiva till försöket. Cirka en fjärdedel var odelat negativa och en fjärdedel sa att de kunde tänka sig avgifter, men de var kritiska till hur de kommit att utformas i det aktuella försöket. Till exempel kritiserades att betalning måste ske vid både in- och utresor, att betalningstiden var alltför kort, att det i gränsfall kunde vara svårt att veta om och hur mycket man skulle betala, att det var en skatt och inte en avgift vilket bland annat gjorde det dyrt för företag, att de differentierade avgifterna kunde leda till att bilister stannade för att vänta in avgiftssänkningar, att systemet uppmuntrade till fusk, direktbussar som uppfattades som tomma, brist på infartsparkeringar etc. Många var också kritiska till den politiska bakgrunden och hanteringen, t ex att det sagts att bara Stockholmare skulle få delta i folkomröstningen.
- Trots att de själva skulle komma att beröras i liten utsträckning var många före försöket mycket bestämda i sina attityder för eller emot försöken. Det fanns ingen direkt koppling mellan attityderna och hur de skulle komma att beröras av avgifterna eller den förstärkta kollektivtrafiken. Attityderna hängde i de flesta fall snarare samman med deras allmänna attityder till bil respektive kollektivtrafik, vilka i sin tur kan kopplas till deras tidigare ackumulerade erfarenheter av respektive färdmedel, till exempel om de blivit mycket skjutsade som barn. I några fall hängde attityderna också samman med hur allmänt beroende de var av bil i sina vardagsresor.
- Efter försöket hade några av de intervjuade ändrat inställning. Bland dem fanns några bilister som valt att betala avgiften och köra in i stan. Där fanns också ett par av de mest flitiga bussresenärerna. Gemensamt var att det som fått dem att ändra sig var att de själva gynnats av den ökade framkomligheten. För dem som ändrade inställning fanns alltså en tydlig koppling till hur de upplevde den praktiska påverkan av försöket.
- Några av de mest ivriga försvararna av bilen kan betraktas som principiella motståndare till avgiftsförsöket. De är inte beredda att ändra inställning till försöket, även när de ser nyttan. De tenderar istället att överdriva de negativa effekterna.
- En av slutsatserna är att försöket med trängselavgifter kan betraktas som lyckat, både sett som ett “experiment” och som en “demonstration”. Som “experiment” – där huvudsyftet är att ta reda på något – gav det en bekräftelse på att den valda tekniken och organisationen fungerade, liksom de prognosmodeller som användes för att förutsäga effekterna. Som “demonstration” – där huvudsyftet är att visa för en publik hur eller att något fungerar – visade det att ett system med trängselavgifter kan fungera, att det kan minska köer och underlätta parkering, och även minska miljöbelast-

ningen, utan att leda till kaos. Därmed kan hela Stockholmsförsöket sägas visa en möjlig väg mot mer hållbara transportmönster.

2. Inledning

2.1. Rapportens syfte

Den undersökning som redovisas i denna rapport har haft som övergripande syfte att studera hur hushålls och individers resmönster formas i ett samspel mellan de yttre förutsättningarna, den egna livssituationen och egna val. Särskilt intresse har riktats mot hur resvanor och attityder kan förändras när de yttre förhållandena ändras. Av den anledningen har studien gjorts i samband med det så kallade Stockholmsförsöket med trängselskatter och förstärkt kollektivtrafik. Ett delsyfte har även varit att se om det bland de intervjuade finns några personer eller hushåll som kan betraktas som föregångare, eller ”vägvisare”, med förhållandevis hållbara resmönster i vardagen. Begreppet ”hållbar” har sitt ursprung i den så kallade Bruntlandrapporten från 1980-talet där det slogs fast att ”hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra förutsättningarna för kommande generationer att tillfredsställa sina behov” (se t ex Linderstad m fl 2004:3). När det gäller kriterierna för vad som ska kallas hållbara resmönster bör särskilt den ekologiska hållbarheten ses som ett villkor. Det innebär bland annat att konsumtionen av icke förnybara resurser måste minimeras och att mängden koldioxid som släpps ut i atmosfären måste minskas (se t ex Åkerman m fl 2000 och Söderlind 1998). I ett storstadsområde kan därför ett resmönster som baseras i huvudsak på bilanvändning inte betraktas som hållbart. Dessutom är flexibiliteten viktig. Ju större flexibilitet i resmönster och färdmedelsval, desto större är chansen att de kan upprätthållas, eller anpassas, när förutsättningarna förändras.

Studien kan ses som ett kvalitativt komplement till de mycket omfattande kvantitativa utvärderingar som gjorts i samband med trängselskatteförsöket i Stockholm under 2005-2006. Dessa utvärderingar har gjorts på uppdrag av Stockholms kommuns Miljöavgiftskansli, som också varit representerat i den referensgrupp som följt den här redovisade studien. Ett flertal rapporter från dessa utvärderingar finns tillgängliga på www.stockholmsforsoket.se. De kvantitativa utvärderingarna visar bland annat att antalet fordonspassager in och ut ur innerstadsområdet per dygn minskade jämfört med föregående år med ca 19%, eller 100.000 passager. Trafiken på Essingeleden, som var undantagen från trängselskatt, ökade med upp till 5%, beroende på tidpunkt och plats. Likaså ökade trafiken på Södra Länken. Personbilstrafiken var det trafikslag som minskade mest i innerstaden, men även lastbilstrafiken minskade. Under försöket ökade antalet miljöbilar kraftigt i Stockholm, något som delvis kan förklaras med att de undantagits från trängselskatt, men också med förmåner vad gäller

boendeparkering i innerstaden. Av de privatägda bilarnas beskattade passager över tullsnittet gjordes 42% av bilar från Stockholms stad, 49% från övriga kommuner i Stockholms län, och endast 9% av bilar från övriga län. Den minskade trafiken har lett till minskade restider, särskilt på infarterna till och från innerstaden. Kollektivtrafikresandet ökade under samma tid med ca 40.000 resenärer per dygn, en ökning med ca 6%. Resandet med kollektiva färdmedel över tullsnittet ökade med ca 45.000 passager. Någon ökning av samåkning eller distansarbete har inte kunnat konstateras. I innerstaden minskade utsläppen av koldioxid, partiklar, kväveoxider och kolväten från trafiken med 8-14%, i regionen med 1-3%. Bullret minskade marginellt. Antalet personskadeolyckor beräknas ha minskat med 5-10%, vilket motsvarar ca 40-70 olyckor per år. Handeln bedöms ha påverkats marginellt. En orsak är att redan före försöket gjordes mycket få bilresor över tullsnittet enbart för att göra inköp på vardagar mellan 06.30 och 18.30. Transportintensiva branscher, som taxi, budbilsverksamhet och hantverk, har gynnats av förbättrad framkomlighet och bättre arbetsmiljö, men många har upplevt administrationen av trängselskatten som krånglig. Enligt en bedömning gjord av Stockholmsförsökets analysgrupp skulle ett permanent införande av trängselavgifter betala sig samhällsekonomiskt inom fyra år, främst genom förkortade restider, ökad trafiksäkerhet och bättre hälso- och naturmiljö. Detta kan jämföras med att investeringar i vägar och kollektivtrafik normalt i gynnsamma fall betalar sig efter 15-25 år (Samtliga uppgifter hämtade från "Fakta och resultat från Stockholmsförsöket").

2.2. Bakgrund

Storstadens transporter har alltmer kommit att betraktas som problematiska. Problem som diskuteras är exempelvis utsläpp, både sådana som påverkar naturmiljö och hälsomiljö och sådana som leder till global uppvärmning, och trängsel, som både leder till förlängda och kraftigt varierande restider och minskad framkomlighet, och som gör att utsläppen ökar. Många transportforskare menar att utbyggnad av transportleder inte hjälper, även om kringfartsleder i vissa fall kan minska trafiken i innerstaden. Andra former av lösningar måste till, som exempelvis åtgärder som gör att resbehovet minskar, förstärkt kollektivtrafik och styrande vägavgifter för att begränsa biltrafiken. Med Stockholmsförsöket har ett försök gjorts att minska biltrafiken genom en kombination av trängselskatter, förstärkt kollektivtrafik och fler infartsparkeringar. Det har genomförts i en period då staden dessutom genomgår en period av stora nybyggnationer av bostäder i och nära innerstaden, med god tillgång till kollektivtrafik, bland annat på mark som tidigare varit industrimark.

Den studie som redovisas här har genomförts under försökets gång. Intervjuerna har gjorts dels under tiden med trängselavgifter, dels under tiden med enbart förstärkt kollektivtrafik. Projektet är dessutom upplagt så att de tre områden som valts ut för intervjuer nyligen bebyggts med bostäder.

Vi utelämnar här den historiska bakgrunden till Stockholmsförsöket helt, även om den är nog så intressant, med villkoren för regeringsbildning, anklagelser om svikna vallöften, etc. Vi är medvetna om att trängselskatteförsöket behöver förklaras på flera nivåer, men räknar med att den politisk-historiska bakgrunden kommer att studeras av andra. Vi väljer att här enbart lyfta fram en makro-sociologisk delförklaring, där försöket kan ses som resultat av en historisk svängning, från ett samhälle som har sitt fokus på åtgärder "för" bilismen till ett som arbetar för en reduktion av bilismen. Med Ulrich Becks terminologi skulle vi kunna tala om en lösning som hänger ihop med och ger uttryck för en "radikalisering" av moderniteten, där man inte längre blickar bakåt och åtgärdar en tidigare brist, utan blickar framåt för att undvika framtida faror. Detta är en svängning i policy som har kallats en "new realist turn" inom transportpolitiken, och som skulle kunna innebära en "tipping point" för hela det bilbaserade systemet, som kan medföra att även andra delar av systemet förändras (Urry 2004a). Till exempel har som redan nämnts sammansättningen av bilparken förändrats under försöket, delvis som en följd av att så kallade miljöbilar undantagits från avgifterna. Försäljningen av miljöbilar ökade i Stockholmsområdet under de första sex månaderna 2006, från ca 10 % året innan, till ca 20 % av nybilsförsäljningen. Hur stor del av detta som beror av försöket med trängselskatter kan dock vara svårt att mäta. Försäljningen av miljöbilar har ökat i hela landet, bland annat på grund av sänkta förmånsvärden. Dessutom har ägare av miljöbilar i Stockholm förmånligare villkor för boendeparkering i innerstaden, vilket också bidrar till försäljningsökningen. Samma sak gäller i Göteborgsområdet, och även där har försäljningen av miljöbilar ökat, men inte lika mycket. I detta sammanhang bör också nämnas att det förekommer flera olika definitioner av vad som är en miljöbil. Stockholm och Göteborg tillämpar till exempel olika definitioner.

Stockholmsförsöket består av tre delar och två faser: Fas I med förstärkt kollektivtrafik och utbyggnad av infartsparkeringar, och Fas II med förstärkt kollektivtrafik, trängselskatter och utbyggnad av infartsparkeringar. Under hela försöksperioden förstärktes kollektivtrafiken, bland annat genom inköp av 197 nya bussar. Dessa används både för att förstärka trafiken på redan befintliga linjer, och för att öppna 16 helt nya busslinjer. De flesta av dessa är direktlinjer mellan förorter och centrum under rusningstrafik, där resenärerna kan stiga på

bussen på en uppsamlingsslinga i förorten. Bussen kör sedan parallellt med tunnelbana eller pendeltåg. Man slipper därigenom både byte från matarbuss till tunnelbana eller tåg, och stopp på vägen in till stan. Så långt det är möjligt har också kollektivtrafiken förstärkts med extra avgångar. På grund av tekniska problem var emellertid många av tunnelbanetågen tagna ur trafik i början av försöksperioden. Den totala budgeten för försöket har varit 3,8 miljarder SEK. Alla kostnader har betalats av den svenska staten. Skatten varierade mellan 10 och 20 SEK för varje passage in och ut ur zonen. Den maximala taxan för en dag var 60 SEK. Ingen skatt togs ut nattetid, helger eller lördagar. Essingeleden var undantagen. Dessutom gällde ett undantag för passager till och från Lidingö som endast skulle passera genom zonen. Skatten skulle vid början av försöket betalas inom fem dagar, men efter kritik förlängdes betalningstiden från den 1 juni till 14 dagar. För att underlätta betalning kunde bilisterna kostnadsfritt från Vägverket låna en transponder som gjorde det möjligt att betala skatten via autogiro. Den tredje delen av försöket var infartsparkeringar. Ca 2.400 nya p-platser har byggts och under perioden 1 november 2005 till 31 juli 2006 var det gratis att parkera även på infartsparkeringarna i Stockholms stad för resenärer med SL-kort.¹ Dessa hade redan tidigare kunnat parkera gratis på SL:s infartsparkeringar (www.stockholmsforsoket.se).

Efter att försöket avslutats, i samband med valet i september 2006, genomfördes en folkomröstning. Formellt sett var denna endast rådgivande, och de politiska partierna hade framfört olika syn på hur resultatet skulle beaktas. Det var länge högst oklart vad som skulle hända i praktiken, inte minst eftersom den politiska majoriteten i riksdagen byttes ut efter valet. När detta skrivs (i november 2006) har den borgerliga regeringen beslutat att någon gång under första halvåret 2007 återinföra trängselskatt, som ett sätt att bidra till finansieringen av vägutbyggnad i regionen.

2.3. Frågeställningar

En central frågeställning är om det inom de utvalda grupperna i studien finns personer eller hushåll som i någon mening kan ses som vägvisare mot en ”hållbar” transportanvändning i vardagen, vilket för ett storstadsområde betyder ett minskat beroende av bil till förmån för andra transportslag. Denna fråga delar upp sig i ett antal delfrågor. Hur ser deras transportmönster ut och varför? Hur påverkas de av t ex bostadsområdets utformning och vald livsstil? Hur beroende

¹ Enligt uppgifter från några av de intervjuade har det varit problem med infartsparkeringar som ligger i andra kommuner, till exempel vid Danderyds sjukhus. Danderyds kommun har bara låtit personer från den egna kommunen parkera på dessa.

är de av olika transportslag och varför? I vilken mån och i vilka avseenden kan deras transportmönster sägas vara hållbara? Hur påverkas de intervjuade i praktiken av Stockholmsförsöket, positivt och negativt? Hur ställer de sig till åtgärder för att öka transportsystemens hållbarhet, i handling och tanke? Hur hänger deras attityder ihop med resten av deras liv, dvs vilka faktorer är avgörande för formandet av deras attityder? Hur argumenterar de för sina attityder?

2.4. Material & urval

Materialet har samlats in genom kvalitativa intervjuer i form av långa strukturerade samtal. Vid intervjuerna har frågelistor tillämpats, vilka bifogas i Appendix. Sammanlagt har 20 utvalda hushåll intervjuats, varav 10 i Hammarby sjöstad och 5 i vardera Hallunda och Bällstaberg. Samma personer har intervjuats både före och efter avgiftsförsökets slut. De första intervjuerna har gjorts på plats, öga mot öga, i intervjupersonernas hem eller på deras arbetsplats, och har bandats och transkriberats. De uppföljande intervjuerna har gjorts per telefon. Vid valet av områden var en av grundtankarna att det skulle röra sig om relativt nybyggda områden, för att få intervjupersoner som i samband med flyttning var beredda att ompröva sina resvanor. Denna tanke verkar ha fungerat med det urval som gjorts. Flera av de intervjuade har nyligen ändrat sina resvanor och kan vara beredda att ändra dem igen. Varje intervju har analyserats separat och denna analys ligger sedan till grund för områdesvisa generaliseringar. De intervjuade har valts ut slumpvis bland dem som har sin bostadsadress i området. De har fått ett brev som beskriver undersökningens syfte och uppläggning och har därefter blivit uppringda för att avtala en tid för intervju. Vid urvalet har ingen hänsyn tagits till ålder, kön, inkomst etc. Urvalet ska därför inte betraktas som "representativt" i statistisk mening. Vår uppfattning är att urvalet ändå speglar befolkningsfördelningen i respektive område någorlunda väl.

2.5. Teori & metod

Under de senaste decennierna har en del sociologer börjat intressera sig för transporter och rörlighet. Detta relativt nya intresse kommer från åtminstone två olika håll. Å ena sidan har transporter och de miljömässiga konsekvenser de medför (t ex luftföroreningar, konkurrens om energiresurser, trängsel) alltmer kommit att betraktas som samhällsproblem, och därmed som ett forskningsfält för sociologer och andra samhällsvetare, särskilt i de moderna ländernas storstäder. Denna förändring har fångat många sociologers intresse och en del har beskrivit den som en övergång från ett "industrisamhälle", där produktion och distribution av välstånd står i fokus, till ett "risksamhälle", där eliminerandet och

distributionen av modernitetens risker står i fokus (Beck 1992). All välståndsproduktion medför risker, men i det moderna industrialiserade samhället har riskerna blivit mycket mer långtgående och fått en annan karaktär än tidigare. Till exempel är modernitetens risker i princip osynliga och kan bara iakttas med hjälp av vetenskapliga instrument eller teorier. Hoten mot miljön, bland annat från trafiken, är några av de mest typiska bland dessa risker. Förändringen har även beskrivits som att den "enkla" moderniteten håller på att övergå till en "reflexiv" modernitet, där livet blir ett personligt och reflexivt projekt i förhållande till modernitetens alla olika risker, där "föreskrivna livsformer" ersätts av "reflexiva biografier" (Beck 1992, Giddens 1991).

Å andra sidan har moderniseringen även medfört en förändring av sociologins syn på själva begreppet samhälle. Ett gemensamt drag är att moderna samhällen inte längre ses i termer av "strukturer" utan i termer av "nätverk" och "flöden" (Urry 2000, Baumann 2000, se även Wittel 2001). Detta ligger bakom det som ibland kallas "the mobility turn" inom sociologin (Urry 2005). Det nya samhället förutsätter en "mobility approach". Från att sociologins studieobjekt länge varit "samhällen" eller "gemenskaper" (eng. "communities") sammanhållna av "socialt kapital" har det övergått till att bli "sociala nätverk" som underhålls och upprätthålls genom "nätverkskapital". Sociala nätverk är beroende av möjligheter för möten och samnärvaro. De måste kunna överbrygga avstånd, som i takt med globaliseringen tenderar att bli allt längre, genom olika möjligheter att resa. Dessa inkluderar både fysiskt, imaginärt, virtuellt och kommunikativt resande (Larsen, Urry & Axhausen 2005). Förmågan att resa, potentialen för mobilitet, ibland kallad "motilitet" (Beckmann 2001), blir avgörande för individernas valmöjligheter och oberoende. Den är en form av nätverkskapital och består av många olika former av förbindelser. Både materiella föremål och strukturer kommer att ingå. De sociala nätverken är därför inte enbart sociala. Genom att deras upprätthållande är beroende av nätverkskapital är de alltid "heterogena" nätverk (Larsen, Urry & Axhausen 2005). Heterogena nätverk består av både materiella och sociala element. Både mänskliga och "icke-mänskliga" element ingår (Latour 1996, Law 1987). Hela vardagslivet kan med detta synsätt ses som ett byggande och upprätthållande av ett heterogent nätverk, som sträcker sig över och mellan olika platser. Därför kommer resor och kommunikation av olika slag att ha en avgörande roll i nätverken, för att få tillgång till olika resurser som är lokaliserade på olika platser och för att möta människor på olika platser.

Den teoretiska utgångspunkten för denna studie bygger på detta nya synsätt inom sociologin. Ett grundantagande är att vardagslivet kan ses som ett heterogent nätverksbygge, och att det går att studera och analysera det genom en (eklektisk) tillämpning av aktörsnätverksteori (eng. "Actor Network Theory",

“ANT”, se även Hagman 2005). ANT kommer här att tillämpas på ungefär samma sätt och i samma form som den tillämpats av Bruno Latour i en studie av “Aramis”, ett teknologiskt projekt som syftade till att skapa ett system med individualiserade spårfordon, ett spårtaaxisystem (Latour 1996).

Det finns stora likheter mellan att genomföra ett tekniskt projekt och vad vi kan kalla för människors ”projekt” att leva och bo. En likhet är att utgången aldrig är given från början. Den är beroende av hur projektet utvecklas, av hur man lyckas lösa olika problem som uppstår under tiden. På samma sätt som ingenjörerna, genom att lösa tekniska problem och genom att skaffa finansärer, försökte förverkliga Aramis, måste människor hela tiden förverkliga sin vardag genom att lösa de problem som uppstår. Människor skapar sig sammanhang när de använder sin omgivning. De bygger nätverk av försörjning, sociala kontakter, fritidssysselsättningar, tekniska hjälpmedel och så vidare, som ger dem sammanhang i livet. I det nätverksbygget blandas sociala och tekniska element. De har ett mål, en intention med sina liv, eller ett ”narrativt program”, som de successivt söker förverkliga. Det nätverk som de bygger för att förverkliga programmet består av både människor och ting. Programmets mål skrivs över, ”översätts”, på de människor och artefakter som rekryteras till nätverket på vägen mot det övergripande målet. Översättningen har både en språklig och en geometrisk aspekt. Samtidigt som något *överbärs* från ett element till ett annat *översätts* det till ett annat språk (Latour 1996:120).

Människor kan ha olika mål med sina liv, olika syn på vad som gör livet meningsfullt, men för alla gäller det att bygga ett nätverk där försörjning, barnomsorg, inköp, transportmedel, tidsbudget, fritidssysselsättningar, umgänge med vänner och släktingar, och så vidare, knyts samman på ett sätt som får deras vardag att ”gå ihop”. Både ting och människor som knyts till nätverket kan krångla. De kan vägra att samarbeta. Ett element kan vägra att acceptera det program som ”översätts” på dem. Den som driver projektet måste därför hela tiden vara beredd att ”förhandla” med de element som ingår, och få dem att samarbeta eller kasta ut dem. Elementens medverkan måste på olika sätt ”stabiliseras”. Deras eventuella ”mot-program” måste elimineras. Elementen kan ställa villkor om medverkan från andra element, eller utestänga andra element. Elementen kan också fortsätta att driva sina egna program eller mot-program. Ju mer komplext nätverket blir, desto större blir risken att interna motsägelser och problem hotar stabiliteten. Varje nätverksbyggare tvingas att göra kompromisser, som ibland innebär att programmet helt eller delvis måste formuleras om.

En av utgångspunkterna för ANT är att vi ska ”följa aktörerna” (Latour 1996:18-19). Det är deras verklighet vi ska undersöka, så som de tolkar och definierar dem. Och det gäller att inte ta något för givet. Vi kan aldrig förutsäga

hur människor kommer att tolka sin omgivning och forma sina vardagsliv. Vi kan inte heller ta för givet vilka strategier de kommer att använda. Det finns inga självskrivna strategier. Aktörernas strategier formas hela tiden efter de tolkningar och omtolkningar de gör av sin omgivning, av hur motståndet ser ut – i deras ögon – i varje nytt ögonblick. Enligt Latour har vi att göra med en ”variabel ontologi”, en värld med ”flytande referensramar”.

Elementen kan vara mer eller mindre betydelsefulla, men aktörernas storlek varierar också. Den är inte fixerad en gång för alla. En aktör kan ibland tala för en stor grupp, ibland enbart för sig själv (Latour 1996:44f). Elementen kan också vara olika viktiga på grund av deras roll och placering i nätverket. Vissa kan bli ”obligatoriska passager”, som är nödvändiga för hela projektet, andra kan göras överflödiga om det går att skapa ”omvägar” (”detours”) förbi dem. Bilen, eller något annat transportmedel, kan upplevas som en sådan obligatorisk passage som är nödvändig för att upprätthålla delar av nätverket, t ex för arbets- eller besöksresor (jfr t ex Maxwell 2001).

Nätverksansatsen tvingar oss att tänka över några av våra allmänt vedertagna begrepp, som exempelvis begreppet ”tillgänglighet”. Tillgänglighet betraktas ofta som en yttre storhet, som är given av de yttre förhållandena (se t ex Hagson 1997 och Jones 1987), men i individernas verklighet är tillgängligheten till olika platser alltid beroende av de rörlighetsresurser, eller nätverkskapital, de har samlat i sina nätverk. Tillgängligheten är situerad (Cass, Shove & Urry 2005). Nätverksansatsen tvingar oss också att fundera över våra klassificeringar, till exempel när det gäller olika slag av resor. Det är inte bara så att en resa kan vara kombinerad, så att flera olika mål och aktiviteter nås under resan. Aktiviteterna och resmålen kan i sig vara kombinerade och ha flera olika betydelser i nätverket. Ett exempel kan vara när någon spelar innebandy, vilket kan vara både en aktivitet för att få motion och ett sätt att genom fysisk närvaro upprätthålla ett socialt nätverk.

Beroende på vilken roll de tilldelar bilen i sina vardagsnätverk, genom val av livsstil och boende, genom ekonomiska resurser, genom eventuella handikapp osv, kan vi identifiera tre kategorier av ”nätverkare” i förhållande till bilen som rörlighetsskapande resurs: de ”bilbundna”, eller ”bilbrukare”, som i stort sett uteslutande använder bil, ”blandbrukarna”, som blandar bil med något eller några andra transportslag, och de ”bilfria”, som mer eller mindre helt klarar sig utan bil (Hagman 2002, 2005, se även Andréasson 2000 och Godskesen 2002).

Nätverksansatsen kan tillämpas på flera nivåer. Å ena sidan kan den tillämpas på intervjupersonernas praktiska vardagsliv, där de bygger nätverk av aktiviteter, ekonomiska resurser, sociala kontakter osv för att få vardagen att gå ihop och för att leva ett meningsfullt liv, som beskrivits ovan. Å andra sidan kan den också tillämpas på intervjusituationen, där intervjupersonen försöker bygga ett hållbart

nätverk av argument, där olika element i nätverksbygget anpassas till varandra för att bygga upp en fungerande helhet, och där argumenten dessutom måste göras “övertygande” eller “hållbara”, genom att referenser av olika slag åberopas.

3. Presentation av resultat från fallstudierna

Här följer en presentation av materialet från de tre fallstudierna.

3.1. Hammarby sjöstad

Hammarby sjöstad ligger strax söder om Söder. Det är ett nybyggt område med flerfamiljshus på den södra stranden av Hammarbysjön. På den norra sidan ligger Norra Hammarbyhamnen som exploaterades på 1990-talet. När intervjuerna gjordes under 2005-2006 pågick fortfarande utbyggnaden av Hammarby sjöstad. De flesta av lägenheterna är upplåtna med bostadsrätt, men där finns även hyresrätter och dessutom ett provisoriskt område med studentlägenheter. Området ligger huvudsakligen på gammal industrimark och en del småskalig näringsverksamhet pågår fortfarande straxt intill. Området har goda förbindelser med kollektivtrafik till övriga delar av Stockholm, genom Tvärbanan som går mellan Sickla strand och Alvik, genom flera busslinjer, och genom den lilla färjan som går över Hammarbysjön. Dessutom har det gjorts försök med båttrafik direkt till centrala stan sommartid. I Hammarby sjöstad finns relativt stora grönområden och flera affärer. Ca 15 minuters promenad österut ligger Sickla center med ett stort utbud av butiker, t ex flera stora dagligvarubutiker.

Hammarby sjöstad är byggt med en ambition att vara ett miljöanpassat område. Bland annat innebär det att området har ett avancerat system för sopsortering. Dessutom planerades området från början för ett lågt bilinnehav, med bara 0,25 parkeringsplatser per lägenhet, mot 0,7 för hela Stockholm. Denna kvot har man sedan varit tvungen att höja. En av anledningarna var att fler barnfamiljer än väntat flyttade in, och därmed fler hushåll med bil.

3.1.1. De intervjuade i Hammarby sjöstad

Tio intervjuer har genomförts i Hammarby sjöstad. I ett av hushållen intervjuades både mannen och kvinnan tillsammans. Hushållssammansättningen är blandad, från enpersonshushåll till barnfamiljer. När det gäller åldern dominerar de yngre medelålders, mellan 35 och 50 år. De flesta av de intervjuade hushållen har en bil. Två av hushållen saknar egen bil. Det ena består av en ensamboende student (HS1), det andra av två personer i 50-årsåldern (HS10). De är anslutna till bilpool och använder poolbilen mest för inköp av sällanköpsvaror. Ytterligare ett av hushållen är anslutet till bilpool, ett hushåll med två barn (HS9). Där används poolbilen framför allt av kvinnan för att skjutsa barnen när mannen

disponerar den egna bilen. Nedan följer en översiktlig sammanställning av de tio intervjuade hushållen.²

- HS1: Kvinna 23 år, studerande, ensamboende, ingen bil. Hon åker kollektivt med månadskort, är mycket i stan för att träffa kompisar, och letar efter billigaste matköpet. Är positiv till avgifterna. Flyttade till Sickla under försöket.
- HS2: Kvinna 44 år, ensamboende, sonen bor hos henne varannan vecka, en bil. Hon jobbar som mäklare i Dalarö, passerar bara tullarna vid sonens fotbollsträning varannan vecka, plus en del bankkontakter innanför tullarna. Positiv till avgifterna.
- HS3: Man 57 år, sambo, en bil, jobbar i telekom med många kundbesök, han åker alltid bil, frun åker kollektivt. Han är mycket negativ till trängselavgifterna, kan möjligen tänka sig Oslo-modellen, att finansiera vägutbyggnad med avgifter, men tror inte att avgifterna i Stockholm kommer att ge varken renare luft eller mindre trängsel, bara komplikationer med fusk och folk som stannar och väntar tills avgiften går ner osv. Lika negativ efter försöket.
- HS4: Kvinna, 62 år, sambo med nybliven pensionär, en bil. Hon är egenföretagare inom ekonomi och revision. Jobbar vid Roslagstull, åker lilla båten över och tar buss dit. Älskar att åka buss och kan hela bussnätet, åker buss till det mesta. Hennes man kan tunnelbanenätet. Hon var tveksam till försöket i början, men blev positiv pga bättre framkomlighet för kollektivtrafiken.
- HS5: Kvinna 39 och man 50 år, två bilar, hennes används mest till sommarstället 27 mil bort. Hon jobbar i Kungsträdgården. Ibland får hon skjuts av sambon, men oftast åker hon kollektivt. Han använder bil, MC eller cykel till sitt jobb på Söder. Hon ganska positiv till avgifterna, men bävar för ökad trängsel på kollektivtrafiken. Han åker bara kollektivt om han ska på krogen, och då ofta taxi hem. Han är mer positiv, trots att han kör bil, han tycker att avgiften är värd att betala för ökad framkomlighet.
- HS6: Kvinna 29 år, sambo, en bil. Hon jobbar vid Rådmanplan och åker kollektivt dit. Har bott i mindre städer och tycker inte stockholmarna ska klaga på kollektivtrafiken. Han jobbar hos olika kunder och åker bil eller kollektivt beroende på var det är. Bilen används för att veckohandla, köpa möbler och för att hälsa på hennes föräldrar som bor 8 mil utanför stan. Positiv till avgifterna.
- HS7: Man 46 år, ensamboende, en bil, egenföretagare med butik på Sveagatan, åker till jobbet efter rusningstrafiken och hem efter att tullarna upphört, går eller cyklar när han ska till stan på fritiden. Han var negativ när försöket började, men ändrade sig när han såg att framkomligheten ökade.

² För en utförligare beskrivning av intervjupersonerna, se Appendix.

- HS8: Man, 39 år, bor med fru och två småbarn i en trea med bostradsrätt. En bil. Han jobbar centralt, men tar ofta bilen om han ska till kunder, annars kollektivt med tvärbana och t-bana. Sommartid tar han gärna båten. "Tar lite längre tid, men vinner i kvalitet". Hon är mammaledig. Vid den första intervjun var han kritisk till trängselavgifterna, framför allt till den segregande effekten, att de som har råd ska kunna köpa sig fördelar. Efter försöket har de flyttat till Värmdö och han kör bil varje dag. Han är nu positiv, eftersom det blivit lättare att ta sig fram, och tycker att det är bra att avgifterna går till vägar.
- HS9: Man 45 år, bor med fru och två barn, jobb i internetbranschen, egenföretagare, hon jobbar i stan och åker kollektivt, en egen bil och medlemmar i bilkooperativ, eftersom frun behöver bil ibland för att skjutsa barnen. Han kan köpa principen om trängselavgifter, men är negativ till det mesta när det gäller den politiska vägen dit och utformningen.
- HS10: Kvinna 51 år, sambo, ett tonårsbarn, arbetar i musikbranschen, mycket hemmaarbete. Han studerar. De har ingen egen bil, men är medlemmar i ett bilkooperativ för sällanvaruinköp. Hon är positiv till både trängselavgifterna och försöken, hon jämför med London, men ser ett problem i att det är en skatt.

Kategori	Antal	Anmärkning
Ålder, totalt i hushållen:	n=23	Intervjupersonerna (n=11) inom parentes
0-5	2	
5-10	3	
10-20	1	
20-35	3(2)	
35-50	7(5)	
50-65	6(4)	
65-	1	
Intervjupersonernas kön:	n=11	I ett hushåll intervjuades båda vuxna
Män	5	
Kvinnor	6	
Hushållssammansättning:	n=10	
Två vuxna med barn	3	
Två vuxna utan barn	4	
Singlar	3	
Sysselsättning, vuxna:	n=17	
Förvärvsarbete	13	Därav 6 egenföretagare
Studier	2	
Övrigt	2	En barnledig, en pensionär
Antal egna bilar/hushåll:	n=10	
0	2	Ett av dem är medlem i bilpool
1	7	Ett är även medlem i bilpool
2	1	
Färdmedel t. arbete/studier:	n=15	
Bil	4	Tre män och en kvinna
Kollektivt och/eller gång/cykel	8	En man och 7 kvinnor
Blandar med bil	3	Alla är män
Arbetets lokalisering:	n=15	
Innanför tullarna	9	6 åker kollektivt, övriga 3 blandar
Utanför tullarna	6	2 åker kollektivt (de två som studerar)
Färdmedel dagligvaruinköp	n=10	
Bil	6	
Annat	4	

Tabell 1. Sammanställning av de intervjuade hushållen i Hammarby sjöstad.

Här följer en tematisk redogörelse för hur området och de boendes livsstilar, resurstillgångar och attityder bidrar till att generera olika slag av resor, i termer av mål, reslängd och färdmedel, sorterade efter resornas syften.

3.1.2. Resor till arbete och studier

Av de 17 vuxna personerna i de intervjuade hushållen i Hammarby sjöstad är en barnledig och en är nybliven pensionär. Två av personerna studerar på Stockholms universitet vid Frescati (HS1 och HS10). Båda åker kollektivt dit, dock åker ingen av dem varje dag. Av de 13 som förvärvsarbetar åker fyra bil varje dag, tre av dem är män. Den enda kvinnan som alltid åker bil till jobbet är en ensamstående kvinna som är egenföretagare (HS2). Hon har sitt arbete fyra mil utanför stan och behöver bilen i jobbet. Sex personer åker kollektivt varje dag. Alla sex är kvinnor. Könsmönstret kan knappast bli tydligare (jfr t ex Polk 1998). Dessutom finns tre personer som blandar bilkörningen med antingen kollektivresande eller MC och cykel, beroende på behov av bil i jobbet (HS5, HS6 och HS8). Alla tre är män. Man kan också vända på det och säga att av de sju förvärvsarbetande kvinnorna åker alla som kan och som har sina arbeten inne i stan kollektivt. Den enda kvinna som kör bil till jobbet använder också bilen i jobbet. Av de förvärvsarbetande männen åker hälften bil varje dag, medan hälften blandar bil med andra färdmedel. Ingen av de förvärvsarbetande männen åker kollektivt varje dag. Samtliga bilresenärer, oavsett kön, motiverar sitt bilresande med att de ofta eller ibland behöver bilen i jobbet, för kundkontakter eller inköpsresor.

3.1.3. Resor till inköp och service

Först kan konstateras att nästan alla de intervjuade anser att Konsumbutiken i området är för dyr och har för litet sortiment för att de skall göra sina huvudsakliga inköp av dagligvaror där. Det enda undantaget är ett par som ibland handlar där för att stödja butiken, men som varje gång de gjort det svär över hur dyrt det är (HS5). De flesta säger att de använder butiken för kompletteringsköp av färskvaror. Någon kallar den till och med "krisbutik" och syftar på att de bara handlar där när det är "kris" på grund av att de glömt köpa något (HS6). De flesta, sex av de intervjuade tio hushållen, "veckohandlar" i Sickla center med bil. De motiv de anger är dels att de vill samla alla inköp till en dag för att "ha det gjort", dels att avståndet är för långt för att de skall vilja bära hem många och tunga matkassar (t ex HS9). Ett av undantagen är den ensamstående unga kvinna som bor i studentlägenhet och studerar (HS1). Hon åker kollektivt när hon handlar, vid Globen eller i Nacka. Hon säger att hon fortfarande "letar efter det

billigaste stället”. I och med att hon åker kollektivt har avståndet inte så stor betydelse för henne. Det kan snarare vara så att det avgörande är avståndet mellan butiken och hållplatsen. Ett annat undantag är den ensamstående kvinnan som kör bil till jobbet och som handlar på vägen hem från jobbet (HS2). Ett tredje undantag är en kvinna som åker kollektivt till arbetet och handlar på hemvägen inne i stan (HS4). Det fjärde undantaget är den kvinna som för det mesta arbetar hemma och som tar en promenad varje dag för att “komma ut” (HS10). Genom att hon handlar lite varje dag blir hennes kassar inte så tunga, trots att hon handlar för ett hushåll med tre personer.

3.1.4. Resor för fritid, motion och upprätthållande av socialt nätverk

Hammarby sjöstad ser i intervjuerna ut att generera ganska få resor för både fritid, motion och sociala kontakter. Vi måste här göra en reservation för att detta kan vara metodberoende, att frågorna om resvanor inte kartlagt resor på en så detaljerad nivå utan snarare sökt efter bakgrunder till totala resmönster. En orsak kan också vara att deras fritid och sociala liv faktiskt inte genererar så många resor utanför området, eftersom det finns flera möjligheter till fritidssysselsättningar i området. En av de intervjuade säger till exempel att hans hobby är fotografering. Han hittar sina motiv i området och resten sköter han i hemmet, vid datorn (HS3). Området är relativt rikt på grönområden, där finns både motionsmöjligheter och restauranger. Där finns ett gym som några av dem besöker (HS1 och HS6). Här bör också påpekas att några av de intervjuade, alla är kvinnor, talar om att de känner sig otrygga när de promenerar under kvällstid och när det är mörkt (HS2, HS5 och HS6). Under den tid intervjuerna gjordes inträffade ett överfall vilket några av dem hänvisar till. Detta är ett av skälen till att de antingen stannar hemma eller tar taxi när de skall hem på kvällarna. Vare sig deras känsla av otrygghet är motiverad eller ej så påverkar den deras resbeteende. Tryggheten skulle möjligen kunna ökas med en så enkel åtgärd som förbättrad belysning. När det gäller det låga antalet sociala resor kan en orsak vara att många befinner sig i en sådan fas i livet att de inte har så mycket tid över. Flera har också valt sitt boende så att de bor nära släktingar eller vänner och därmed förkortar de sociala resorna. Cirka hälften av de intervjuade anger att de ofta eller ibland åker taxi hem på kvällen när de varit på något evenemang inne i stan. När männen motiverar sitt taxiåkande är det oftast med tidsskäl, medan kvinnorna anger trygghet. Att så många åker taxi vittnar också om en relativt god ekonomi.

3.1.5. Hur påverkas de praktiskt av försöken?

De flesta av de intervjuade i Hammarby sjöstad berörs ganska lite av både trängselskatterna och den extrainsatta kollektivtrafiken. Det gäller både praktiskt och ekonomiskt. Som vi sett åker cirka hälften bil till jobbet, och flera av dem blandar bilresandet med kollektivtrafik eller cykel. Hälften åker kollektivt eller går. De flesta av dem som åker bil till jobbet har sina arbetsplatser utanför tullarna, och de flesta som har sina arbetsplatser innanför åker kollektivt. Fyra av de intervjuade åker någon gång bil över tullgränssnittet för att ta sig till arbetet. En av dem som gör det ibland säger att han planerar att ändra sin resväg och åka en omväg runt stan för att slippa åka genom tullarna (HS8). En annan är en egenföretagare med butik innanför avgiftsgränsen (HS7). Han är den enda som dagligen kör genom tullgränssnittet. På morgnarna åker han oftast in efter att avgiften gått ner till 15 eller 10 kronor. På kvällen åker han aldrig hem förrän avgiften upphört. Den extra kostnaden för honom blir alltså inte mer än ca 75 kronor per vecka. Före försöket trodde han inte heller att han skulle förlora särskilt många kunder som kör bil genom tullarna för att handla hos honom. Däremot befarade han att hans kunder, som bor innanför tullarna, skulle förlora i köpkraft pga trängselskatterna. Han menade att köpkraften redan var svag och att avgifterna skulle innebära att den minskar ytterligare. Efter försöket har han ändrat sig och tycker att avgifterna var bra eftersom köerna minskade och försäljningen faktiskt ökade. En tredje som ibland kör över tullsnittet för att ta sig till arbetet tycker också att trängselavgifterna fungerar och att det är värt att betala pengarna som han kommer att ta ut på sina kunder, eftersom avgifterna har lett till bättre framkomlighet och att det är lättare att hitta parkering (HS5). När det gäller fritidsresor in till centrum undviker de flesta redan före trängselskatteförsöket att ta bil, för att slippa besvär med parkering och köer, eller för att undvika att bilkörningen kolliderar med alkoholförtäring om de åker in för att gå på krogen eller på något evenemang. Vid sådana tillfällen säger flera att de åker kollektivt in och tar taxi hem. Flera talar faktiskt om att de ganska sällan åker in till centrum över huvud taget, åtminstone under tider som berörs av avgifterna. Några använder stan för att promenera, speciellt på Söder, och tar då oftast färjan över.

Bland de intervjuade finns både några som använder kollektivtrafiken mycket, några som nästan aldrig använder den, och några som blandar mellan bil och kollektivtrafik. Den kollektivtrafik som nästan alla använder och som är mycket uppskattad är den lilla gratisfärjan som går över Hammarby sjö. Även Tvärbanan är mycket uppskattad av dem som använder den. Nästan alla talar också positivt om de båtar som går in till stan sommartid. Det höga priset och den långa restiden vägs upp av den avkoppling som resan ger och att båten lägger till så

centralt. Det är många som använder båtarna och som efterlyser mer färjetrafik. Värt att notera är att ganska få använder buss. Ett skäl som anges är dålig kunskap om busslinjerna (HS2). Motsatsen finns också. En kvinna säger att hon åker buss varje dag, att hon älskar att åka buss för att man i motsats till tunnelbanan kan se ut under resan och för att hållplatserna ligger i markplanet. Hon säger att hon kan hela linjenätet och att hon också har lärt sin man att åka buss (HS5). Även när det gäller attityden till bil finns en tydlig polarisering, från de som tycker att man bör underlätta så mycket som möjligt för biltrafiken (HS3), till de som anser att biltrafiken idag tar alldeles för stort utrymme (särskilt HS1 och HS10).

3.1.6. Attityder till försöken

Attityderna till trängselskatteförsöken före eller i början av försöket varierar mellan de intervjuade. Bland de elva intervjuade personerna kan ungefär hälften betraktas som odelat positiva (HS1, HS2, HS5, HS6 och HS10), medan bara två var odelat negativa (HS3 och HS8). Med det begränsade antalet intervjuer skall inga kvantitativa slutsatser dras från detta. Dock kan konstateras att det är tydligt att det avgörande inte är huruvida man drabbas eller gynnas själv av avgifterna. Attityden till avgifterna verkar hänga mycket mer samman med den allmänna attityden till bil respektive kollektivtrafik, liksom till hur beroende man är av respektive transportmedel. Dessa två faktorer, beroendet av och attityden till transportmedlet, är inte givna av varandra, och det skall påpekas att de inte heller determinerar attityden till trängselskatterna. Det finns t ex personer som är tämligen beroende av bil, men som ändå har en kritisk attityd till bilen och som välkomnar försöket med trängselskatter (HS2). Nästan alla de intervjuade säger sig i grunden förstå och acceptera att någon form av avgift behövs för att komma till rätta med trängseln, men även flera av de mest positiva säger samtidigt att de är kritiska både till hur beslutet kommit till och till detaljer i försökets utformning. När det gäller utformningen är det främst tre saker man är kritisk till: att man måste betala vid både in- och utfart, att skatterna ska betalas utan att någon räkning skickas ut, och den korta betaltiden (i början av försöket fem dagar). Efter försöket har tre av de intervjuade ändrat attityd och blivit mer positiva. Den ena är en kvinna som åker buss och som före försöket sa att hon tyckte "varken bu eller bä" (HS4). De andra två är män som kör bil dagligen (HS7 och HS8). Alla tre har ändrat sig pga bättre framkomlighet, för bussen, eller för biltrafiken.

En som vid början av försöket var helt negativ är en man i övre 50-årsåldern (HS3). Han har tidigare bott i en mindre mellansvensk stad och säger att han alltsedan dess betraktar bilen som ett måste. Han har kört mycket i jobbet i många år, och han använder fortfarande bil både i och till jobbet i Kista. Dit åker han Essingeleden. Han kommer inte själv att drabbas av avgifterna på väg till och från

jobbet. Hans fru åker med tvärbanan och tunnelbana till jobbet, men själv åker han nästan aldrig kollektivt, förutom färjan. Han säger att han tycker att det tar alldeles för lång tid och att han inte gillar att trängas med okända människor. Trängselskatten tycker han bara är "idioti". Han vänder sig mot både principen och utformningen, och inte minst, mot hur beslutet fattades: "för stockholmarna gick ju till val på att det inte skulle genomföras trängselavgifter". Flera av de intervjuade ställer upp på principen med avgifter, men har kritiska synpunkter på utformningen. En som kan representera dessa är en man i 50-årsåldern som ibland kör bil till jobbet innanför tullarna, och som alltså då kommer att drabbas av avgifterna (HS5). Han tycker att syftet är riktigt, att det är "för många bilar i stan". Trafiken måste begränsas på något sätt. "De som inte behöver bil ska åka kommunalt. Sätt så högt pris så att det ger verkan." Han tror möjligen att avgifterna kan vara för lågt satta för att få effekt, trots att han vid det första intervjutillfället tror att det kostar 30 kronor istället för 20. "För dem som måste ha bil spelar det ingen roll. Nu är det hopplöst att åka bil i Stockholm". Däremot tycker han det är konstigt att man måste betala vid både in- och utresa. "Varför inte bara vid infart? Det hade halverat investeringskostnaden. Och, man vill väl bli av med bilarna inne i stan?" "Blir det på riktigt skall det vara riktigt genomtänkt." En som kan representera de mest positiva jämför med London och med när man införde rökförbud på restauranger (HS10). Hon säger att: "man får räkna med att det blir ett ramaskri när man gör något radikalt, men att sedan kommer folk att inse att det kanske inte var så dumt". Hon menar att något måste göras på sikt, att radikala åtgärder som bromsar bilismens utveckling är mer eller mindre ofrånkomliga, och tycker att "det är roligt att Stockholm ligger i framkant i utvecklingen". Samtidigt vänder hon sig emot är att det är en skatt. "Det är det som gör människor så arga" (HS10).

3.2. Hallunda kyrkby

Hallunda ligger inom Botkyrka kommun. Kommunen har drygt 75.000 invånare och har en hög invandratäthet. Närmare 50% av befolkningen har "utländsk bakgrund", dvs de är antingen födda utrikes själva eller har föräldrar som båda är födda utomlands. Kyrkbyn ligger vid den gamla kyrkan vid E4an, ca 10-15 minuters promenad från Hallunda centrum. I Hallunda centrum finns ett rikligt utbud av både butiker och service, t ex folktandvård, vårdcentral, apotek och bibliotek. Kyrkbyn utgör ett litet bostadsområde med ca 50-talet radhus, medan kommundelen i övrigt domineras av flerfamiljshus. Hallunda har ett rykte om sig att vara litet stökigt, och kommunen har under senare år satsat på åtgärder för att öka tryggheten, genom bland annat bättre belysning, nattvandringar etc. Hallunda har förhållandevis goda och snabba förbindelser med allmänna

kommunikationer. Med tunnelbanan tar det cirka 35 minuter att resa till T-centralen. Från Hallunda centrum går bussar till Salem, Tumba, Alby, Rönninge och Skarpnäck. Buss 151X är en direktbuss som går under högtrafik till Fridhemsplan. Med bil tar det några minuter från Hallunda-Norsborgsområdet ut till E 4:an och därefter cirka 20 minuter till Stockholm (uppgifter från www.botkyrka.se)

3.2.1. De intervjuade i Hallunda kyrkby

Fem intervjuer har genomförts i Hallunda kyrkby. Alla de fem intervjuade har helsvensk bakgrund. Tre av hushållen är singelhushåll, medan två består av två vuxna utan hemmavarande barn. Två av singelhushållen består av män mellan 25 och 30 år, medan resten av de vuxna är medelålders i 50-60-årsåldern. Det enda hushåll som saknar bil består av en ensamboende kvinna (HK3). I övrigt har alla hushåll en bil. I ett av hushållen äger mannen två bilar (HK5), men den ena är utlånad till hans vuxne son som bor på annat håll. Inget av hushållen är anslutet till bilpool. Ingen av de intervjuade använder cykel, men ett par av dem säger att de cyklat mycket tidigare. En översiktlig sammanställning av hushållen följer nedan.³

- HK1: Kvinna 56 år med sambo i samma ålder. De har en bil som mannen kör. Hon har aldrig tagit körkort. Båda åker kollektivt till jobbet i stan. Hon tar gärna den nya direktbussen hem, utom på fredagar under sommarhalvåret då den fastnar i köer. Bilen mest för att åka och handla “tvärs över E4an” och ta en tur på helgerna, och på sommaren. Var negativ till avgifterna eftersom hon inte litade på kollektivtrafiken, men ändrade sig och blev positiv.
- HK2: Man 30 år. Ensamboende. Har haft bil sen han tog körkort vid 19. Jobbar norr om stan och åker bil, eftersom han börjar så tidigt. Åker ibland kollektivt till stan på helger. Uppvuxen i närheten och har flyttat “tillbaka”. Föräldrar och kompisar bor i närheten. Starkt negativ till avgifterna.
- HK3: Kvinna 58 år. Ensamboende. Ingen bil. Saknar bil för att handla och åka till landet, men tycker det är för dyrt. Skulle vara intresserad av poolbil. Nu 3 timmars resväg med kollektivtrafik till sommarstugan norr om stan. Ibland får hon skjuts med en god vän. Ofta inne i stan, åker då in direkt efter jobbet i Nacka. Positiv, säger att hon hela tiden tänkt rösta ja.
- HK4: Man 25 år. Ensamboende, men flyttade dit tillsammans med sin förra fru. Har en bil, används mest för att åka och handla. Kör mindre och mindre. Tycker att idén med trängselavgift är bra, men att det ändå är för många bilar

³ För en utförligare beskrivning av intervjupersonerna, se Appendix.

i stan. De som bor i innerstaden borde också betala. Kanske bättre om pengarna gått direkt till kollektivtrafiken.

- HK5: Man 49 år, sambo. Han har tonårsbarn från ett tidigare äktenskap som sover över ibland. Båda åker kollektivt till jobbet. Han åker med tunnelbana till centrum, men är starkt kritisk till hur kollektivtrafiken fungerar. De har en bil. Bil har alltid betytt mycket för honom, men han kör ganska lite. Negativ till avgifterna. Sade vid den första intervjun att han övervägde att börja köra bil om det blev ännu mer trängsel på tunnelbanan, men han fortsatte åka kollektivt.

Kategori	Antal	Anmärkning
Ålder, totalt i hushållen:	n=7	Intervjupersonerna (n=5) inom parentes
0-5	0	
5-10	0	
10-20	0	
20-35	2	
35-50	2	
50-65	3	
65-	0	
Intervjupersonernas kön:	n=5	
Män	3	
Kvinnor	2	
Hushållssammansättning:	n=5	
Två vuxna med barn	0	
Två vuxna utan barn	2	
Singlar	3	
Sysselsättning, vuxna:	n=7	
Förvärvsarbete	7	Inga egenföretagare
Studier	0	
Övrigt	0	
Antal egna bilar/hushåll:	n=5	
0	1	Ensamboende kvinna
1	4	En äger två, men en permanent utlånad
2	0	
Färdmedel t. arbete/studier:	n=7	
Bil	1	Börjar innan tunnelbanan går
Kollektivt och/eller gång/cykel	6	
Blandar med bil	0	
Arbetets lokalisering:	n=7	
Innanför tullarna	4	
Utanför tullarna	3	
Färdmedel dagligvaruinköp	n=5	
Bil	4	
Annat	1	

Tabell 2. Sammanställning av de intervjuade hushållen i Hallunda.

Här följer en tematisk redogörelse för hur området och de boendes livsstilar, resurstillgångar och attityder bidrar till att generera olika slag av resor, i termer av mål, reslängd och färdmedel, sorterade efter resornas syften.

3.2.2. Resor till arbete och studier

Alla vuxna i de intervjuade hushållen i Hallunda kyrkby förvärvsarbetar, och alla utom en åker kollektivt till arbetet. Den enda som åker bil motiverar det med att han börjar så pass tidigt att tunnelbanetågen inte börjat gå ännu (HK2). Flera har restider på uppemot en timme per väg. En av männen, som jobbar sena kvällar och som tycker att han för tillfället tjänar ganska mycket pengar, tar "ganska ofta" taxi hem (HK4). Ett par beklagar sig över att kollektivtrafiken inte är helt pålitlig, med tåg som ibland är inställda (HK1 och HK5). De två som använder den nya direktbussen tycker att den fungerar bra, men den ena säger att den ibland kan fastna i trafikstockningar på E4an på fredagseftermiddagar (HK1), och den andra säger att den inte fungerar riktigt bra för henne eftersom hon måste byta en extra gång när hon tar den (HK3).

3.2.3. Resor till inköp och service

De som har bil använder den när de veckohandlar sina dagligvaror. Alla handlar på ICA Maxi eller Willys på andra sidan motorvägen. Ingen handlar i Hallunda centrum. De flesta motiverar det med att köpcentret på andra sidan E4an har billigare och bättre varor. Den kvinna som inte har tillgång till bil säger dessutom att det är en "bättre promenad" dit (HK3). Hon säger att hon saknar bil för att handla, och att hon ibland kan få hjälp av en granne när hon behöver storhandla.

3.2.4. Resor för fritid, motion och socialt nätverk

Många av de intervjuade i Hallunda kyrkby gör ganska få resor för fritid och rekreation. En anledning är att de har ganska långa restider till arbetet. En annan anledning är att de har ganska många fritidssysselsättningar i närområdet, tex med trädgårdsskötsel eller pyssel med huset. De som gör flest fritidsresor är två av de ensamboende. Den ena, en man i 30-årsåldern, åker framför allt med bil för att hälsa på kompisar i söderort (HK2). Den andra, en kvinna i 60-årsåldern, åker ofta direkt in till stan efter jobbet för olika kulturaktiviteter (HK3). De flesta har vuxit upp söder om Stockholm och har valt området för att det ligger i söderort. Flera säger att de valt området för att de har sitt sociala nätverk där. Flera säger också att de valt området för de fina, nya lägenheterna och för närheten till grönområden.

3.2.5. Hur påverkas de praktiskt av försöken?

De intervjuade i Hallunda kyrkby påverkas i stort sett inte alls av skatterna som ingår i försöket. Bara en av dem åker ibland bil in till stan under avgiftstid, en yngre man som är ensamboende och som ibland åker in för att träffa kompisar under dagtid (HK2). Han sa vid den första intervjun att han nog skulle komma att avstå från de resorna under våren. Vid den uppföljande intervjun, efter att skatten tagits bort, sa han att hans resor in till stan under avgiftstid kunde "räknas på den ena handens fingrar." Det som påverkar Hallundaborna mest gäller kollektivtrafiken, både förstärkningen av trafiken och det ökade antalet resande. Flera av de intervjuade oroade sig före skattens införande för ökad trängsel på tunnelbanan och de tyckte också att trängseln ökade. Två av de intervjuade (båda kvinnorna) använde ibland den nya direktbussen för sina arbetsresor.

3.2.6. Attityder till försöken

Två av de intervjuade i Hallunda kyrkby sade vid den första intervjun att de var för försöken med trängselavgifter. Den ena var en ensamboende man på 25 år (HK4), den andra var en ensamboende kvinna utan bil (HK3). Av de övriga tre var två klart negativa, medan den kvinna som saknar körkort – men som har tillgång till bil genom sin sambo – sa att hon var "tveksam", eftersom hon inte litade på kollektivtrafiken (HK1).

De som var negativa till försöken sa att de hellre skulle sett andra åtgärder, som vägbyggen (HK2) eller förbättrad kollektivtrafik (HK5). Den ena, en ung man som kör mycket bil, kallade försöket "hysteriskt" och ansåg att det kommit till på grund av "tokiga politiker" (HK2). Den andra, som mest åker kollektivt och som är mycket kritisk till hur kollektivtrafiken fungerar, riktade kritik mot utformningen och betalningssättet, bland annat att man själv skall hålla reda på hur mycket man skall betala (HK5). Den ena av de positiva menade att det är ett "grundfel" att hela samhället är baserat på bilen (HK3). Hon trodde att människor skulle komma att upptäcka att de kan spara tid genom att åka kollektivt, eftersom de då kan göra annat under resan. Hon åker själv mycket kollektivt och gör en del av sitt arbete på tåget. Den andra menade att det är för många bilar i stan, att stan behöver göras "bilfriare", men han var lite pessimistisk och trodde inte att avgiften skulle påverka trafiken tillräckligt (HK4). Båda trodde att folk skulle vänja sig och acceptera avgifterna. Den ena jämförde med när man införde rökförbud på restauranger (HK4).

3.3. Vallentuna Bällstaberg

Bällstaberg ligger i Vallentuna kommun. Vallentuna kommun har drygt 25 000 invånare, och de flesta av dem bor i enfamiljshus. Bällstaberg ligger ca 3 km söder om Vallentuna Centrum, där det finns butiker och annan service. Avståndet till Arninge, med ett större utbud av butiker är ca 5-6 km. Området började exploateras 1996 och utbyggnaden fortsätter, med både en- och flerfamiljshus. Antalet lägenheter uppgick under 2006 till några hundratal. År 2002 fick området en ny skola för åk 1-9. Bällstaberg, liksom hela Vallentuna kommun, har en relativt ung befolkning. Medelinkomsten är högre än genomsnittet, invånarna är välutbildade och där finns en hög andel egenföretagare. Kommunen är sedan valet 2002 borgerligt styrd. Arbetspendlingen är stor ut ur kommunen, netto pendlade närmare 7000 ut år 2003. Området marknadsförs som naturnära och barnvänligt. Kommunikationerna består av Roslagsbanan samt buss. Med bil åker man den relativt nybyggda Arningevägen (uppgifter från kommunens hemsida, www.vallentuna.se).

3.3.1. De intervjuade i Vallentuna Bällstaberg

Fem intervjuer har gjorts i Bällstaberg. I tre av hushållen finns barn. I alla hushåll finns två vuxna. Alla förvärvsarbetar eller är barnlediga. Alla hushåll har minst en bil. I två av dem finns två bilar och i ett tredje disponerar mannen en firmabil. Inget av hushållen är anslutet till någon bilpool och ingen av de intervjuade uttrycker något större intresse för en sådan. Bara en av de intervjuade använder cykel i någon större utsträckning, och mest för att det ger nyttig motion (VB1). Ytterligare en använder cykel för vissa korta besöksresor (VB4), men flera talar om att de cyklat ganska mycket under uppväxten. Nedan följer en översiktlig sammanställning av de intervjuade hushållen.⁴

- VB1: Kvinna 25 år, bor med sambo och ett litet barn. Hon är egenföretagare, barnledig, rörelsen vilande. Mannen jobbar halva året i Kungsängen och åker bil dit, halva året i stan och åker kollektivt för att slippa sitta i köer. Ingen av dem har provat snabbussen. Hon tycker att försöket är slöseri med pengar, men blev mer positiv efter att försöket startat.
- VB2: Man 29 år, sambo. Två bilar. "Föll pladask för Bällstaberg", men han saknar bra vägar mellan norrortskommunerna. Storhandlar med bil i Arninge. "Vallentuna är en djäkla håla rent ut sagt". Han åker bil till jobbet vid Hammarbyslussen. Han är tveksam till avgifter och tycker att man borde byggt bort problemet istället för att "beskatta bort det".

⁴ För en utförligare beskrivning av intervjupersonerna, se Appendix.

- VB3: Man 37 år. Bor med sambo och 4 små barn. En bil, en familjebuss. Står mest still. De har alltid valt att bo så att de haft nära till kollektivtrafik. Han åker nya direktbussen på väg till jobb när han inte ska lämna barn på dagis. Hon är mammaledig från jobb söder om stan och funderar på att byta arbete pga restid. Handlar ibland dagligvaror på nätet. Han är positiv till trängselavgifter.
- VB4: Man 45 år. Bor med fru och tre barn, ett tonårsbarn och två små. Småbarnen tar den mesta tiden. Han är barnledig. Frun jobbar i Arninge och åker bil. De åker inte mycket kollektivt. Han tycker avgifterna är bra. Företaget betalar och tjänar på det när de anställda kommer fortare fram, och har lättare att få parkering. Hade aldrig flyttat till Bällstaberg om inte Arningeleden byggts.
- VB5: Kvinna 34 år, sambo. Inga barn. Två bilar i hushållet. Uppvuxen i liten ort i södra Sverige. Tyckte det var en "befrielse" när hon fick först moped och sedan körkort och kunde börja köra själv. Kör bil till jobbet i Solna. Negativ till försöket och anser inte att det haft någon större effekt, mest att det blivit problem med folk som stannar för att vänta in när avgiften sänks.

Kategori	Antal	Anmärkning
Ålder, totalt i hushållen:	n=18	Intervjupersonerna (n=5) inom parentes
0-5	6	
5-10	1	
10-20	1	
20-35	6 (3)	
35-50	4 (2)	
50-65	0	
65-	0	
Intervjupersonernas kön:	n=5	
Män	3	
Kvinnor	2	
Hushållssammansättning:	n=5	
Två vuxna med barn	3	
Två vuxna utan barn	2	
Singlar	0	
Sysselsättning, vuxna:	n=10	
Förvärvsarbete	7	Därav en egenföretagare
Studier	0	
Övrigt	3	Tre barnlediga vid första intervjun
Antal egna bilar/hushåll:	n=5	
0	0	
1	3	En har dessutom en firmabil
2	2	
Färdmedel t. arbete/studier:	n=10	
Bil	6	
Kollektivt och/eller gång/cykel	3	
Blandar med bil	1	
Arbetets lokalisering:	n=10	
Innanför tullarna	1	
Utanför tullarna	9	
Färdmedel dagligvaruinköp	n=5	
Bil	4	
Annat	1	Blandar bil/kollektivt/Internet

Tabell 3. Sammanställning av de intervjuade hushållen i Bällstaberg.

Här följer en tematisk redogörelse för hur området och de boendes livsstilar, resurstillgångar och attityder bidrar till att generera olika slag av resor, i termer av mål, reslängd och färdmedel, sorterade efter resornas syften.

3.3.2. Resor till arbete och studier

De flesta av de boende i Bällstabergr åker bil till sina jobb. Många av dem åker dessutom ganska långt. Två, och båda tillhör ett gift par med småbarn, har medvetet valt att åka kollektivt (VB3). De säger att de alltid tänkt på att bosätta sig nära kollektivtrafik, och de har tidigare bott närmare city. Hon jobbar söder om stan och har alltså nu väldigt långt till sitt jobb. Hon funderar därför över att försöka byta jobb, hellre än att börja köra bil. Han kör bil vid enstaka tillfällen och bara om han måste lämna barn på dagis. En annan av kvinnorna åker oftast kollektivt, men det händer att hon cyklar eller går, trots att det är en mil (VB1). Hon är 25 år och säger att hon gillar att promenera, att hon hållit på mycket med idrott tidigare och att hon vill fortsätta att hålla sig i form. Hennes sambo jobbar på olika ställen olika delar av året och växlar mellan kollektivt och bil beroende på var han jobbar. En säger att han åker bil in till stan och att företaget betalar avgiften för honom (VB4). Han tycker att avgifterna är bra och värda att betala eftersom han kommer fortare fram.

3.3.3. Resor till inköp och service

De flesta handlar i Arninge centrum, dels därför att det inte finns någon affär alls i Bällstabergr, dels pga missnöje med utbudet av affärer i Vallentuna. Även Vallentuna ligger väl långt bort för att man bekvämt skall kunna gå och handla. Den enda familj som handlar sina matvaror där åker kollektivt, eller använder sig av den internetservice som en av butikerna har (VB3). De kan beställa varor hemifrån och få dem hemskickade samma dag. Alternativet till Arninge är Täby centrum, men Arninge ligger mer lättåtkomligt, särskilt sedan Arningeleden byggdes.

3.3.4. Resor för fritid, motion och upprätthållande av socialt nätverk

Alla hushållen i Bällstabergr ser ut att göra relativt få resor för fritid och motion. Mest verkar det bero på att de flesta pga småbarn har dåligt med tid. En bidragande orsak är också att det finns ett visst utbud av fritidssysselsättningar i området. Flera säger sig ha valt att bo i norrort, eller till och med i Bällstabergr specifikt, på grund av att de har sitt sociala nätverk där. Det gäller både släkt och vänner. En säger sig till exempel använda cykel bara för en kategori av resor, nämligen för att hälsa på en bror som bor i Täby kyrkby (VB4). Vår metod med

långa intervjuer har dock haft begränsningar när det gäller att fånga in enskilda resor.

3.3.5. Hur påverkas de praktiskt av försöken?

De intervjuade i Bällstabergr påverkas i mycket liten utsträckning av försöken med trängselavgifter, trots att de flesta kör bil till sina jobb. Bara en kör bil över tullsnittet för att komma till arbetet och hans arbetsgivare betalar avgiften för honom (VB4). En som jobbar i Hammarby säger att han ändrat resväg och kör runt stan för att komma dit under tiden med trängselskatter (VB2). En använder den nya direktbusslinjen (VB3). Ingen av de intervjuade säger att de märkt något av det blivit fler turer på Roslagsbanan sedan försöket inleddes. Flera är kritiska just till den glesta turtätheten.

3.3.6. Attityder till försöken

Liksom i Hallunda kyrkby var det vid den första intervjun en jämn fördelning bland de intervjuade i Bällstabergr när det gäller attityderna till försöket med trängselavgifter. Två var klart negativa när försöket startade (VB1 och VB5), men den ena av dem svängde under försökets gång (VB1). Båda dessa var kvinnor. Två var klart positiva (VB3 och VB4), och en sade sig ha en blandad inställning (VB2).

Den första av de negativa, en kvinna i 25-årsåldern (VB1), påverkas inte själv, men tycker att försöket kostat alldeles för mycket skattepengar. Efter en tid med avgifter har hon blivit något mindre negativ. Den andra (VB5) är en kvinna i 35-årsåldern som kör bil till sitt jobb i Solna och som därmed inte heller behöver betala några avgifter. Hennes negativa inställning motiverar hon med hon inte sett att trafiken minskat, men att det skett en förskjutning i tid. Under perioden med avgift korkade vägen igen tidigare på morgonen än den gör annars. Den första av de positiva (VB3) säger att försöken är mer eller mindre nödvändiga för att få folk att köra mindre. Många tar bilen slentrianmässigt, medan de själva alltid försökt hålla sin bilanvändning vid ett minimum. Även den andra som är positiv (VB4) menar att det krävs drastiska åtgärder för att få folk att minska bilresandet, men han reserverar sig något och säger att man som bilägare betalar ganska mycket skatt redan. En av de intervjuade i Bällstabergr är mer tveksam till vad han skall tycka (VB2). Han tycker å ena sidan att försöket med trängselskatter varit misslyckat, i och med att inte folk har bytt till kollektivtrafik. Han säger att det "visar socialdemokraterna i ett nötskal. Istället för att lösa ett problem beskattar man bort det. Det hade varit bättre att bygga ut det kommunala trafiknätet". Å andra sidan säger han att försöket inte lett till det kaos han förväntat sig.

4. Diskussion

Nedan följer en sammanställning och diskussion av materialet. Först diskuteras de intervjuades resmönster i termer av bilanvändning och bilberoende. Därefter följer en diskussion av hur deras resmönster berörs av försöket med trängselskatt och utökad kollektivtrafik och hur deras attityder till försöket har formats. Slutligen diskuteras om någon av de intervjuade kan betraktas som "vägvisare" mot mer hållbara resmönster.

4.1. De bilbundna

Några av de intervjuade vill vi betrakta som bilbundna. De använder bara i ytterst liten utsträckning några andra transportmedel än bilen för sina vardagliga resor. Med ett annat ord skulle vi även kunna kalla dem vanebilister. Två av dem bor i Hammarby sjöstad. Båda är män (HS3 och HS9). Båda bor tillsammans med kvinnor som åker kollektivt till sina arbeten. I båda fallen kan bilbundenheten kopplas både till en uppväxt utanför storstadsområdet, till ett tidigt körkortstagande och bilköp, en mycket flitig användning av bil i jobbet, och en ganska kritisk eller negativ attityd till kollektivtrafik. Allra tydligast är detta hos en man i 55-årsåldern som växte upp och bildade familj i ett mindre mellansvenskt samhälle där bilen var ett "måste" (HS3). Under en tid körde han 5.000 mil per år i sitt jobb. Han har även långpendlat med bil. Han åker nästan aldrig kollektivt, förutom med färjan. Han säger att han möjligen skulle kunna tänka sig att åka med tunnelbanan mitt på dagen, men absolut inte under rusningstrafik. "Det är för trångt". Något mindre kategorisk är en man i 45-årsåldern som växt upp utanför en mellanstor stad i Sydsverige (HS9). Han bor med hustru och två barn och de har både privat bil och poolbil. Även han säger att han ser bilen som ett arbetsredskap. Den främsta anledningen till att han inte åker kollektivt är att tågen inte håller tiden.

Den enda i Hallunda kyrkby som kan betraktas som bilbunden är en ung man som bara använder kollektivtrafiken för enstaka resor in till stan på kvällar och helger (HK2). Han säger att han kanske hade kunnat åka kollektivt till arbetet om han haft mer normala tider, men nu jobbar han så tidigt på mornarna att tågen inte börjat gå. Nu använder han bilen både för arbetsresor och för att hälsa på kompisar, framför allt i söderort. Tre av de intervjuade i Bällstaberg kan betraktas som bilbundna (VB2, VB4, VB5). Den första är en man i 30-årsåldern som växte upp i Täby och blev mycket skjutsad som barn (VB2). Hushållet består av två vuxna. De har två bilar, men inga barn. Han åker bara kollektivt när han ska in till stan på helger. I likhet med de bilbundna männen i Hammarby sjöstad tog han körkort tidigt och även han har kört mycket bil i jobbet. Den andra är också en

man, i 45-årsåldern (VB4). Även han använder bil i jobbet och han är en av de få i studien som kör bil inne i stan under vardagar. Men, säger han, före försöket med trängselavgifter hände det att han ställde bilen på parkeringen vid Danderyds sjukhus och tog tunnelbanan för att slippa köer och parkeringskostnader. Under försöket försvann den möjligheten eftersom bara de som bodde i Danderyds kommun tilläts parkera där. Familjen har en privatbil som frun använder till sitt jobb och en arbetsbil som han använder. Han åker bil till det mesta, med två undantag: han cyklar när han ska besöka sin bror i Täby kyrkby, och han åker kollektivt när han ska på fotboll, på Stadion. Den sista är också den enda kvinnan som vi vill betrakta som bilbunden (VB5). Hon är i 30-årsåldern. Hon växte upp på landsbygden och blev mycket skjutsad som barn. Hon tog körkort direkt när hon fyllde 18 och upplevde det som en "befrielse". Hon och hennes man har var sin bil och hon åker bara med pendeltåget någon enstaka gång till stan.

Den stora skillnaden mellan Hallunda och Bällstaberg kan inte direkt och entydigt kopplas till familjesituationen. Även om de flesta i Bällstaberg har barn så visar intervjuerna att de som inte har barn kan vara minst lika bilberoende. Liksom i Hammarby sjöstad är kopplingen till uppväxt och bakgrund tydlig för de bilbundna som intervjuats i Bällstaberg. De som är bilbundna har ofta kört bil mycket i jobbet och de flesta har vuxit upp på ställen med dåligt utbyggd kollektivtrafik (jfr Andréasson 2000 och Hagman 2002). De bilbundna i Bällstaberg uttrycker sig dock inte lika negativt om kollektivtrafiken som de bilbundna i Hammarby sjöstad. Däremot tycker de att turtätheten på Roslagsbanan är dålig. Turtätheten är betydligt högre i Hallunda. Det kan också konstateras att kopplingen till ekonomin är stark. De flesta i Bällstaberg har råd med bil – och att göra sig beroende av bilen – medan flera i Hallunda talar om att de har dålig ekonomi. En som är ensamboende säger sig inte ha råd med bil (HK3) och en som aldrig tagit körkort säger att det varit av ekonomiska skäl (HK1).

4.2. Blandbrukarna

De flesta av de intervjuade kan betraktas som blandbrukare. De utgör en tämligen heterogen grupp, där flertalet blandar bil med kollektivtrafik, men där några blandar bil med gång och cykel eller motorcykel. Deras transportvanor kan också ligga olika långt ifrån gränserna för vad vi betraktar som bilbundna respektive bilfria eller billösa.

I Hammarby sjöstad är det två av de intervjuade som blandar bil och kollektivtrafik. Den förste är en man i 40-årsåldern (HS8). Hushållet består av två vuxna och två småbarn. Han blandar bil och kollektivt till jobbet. Han åker bil om han ska göra kundbesök, annars kollektivt med tvärbanan eller tunnelbana. På sommaren åker han gärna båt. "Det tar längre tid men man vinner i kvalitet". Han

har överlag en positiv attityd till kollektivtrafiken och jämför med Göteborg där han bott tidigare, där kollektivtrafiken var närmast "obefintlig" och där han cyklade "i ur och skur". De har planerat att flytta till Värmdö, vilket de också gjorde sommaren 2006, "för barnens skull", även om det innebär längre resor till arbetet. Den andra (HS6) är en kvinna i 30-årsåldern. För tio år sedan bodde hon i en mindre stad där hon studerade och "cyklade till allt". Hon flyttade sedan till Sollentuna och tyckte det var en chock att bli beroende av kollektivtrafiken, eftersom det inte fungerade för henne att cykla där. Även hon bor i ett hushåll som består av två vuxna. Både hon och hennes sambo åker mest kollektivt, men de använder bil för att veckohandla och för att resa till hennes föräldrar som bor i en mindre stad 8 mil bort. Hennes sambo använder ibland bilen till sitt jobb. Sedan hon flyttade till Hammarby sjöstad har hon även börjat ta upp cyklandet igen.

I Hammarby sjöstad finns också två som blandar bil med cykel, gång eller MC. Den förste (HS5) är en man i 50-årsåldern som är uppvuxen utanför Stockholm. Hushållet består av två vuxna. De har två bilar, men ställer av den ena under vintern. Vardera bilen har sina ganska begränsade användningsområden. Han åker sällan kollektivt, men använder både cykel och motorcykel, även för arbetsresor, då han ofta har bilen parkerad på jobbet. De använder ganska många olika transportmedel, men har utvecklat rutiner för olika resor. Kollektivt åker han bara ibland när de ska in till stan tillsammans på kvällar, och då åker de ofta taxi hem. Den andre är en ensamboende man i 45-årsåldern som kommer från en mindre stad i södra Sverige (HS7). Han är egenföretagare som driver en butik och vardagen styrs mycket av hans arbete. Han använder mest bil, men går och cyklar också "en hel del". När han hade flyttat till Stockholm levde han flera år utan bil. Han åker sällan kollektivt, nästan bara med färjan. Han säger att han nästan aldrig åkt buss, trots 13 år i Stockholm. Med tvärbanan har han åkt två gånger, "men visst, den funkade säkert jättebra".

Två av de intervjuade i Hammarby sjöstad kan sägas vara gränsfall. Den första är en kvinna i 45-årsåldern som är på gränsen till bilbunden (HS2). Hon använder bil till och i arbetet, till skjutsning av sonen och för sociala resor, eftersom hon har sina vänner kvar där hon bodde tidigare. Men hon åker även regelbundet kollektivt, ca 1-2 gånger per vecka, och säger att hon gillar kollektivtrafiken, särskilt båten, men även tvärbanan. I hennes fall finns en tydlig koppling till uppväxten. Hon växte upp i norra Stockholm och lärde sig tidigt att åka kollektivt. Trots att föräldrarna hade var sin bil så blev varken hon eller hennes tre bröder skjutsade, utan fick åka kollektivt redan från tidiga år. Det andra gränsfallet är en kvinna i 60-årsåldern som är i det närmaste bilfri (HS4). Hon bor med en man som är nybliven pensionär. De har en bil i hushållet, men hon säger att det bara är sambons golfspel som motiverar bilinnehavet. De har diskuterat att

sälja bilen och gå med i bilpool. Själv kör hon inte längre på grund av en ögonskada. Båda åker mycket kollektivt. Hon älskar att åka buss och kan hela bussnätet. Han kan hela tunnelbanenätet. Hon är den enda i Hammarby sjöstad som åker kollektivt när hon handlar dagligvaror. Hon gör det i stan i samband med arbetet. De enda gångerna hon åker bil är när sambon hämtar henne i stan på väg hem från sin golfgrunda.

I Hallunda kyrkby blandar de flesta av de intervjuade bil med kollektivtrafik. Den första är en kvinna i 55-årsåldern som aldrig tagit något körkort (HK1). Hon bor med en man som har bil och de använder bilen för att åka och handla på helgerna. I övrigt åker hon kollektivt. Den andra är en man i 25-årsåldern som är uppvuxen i ett litet samhälle 5 mil utanför Stockholm (HK4). Han tog körkort tidigt och skaffade bil, men säger att han kör mindre och mindre, i stort sett bara för att storhandla och för att hälsa på föräldrarna. Tidigare tog han bil till jobbet inne i stan, men numera åker han kollektivt in och ofta taxi hem. Han jobbar sent på kvällarna och tycker att han tjänar så bra att han har råd med det. Den tredje är en man i 50-årsåldern som under uppväxten flyttade runt med sin pappa på många ställen söder om Stockholm (HK5). Han säger att han tycker det är viktigt med bil, liksom det var för hans pappa, men han använder den inte till mycket annat än att åka och handla eller för utflykter på helgerna. I övrigt åker han kollektivt.

I Bällstaberg är det två av de intervjuade som kan kallas blandbrukare. Den första är en kvinna i 25-årsåldern som bor med sambo och ett litet barn (VB1). Hon är barnledig men åker annars oftast kollektivt till Täby och går sedan en promenad på en halvtimme när hon skall till arbetet. Ibland cyklar hon och det händer även att hon går hela vägen dit, trots att det är en mil och tar över en och en halv timme, men hon säger att hon "gillar att promenera" och att det ger "nyttig träning". Både hon och sambon cyklar mycket. Sambon åker bil eller kollektivt till sitt jobb. De har en bil som de använder för att åka och handla och för sociala resor för att besöka släkt och vänner. Den andra blandbrukaren i Bällstaberg är en man i 40-årsåldern som i huvudsak blandar bil med kollektivtrafik (VB3). Han är uppvuxen i en småstad och skaffade körkort tidigt. Sista året i gymnasiet körde han till skolan i pappans bil. Han ändrade sina bilvanor när han studerade i Uppsala och cyklade eller promenerade. Hushållet består av två vuxna och fyra barn. Båda föräldrarna åker kollektivt till arbetet. De är de enda i Bällstaberg som inte använder bil för att veckohandla. De skaffade sin första bil för bara fyra år sedan och säger att de alltid valt bostad så att de haft nära till kollektivtrafik.

4.3. De bilfria eller billösa

Tre av de intervjuade bor i hushåll utan egen bil. Alla tre är kvinnor. Två av dem kan betraktas som "bilfria" då de säger att de inte saknar bil. Båda bor i Hammarby sjöstad. En av de intervjuade i Hallunda kyrkby måste betraktas som "billös", då hon själv säger att hon saknar bil. Den första av de bilfria är en ung kvinnlig student (HS1). Hon lever utan bil i sin nuvarande livsfas, men säger att hon ser framför sig ett liv där hon troligen kommer att skaffa bil. Dock är det inte omöjligt att tiden utan bil kan komma att göra att hon reflekterar mer över sin användning när hon väl skaffar bil, på samma sätt som en av männen i Bällstaberg (VB3). Den andra bilfria är en kvinna i 50-årsåldern (HS10). Hon har aldrig haft bil, men hon tog körkort som 25-åring. Då var hon gravid och såg fram emot ett familjeliv med bil. Nu lever hon tillsammans med en man som har haft bil, men som gjort sig av med den för att slippa problem med parkering. Han kan alltså också betraktas som bilfri, men det bör poängteras att det är vanligare att kvinnor lever utan bil än att män gör det, och att det är ovanligt att sammanboende par saknar bil (se t ex Polk 1998). Även om de klarar den största delen av sin vardag utan bil så är det vissa inköp som mer eller mindre kräver bil. För att klara detta är de medlemmar i en bilpool. De använder poolbilen ca 1-2 gånger per månad.

Den enda av de intervjuade som vi klassificerat som billös är en kvinna i 60-årsåldern i Hallunda kyrkby (HK3). Hon hade bil ett tag när hon var gift, men hon har aldrig haft råd sedan dess. Nu åker hon kollektivt till nästan allt, och även för det mesta till sommarstugan norr om Stockholm. Det är då hon saknar bilen mest. Ibland kan en väninna köra henne. En sak som båda dessa sista kvinnor har gemensamt är att de redan som barn lärde sig att röra sig på egen hand, med kollektivtrafik. En sak som skiljer dem åt är att den bilfria kvinnan i Hammarby sjöstad känner sig trygg, medan den billösa kvinnan i Hallunda kyrkby upplever det som otryggt och drar sig för att promenera på en del ställen när det är mörkt.

4.4. Inverkan av försöket på de intervjuades resmönster

I alla tre områdena är det ganska få av de intervjuade vars resmönster berörs i någon större grad av försöket med trängselskatter och förstärkt kollektivtrafik. Den praktiska påverkan kan vara både positiv och negativ. Kollektivresenärerna kan uppleva att de får fler linjer eller turer att välja mellan, eller att framkomligheten ökar med mindre biltrafik, men de kan också uppleva ökad trängsel. Bilisterna kan se de nya avgifterna som ett hinder, eller de kan se dem som ett sätt att öka framkomligheten. Notabelt är att nästan ingen av de intervjuade säger att de förväntar sig några förbättringar när det gäller luft eller buller. Däremot finns det de som säger att de tror att luftsituationen *inte* kommer att påverkas av försöket.

I Hammarby sjöstad var det fyra som vid försökets början hade resmönster som innebar att de korsade tullgränssnittet med bil någon gång under avgiftstid. I Hallunda kyrkby var det en, och i Bällstaberg två. Två personer, en i Hammarby sjöstad och en i Bällstaberg, sade att de skulle komma att köra runt för att slippa betala (HS8 och VB2). Tre som körde bil sade efter att avgiftsförsöket börjat att de gärna betalade eftersom avgifterna ledde till bättre framkomlighet (HS5, HS7 och VB4). Några klagade på att det blev trafikstockningar på Essingeleden och Södra länken under försöket (HS3 och HK2). Den enda i Hallunda kyrkby som ibland åkte bil in för att hälsa på kompisar i stan på eftermiddagar under avgiftstid sade då att han troligen skulle avstå från detta under försöksperioden (HK2). Efter försöket sade han att han åkt in någon enstaka gång. Tre av de intervjuade hade börjat använda de nya direktbussarna, två i Hallunda kyrkby och en i Bällstaberg (HK1, HK3 och VB3). Alla tre tycker att de fungerat i huvudsak bra, även om en i Hallunda menar att bussarna ibland fastnat i bilköer på fredagseftermiddagar. Liksom en av dem som bor i Hammarby sjöstad och som åker mycket buss (HS4) säger hon att framkomligheten för bussar var betydligt bättre under försökets gång. En av de boende i Hallunda kyrkby som dagligen åker tunnelbana och som redan före försöket tyckte att trängseln var besvärande upplevde att den ökade ytterligare under avgiftstiden (HK5).

4.5. Attityder till försöket och vad som påverkar attityderna

Trots att försöken berört de intervjuades resmönster i relativt liten grad, både vad gäller avgifterna och den utökade kollektivtrafiken, så har många tagit klar ställning för eller emot både avgifter som sådana och försöket i sig. Ca hälften var klart positiva när avgiftsförsöket inleddes, medan ungefär en fjärdedel tog klart avstånd. Efter avgiftsförsöket hade andelen positiva ökat något. Kopplingen till inverkan av avgifterna finns där men är inte alltid förutsägbar. Bland dem som åker mycket bil finns exempelvis både de som är positiva därför att avgifterna ökar framkomligheten (HS5, HS7 och VB4) och de som är negativa och säger att trängseln flyttat så att den drabbar dem, på Essingeleden (HS3) och på Södra länken (HK2).

Attityd före avgiftsförsöket:	HS	HK	VB	Totalt
Övervägande positiv	6	2	2	10
Övervägande negativ	2	2	2	6
Blandad attityd	3	1	1	5

Tabell 4: Attityd vid den första intervjun

(OBS att intervjuerna i Hammarby sjöstad omfattar 11 personer).

I viss mån verkar attityden till avgifterna vara kopplad till kön (se även Modig m fl 2005). Av de mest negativa är fyra män medan en är kvinna. Av de mest positiva är fyra män och fem kvinnor. Däremot ser det inte ut att finnas några kopplingar till ålder i det begränsade materialet. Det ser inte heller ut att finnas några kopplingar till området som sådant. Fördelningen mellan positiva och negativa bland de intervjuade är lika i alla tre områdena.

En viss koppling finns också mellan attityden till avgifterna och användningen av bil respektive kollektivtrafik. Alla de tre som är "bilfria" eller "billösa" är positiva till avgifterna och till försöket (HS1, HS10 och HK3). Även de blandbrukare som åker mycket kollektivt är i flera fall positiva (HS6, HK4 och VB3). Det kan jämföras med Modig m fl (2005:100-101) som skriver att kollektivtrafikresenärer är genomgående mer positiva till försöket. De flesta av de som vi klassificerat som bilbundna är negativa till avgifterna (HS3, HK2 och VB5). Men det finns också tydliga undantag. En av dem vi karakteriserat som "bilbunden" säger sig vara positiv till avgifterna eftersom de leder till bättre framkomlighet för honom som kör i avgiftsområdet (VB4). Samma resonemang återfinns hos några av blandbrukarna som bor i Hammarby sjöstad (HS5, HS7 och HS8). En av dem som mest åker kollektivt är starkt negativ till avgifterna (HK5). I hans fall kan den negativa attityden kanske förklaras med att han dels tycker att bilen är "viktig", trots att han kör tämligen lite, dels att han inte tycker om att åka kollektivt, trots att han åker tämligen mycket. Bland annat tycker han inte om trängseln och han tycker inte heller att han kan lita på att tunnelbanetågen kommer fram i tid.

Det finns också en koppling mellan den mer generella attityden till bil respektive kollektivtrafik och attityden till avgifterna. De som är mest positiva till bilen, som ser den som särskilt "viktig" eller oundgänglig, är i flera fall också negativa till avgifterna, oavsett om de kör mycket bil eller åker mycket kollektivt (HS3, HK2, HK5 och VB5). De som har en positiv inställning till kollektivtrafiken är mer positiva till avgifterna (HS1, HS2, HS6, HK3, HK4 och VB3). Men även här finns undantag. En av dem som är positiv till kollektivtrafiken hade vid den första intervjun ändå en tämligen kritisk attityd till avgifterna (HS8). Problemen borde lösas genom utbyggnad av vägarna, menade han. Dessutom menade han att avgifterna har en starkt segregerande effekt. Här ser det ut att även finnas en koppling mellan attityden till respektive transportmedel och tidigare transportvanor. De som åkt mycket kollektivt i ungdomen har i allmänhet en mer positiv inställning till kollektivtrafiken än de som vuxit upp utan tillgång till kollektivtrafik. Men även här finns undantag. Framför allt finns de som börjat

använda kollektivtrafiken sedan de flyttat till Stockholm och som jämför med det utbud som fanns på hemorten (t ex HS1 och VB3).

4.6. Hur argumenterar de för sina attityder?

De intervjuade försöker att på olika sätt göra sina ställningstaganden rimliga och trovärdiga i intervjun. Med aktörsnätverksperspektivets terminologi kan vi säga att de bygger kedjor av argument för att backa upp sina ställningstaganden, argument som de på olika sätt knyter till sig och gör till sina "allierade". Argumenten kan göras trovärdiga och hållbara på olika sätt. Det kan röra sig om hänvisningar till egna iakttagelser eller erfarenheter, som stöder sig på den egna trovärdigheten. Ett exempel är de som hävdar att de med egna ögon sett hur trafiken ökat på Essingeleden under avgiftstiden (HS3 och HK2), ett annat är den som hänvisade till att man diskuterat detta på hans arbete (HK2). Det kan också handla om att man stöder sig på mer allmänt erkända fakta eller auktoriteter, som t ex nyhetsrapportering i medierna. Här finns en tendens att de som tagit starkast ställning också bygger de längsta och mest komplexa kedjorna av argument och allierade. En av dem som är mest positiva är en kvinna i Hammarby sjöstad. Som stöd för sitt ställningstagande hänvisar hon dels till att hon läst att trängselavgifter blivit en succé i London, dels till "utvecklingen", som hon menar pekar mot den typen av åtgärder, och hon tycker det är bra att Stockholm ligger i frontlinjen (HS10). Det ser till och med ut som att de allra längsta och mest komplexa kedjorna byggs av dem som tagit ställning mot försöket, som om de kände sin ståndpunkt ifrågasatt, eller som om de kände sina egna transportvanor och sin egen livsstil ifrågasatt eller hotad. Det kan givetvis också vara så att de ser intervjun som en chans att ventilerar sitt missnöje. En av de mest negativa refererar till flera grupper och gör dem till sina allierade. Han hänvisar till gamla människor som inte kommer att förstå hur systemet fungerar, till turister på genomresa till Finland som inte kommer att hinna betala i tid, till politiker i kranskommunerna som försökt att stoppa projektet, inte minst en som han kallar "Solnas starke man", och till dem som bor utanför Stockholms stad som inte tillåts delta i folkomröstningen (HS3).

4.7. Har attityder och resvanor förändrats under försöket?

Av de sammanlagt 21 personer som intervjuats var det fem som ändrade sina resvanor under försöket.⁵ Bland dem var det tre personer som tidigare åkt tunnelbana eller pendeltåg som började använda de nyinsatta direktbussarna (HK1,

⁵ Det var också två som flyttade från Hammarby sjöstad och som delvis ändrade resvanor på grund av detta (HS1 och HS8).

HK3 och VB3). De två andra körde bil under dagtid och valde att köra runt istället för genom stan medan försöket med trängselavgifter pågick (HS8 och VB2). Ingen har alltså ändrat resmedel från bil till kollektivtrafik, eller tvärtom. De som ändrat resvanor har bara ändrat resväg.

Om vi undantar den person som säger att hon ändrade sig redan den första veckan, när hon såg att det inte blev kaos (VB1), var det sex av de intervjuade som ändrade attityd under försökets gång. Alla sex blev mer positiva till avgifterna och alla motiverar det med den ökade framkomligheten. Fyra av dem var bilister som körde inne i stan under avgiftstid och som tyckte att avgifterna var värda att betala eftersom trängseln minskade, och både framkomlighet och tillgänglighet till parkering ökade (HS5, HS7, HS8 och VB4). Två av dem som också ändrade sig var kollektivresenärer som båda åkte mycket buss. Den ena bodde i Hallunda och åkte med den nya direktbussen (HK1), den andra bodde i Hammarby sjöstad och använde många olika busslinjer (HS4). Det verkar alltså som att det framför allt är den egna nyttan i termer av framkomlighet som avgör i de fall man ändrat attityd. De mest principfasta ändrar sig inte, och ingen hänvisar till förbättrad miljö eller säkerhet.

4.8. Finns här några vägvisare mot en hållbar stad?

Först kan vi fråga oss om det bland de intervjuade finns exempel på hushåll eller individer som kommer i närheten av vad som kan kallas "hållbara resmönster", dvs resmönster som minimerar beroendet av bil. I Hammarby sjöstad finns flera som visar att det går att leva där med en minimal användning av bil, antingen tack vare livsstil eller livsfas. Ett exempel är en ung student (HS1). Hon lever utan bil men är ändå mycket rörlig. Dels gör hon många korta resor in till stan för att koppla av och träffa kompisar, dels rör hon sig över ganska stora geografiska avstånd till och från studieplatsen och för att besöka föräldrar och vänner i hemorten. I hennes fall är "bilfriheten" kopplad till livsfas och hon ser framför sig ett liv där hon förmodligen kommer att skaffa bil. Ett annat exempel är det äldre par där mannen gått i pension och där kvinnan slutat köra bil på grund av en synskada (HS4). De har en bil, men den används i stort sett bara när han åker för att spela golf. De har till och med övervägt att sälja den och gå med i en bilpool. Hon själv åker nästan enbart buss, utom när han hämtar henne i bil på väg hem från golfbanan. Hon föredrar att åka buss framför tunnelbana därför att hon ser var han åker. En förutsättning som hon själv lyfter fram i intervjun är en god tidsekonomi. En annan förutsättning är hennes goda kännedom om bussnätet. Även i deras fall är bilfriheten kopplad till livsfas. De är på väg ut ur ett tidigare bilberoende. En gång hade de två bilar och körde till det mesta, särskilt när de hade barn. Den sista tiden var bilberoendet kopplat till hans arbete, men även innan han gick

i pension reducerade han sin bilanvändning i arbetet. Han arbetade som målare och minskade bilresorna genom att ta bilen första gången han åkte till ett jobb och lasta av material och verktyg, för att sedan åka kollektivt dit tills arbetet var avslutat. Det tredje exemplet från Hammarby sjöstad är ett par i 50-årsåldern som inte har egen bil, men som är medlemmar i en bilpool (HS10). Här handlar det om transportvanor som är kopplade till en livsstil som de har valt. Även här är tidsekonomin en förutsättning. Det verkar som att de valt att leva i ett lägre tempo än vad som är vanligt och som minskar behovet av bil (jfr Jensen 2001). Båda använder kollektivtrafiken, och särskilt hon går väldigt mycket. En av anledningarna är att hon gör en stor del av sitt arbete från hemmet och känner att hon behöver komma utanför dörren för att se folk. Hon promenerar också ofta hem från stan på kvällen när hon jobbat borta från hemmet. Hon fick tidigt i livet lära sig att förflytta sig på egen hand, genom att gå eller åka kollektivt, och hon säger att hon inte känner sig otrygg.

I Hallunda kyrkby har de flesta av de intervjuade resvanor där kollektivtrafiken står för en stor del av resorna. Undantaget är den unge mannen som säger att han inte kan ta sig till jobbet utan bil eftersom han börjar innan tunnelbanetågen börjat gå (HK2). I övrigt är resvanorna bland dem som bor i Hallunda kyrkby kanske de ur ekologisk synvinkel mest hållbara. Ett exempel är den kvinna i 60-årsåldern som vi klassificerat som "billös" (HK3). Hon lyckas ändå röra sig ganska mycket, och besöker flitigt olika kulturevenemang i stan med hjälp av kollektivtrafiken. Ofta stannar hon då kvar i stan på vägen från arbetet. Hon ser kollektivtrafiken som tidsbesparande eftersom hon kan göra en del av sitt arbete på tunnelbanetåget. Men hon säger att hon saknar bil dels för att åka och handla, dels när hon åker till sitt sommarhus norr om stan. Ett annat exempel på transportvanor som kanske kan kallas hållbara i Hallunda kyrkby är ett par i 50-årsåldern som har bil men som använder den väldigt lite (HK5). Han säger att bil är viktig för honom, men de använder den ändå nästan bara för att åka och handla. Till arbetet åker båda kollektivt.

I Bällstaberg är bilberoendet stort för flertalet av de intervjuade. Det hänger delvis samman med att utbudet av kollektivtrafik är sämre där än i Hammarby sjöstad och Hallunda kyrkby, men framför allt med att flera befinner sig i en livsfas som kräver många transporter. Ett av hushållen förtjänar att lyftas fram som exempel på att det ändå går att minimera bilanvändningen. Det är ett par som länge levt utan bil och där han säger att de medvetet alltid valt att bosätta sig så att de haft tillgång till kollektivtrafik (VB3). De har flera barn. Behovet av bil är tydligt kopplat till barnen. Den första bilen skaffade de när andra barnet föddes och den byttes till en större familjebuss när familjen växte igen. Båda åker kollektivt till sina jobb, trots att det tar lång tid. Han säger att hon hellre byter

arbete än börjar köra bil dit. De åker även kollektivt när de skall handla och har även använt den Internet-service som en av dagligvarubutikerna tillhandahåller för att spara på resandet.

Den andra frågan gäller hur de tre områdena påverkar de boendes resmönster. I vilken mån kan områdena sägas vara vägvisare genom att "möjliggöra" eller "uppmuntra till" mer eller mindre hållbara resmönster. Möjliggörandet kan ske genom utbyggda valmöjligheter, som exempelvis väl utbyggd kollektivtrafik, och uppmuntran kan ske genom olika styrmedel, som till exempel när exploateringen av Hammarby sjöstad påbörjades och man medvetet byggde färre parkeringsplatser än normalt för att styra invånarna mot lägre bilinnehav. Man skulle till och med kunna tala om att vissa områden kan "påtvinga" särskilda transportmönster, som exempelvis på den svenska landsbygden där minskat bilberoende omöjliggörs på grund av att kollektivtrafik saknas (Hagman 2005).

Ätminstone Hammarby sjöstad och Hallunda kyrkby "möjliggör" relativt hållbara transportmönster för dem som är beredda att själva göra vissa uppoffringar. Det visar exemplen ovan. Däremot går det inte att säga att något av de tre undersökta områdena "tvingar" de boende till hållbara resmönster. Nästa fråga är då om de kan sägas "uppmuntra" till det. En av intentionerna när Hammarby sjöstad byggdes var att området skulle uppmuntra till mer hållbara resmönster, dels genom att Tvärbanan byggdes samtidigt, dels genom begränsningen av antalet parkeringsplatser och dels genom en satsning på marknadsföring av bilpooler. Tvärbanan ser ut att ha varit en lyckad satsning. Många använder den och uppskattar både närheten och turtätheten. Det kan också vara en poäng att den går ovan mark, vilket ökar synligheten. När det gäller antalet parkeringsplatser har man fått backa, men satsningen på bilpooler fortsätter och verkar ha varit relativt framgångsrik. De två hushåll i studien som är medlemmar i bilpool är nöjda med hur det fungerar för dem och i ett par av de övriga hushållen ser man bilpool som en möjlighet att göra sig oberoende av egen bil.

4.9. Försöket som "vägvisare": Experiment eller demonstration?

Sociologen John Urry har beskrivit införandet av trängselavgifter i London som ett gigantiskt socialt och politiskt "naturligt experiment" (Urry 2004b). Stockholmsförsöket skulle enligt samma tankegång kunna beskrivas som ännu mer av ett experiment, eftersom avgifterna bara infördes under en begränsad "försöksperiod". Men inte heller Stockholmsförsöket är något experiment i strikt mening. En annan sociolog, Harry Collins, har infört en distinktion mellan vad han kallar en "demonstration" och ett "experiment" (Collins 1988). Typiska "experiment", menar Collins, görs för att ta reda på något om världen och för att testa hypoteser. "Demonstrationer", eller "offentliga experiment", syftar till att

övertyga åskådare och värva anhängare för ett visst sätt att se på världen snarare än att studera utfall. Experiment görs ofta "backstage", utan åskådare, till exempel i laboratorier, medan demonstrationer görs "frontstage", inför publik. Medan utgången av ett experiment i princip är oviss, vill den som genomför en demonstration vara säker på att utfallet blir det "rätta", att publiken uppfattar det demonstratören vill att den ska uppfatta, men att det ändå framstår som om det vore ett experiment (Collins & Pinch 1998). Därför är det viktigt att med olika medel begränsa publikens tolkningsmöjligheter när det gäller utfallet (Shapin 1984, Collins 1988). Exempel på sådana medel är retorik och narrativa tekniker (Hilgartner 2000).

Sett ur detta perspektiv kan Stockholmsförsöket sägas vara både ett experiment och en demonstration. I försöket var allmänheten både försökspersoner och publik. Försöket hade flera funktioner. En funktion var att övertyga allmänheten inför folkomröstningen att trängselavgifter och alla de former av teknik och organisation som behövs för att driva in dem fungerade, en annan var att ta reda på vilka effekter avgifterna faktiskt hade. Även om effekterna till stor del kunde förutsägas med hjälp av matematiska prognosmodeller så gav försöket, och de omfattande mätningarna av utfallet som gjordes i samband med det, en chans att testa och förfinna dessa modeller. Mätningarna, och framför allt rapporteringen av mätresultaten, hade också som funktion att styra publikens tolkningar av utfallet. Stockholmsförsöket kan därmed sägas ha varit lyckat sett både som "experiment" och som "demonstration". De prognoser som gjorts visade sig stämma väl med utfallet av "experimentet". Försöket blev därmed en bekräftelse på att prognosmodellerna fungerade. Försöket medförde också en svängning i opinionen, till fördel för avgifterna. Publiken fick "demonstrerat" för sig att ett system med trängselavgifter kunde fungera, utan att det ledde till kaos, vilket många beförde före försöket.

Vår slutsats blir ändå ganska pessimistisk, både vad gäller inverkan av stadsplanering och av Stockholmsförsöket. Endast några få av de boende kan betraktas som "vägvisare" och detta kan inte direkt kopplas till områdenas karaktär. De som ändrade attityd under försöket gjorde det i första hand därför att de själva tjänade tid på avgifterna, genom ökad framkomlighet, och de som ändrade resvanor ändrade endast resväg. Ingen av de intervjuade i de tre områdena ändrade färdmedel.

5. Referenser

- Andréasson, Håkan 2000: *Resenärer i bilsambället. Vardagligt resande i kulturell belysning*. Göteborg: Skrifter från etnologiska föreningen i västsverige nr 30.
- Baumann, Zygmunt 2000: *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity Press.
- Beck, Ulrich 1992: *Risk Society. Towards a New Modernity*. London: Sage.
- Beckmann, Jörg 2001: *Risky Mobility. The Filtering of Automobility's Unintended Consequences*. University of Copenhagen: Department of Sociology.
- Cass, Noel, Shove, Elisabeth, & Urry, John 2005: "Social Exclusion, Mobility and Access", *Sociological Review*, Vol 53, No 3.
- Collins Harry M. 1988: "Public Experiments and Displays of Virtuosity: The Core-Set Revisited", *Social Studies of Science*, Vol 18, No 4.
- Collins H. M. & Trevor Pinch 1998: *The Golem at Large: What You Should Know about Technology*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Fakta och resultat från Stockholmsförsöket, 2006: (Utan författare) Stockholm: Miljöavgiftskansliet.
- Giddens, Anthony 1991: *The Consequences of Modernity*. Cambridge: Polity Press.
- Godskesen, Mirjam 2002: *Rutiner og brud i hverdagens transport. Et tekniksociologisk studie af børnefamiliers transport*. Lyngby: Technical University of Denmark.
- Hagman, Olle 2002: *Bilisten och miljön. Bilanvändare i stad och land om bilismens goda och dåliga sidor*. STS Research reports, No 4. Göteborgs Universitet: Avdelningen för teknik- och vetenskapsstudier.
- Hagman, Olle 2005: *Bostadsortens betydelse för vardagens resor. Fem fallstudier i Göteborg och Katrineholm*. STS Research reports, No 11. Göteborgs Universitet: Avdelningen för teknik- och vetenskapsstudier.
- Hagson, Anders 1997: "Bebyggelsestruktur, trafik och miljö", i *Trafik och miljö: Forskare skriver om kunskapsläge och forskningsbehov*. (Red.: Hans E. B. Andersson) Lund: Studentlitteratur.
- Hilgartner, Stephen 2000: *Science on Stage: Expert Advice as Public Drama*. Stanford: Stanford University Press.
- Jensen, Mette 2001: *Tendenser i tiden – en sociologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker*. Fredriksberg: Samfundslitteratur.
- Jones, P. M. 1987: "Mobility and the Individual in Western Industrial Society", i *Transportation Planning in a Changing World* (Red.: Peter Nijkamp & Shalom Reichman) Aldershot: Gower.
- Larsen, Jonas, Urry, John & Axhausen, Kay 2005: *Social Networks and Future Mobilities*. Report to the UK Department of Transport. Lancaster University: Centre for Mobility Research (opublicerad).

- Latour, Bruno 1996: *Aramis, or the Love of Technology*. Cambridge: Harvard University Press.
- Law, John 1987: "Technology and Heterogeneous Engineering: The Case of Portuguese Expansion", i *The Social Construction of Technological Systems* (Red.: Wiebe Bijker, Thomas P. Hughes & Trevor Pinch). Cambridge: MIT Press.
- Linderstad, Hans, m.fl. 2004: *Urban struktur Göteborg 2050*. Rapport från projektet Göteborg 2050. Göteborg: Göteborgs stadsbyggnadskontor.
- Maxwell, Simon 2001: "Negotiating Car Use in Everyday Life", i *Car Cultures* (Red.: Daniel Miller), Oxford: Berg.
- Modig, Karin, m.fl. 2005: *Sammanfattning av utgångsläget inför Stockholmsförsöket*. Trivector rapport 2005:31. Stockholm: Trivector Traffic AB.
- Polk, Merritt 1998: *Gendered Mobility. A Study of Women's and Men's Relations to Automobility in Sweden*. Göteborg University, Department of Human Ecology.
- Shapin, Steven 1984: "Pump and Circumstance: Robert Boyle's Literary Technology", *Social Studies of Science*, Vol 14, No 4.
- Söderlind, Jerker 1998: *Stadens renässans. Från särbälle till samhälle. Om närhetsprincipen i stadsplaneringen*. Stockholm: SNS förlag.
- Urry, John 2000: *Sociology Beyond Societies. Mobilities for the twenty-first Century*. London: Routledge.
- Urry, John 2004a: "The "System" of Automobility", *Theory, Culture & Society*, Vol 21, No 4/5.
- Urry, John 2004b: "Social Engineering: Responding to Ken Livingstone", *Interface: Planning Theory & Practice*, Vol. 5, No 4, December 2004.
- Urry, John 2005: "The New Mobilities Paradigm", CeMoRe, Lancaster (opublicerad).
- Wittel, Andreas 2001: "Toward a Network Sociality", *Theory, Culture & Society*, Vol 18, No 6, December 2001.
- Åkerman, Jonas m.fl. 2000: *Destination framtiden – Vägar mot ett bärkraftigt transportsystem*. Forskningsgruppen för miljöstrategiska studier. Stockholm: KFB-rapport 2000:66.

6. Appendix

6.1. Frågelistor

6.1.1. Frågelista intervju 1 (före eller i början av avgiftsförsöket)

Intervjupersonen

Ålder, hushållets sammansättning, yrken/ studier etc., biltillgång, andra transportmedel

Personlig biografi

Uppväxt, ort, familj, utbildning, resvanor under uppväxten, boendekarriär tills nu

- Hade ni bil i familjen när du växte upp?
- Vad betydde bilen för familjen? (- Vad betydde det att inte ha bil?)
- Gjordes semesterresor med bilen? (- Hur gjordes semesterresor?)
- Andra fritidsresor?
- Använde någon av föräldrarna bil för arbetsresor?
- Användes kollektivtrafiken? Hur och när?
- Andra res sätt, cykel/moped etc.?
- När tog du körkort?
- Fick du låna föräldrarnas bil när du fått körkort och bodde hemma?
- När skaffade du själv bil? eller - Hur länge har du haft bil?
- Vad betydde det då att få bil?

Dagssituationen

Nuvarande boendet, yrke/arbetsplats, resvanor - Hur ser en vanlig vecka ut?

- Varför bor du/ni där du/ni bor?
- Vad anser du/ni om läget? Om området i allmänhet?
- Fördelar och nackdelar med lägenheten, bostadsrätt/hyresrätt?
- Vad skulle kunna få er att flytta därifrån?
- Varför Hammarby sjöstad/Hallunda kyrkby/Bällstaberg?
- Fördelar/Nackdelar gällande resande?
- Hur är det att ha bil/bilar, finns garage, extrakostnader för den/dem?
- Var ligger arbetsplatsen? Hur reser du/ni dit?
- Barnen – skolor, resande?
- Tvärbanan – används den? Färjeförbindelsen?

Biltillgång/Användande/Allmän syn på bilen

Varför bil? Kostnader? Hur används bilen? Varför? När används den inte? Samåkning, skjutsning

- Årlig körsträcka?
- Vem använder bilen och till vad?
- Används andra transportmedel?
- När, varför, varför inte?
- Vad är det bästa med att ha bil?
- Vad betyder bilen för dig?
- Hur skulle livet se ut utan bil?
- På vad sätt skulle du säga att bilen skapar livskvalitet?
- Vad är livskvalitet?
- Hur ser ditt transportmönster ut en ordinär vecka?
- Har du regelbundna eller oregelbundna transportvanor?
- Varför använder du bilen till dessa resor?
- Används bilen för semesterresor? Hur långt? Varför bil?
- Vad betyder semesterresorna?
- Har du samåkt med annan/andra någon period? Hur upplevdes det?

Kollektivtrafiken

Fördelar/nackdelar, tillgänglighet, vilka hinder finns? Synen på Tvärbanan, tunnelbanan, de nya busslinjerna

- När åker du kollektivt? Varför?
- Vad är positivt/negativt?
- Hur informerar du dig? Tidtabeller, telefonsamtal, trafiken.nu, annat sätt?
- Hur upplevs kostnaderna i kollektivtrafiken?
- Vad betyder egen sittplats?
- När känns det som jobbigast/svårast att åka med kollektivtrafiken?
- När känns det som bäst? Varför?
- Hur ser du på utökningen som skett nu från augusti? Vad fattas?

Andra fordon/ressätt

Cykling – när? Promenad som transport – när? Taxi – när?

- Är cykelbanor tillräckligt utbyggda/skyltade?
- Vad kunde göras bättre för cyklister?
- Åker du taxi ofta? Hur upplevs resor med taxi? Vad kunde förbättras?
- Bilhyra/bilpool? Nyttjat detta? Planer på det? Fördelar/nackdelar

Fritiden

Intressen, engagemang, varför? Resandet. Inköp av dagligvaror

- Regelbundna fritidssysselsättningar, även säsongsbundna och även sådana som utövas i hemmet:
- Promenader: Var, Hur ofta, Ev. färd sätt för att komma dit
- Annat friluftsliv: Var, Hur ofta, Ev. färd sätt för att komma dit
- Träning/motion: Var, Hur ofta, Ev. färd sätt för att komma dit
- Föreningsverksamhet: Var, Hur ofta, Ev. färd sätt för att komma dit
- (Kvälls)kurser: Var, Hur ofta, Ev. färd sätt för att komma dit
- Hobbyverksamheter: Var, Hur ofta, Ev. färd sätt för att komma dit
- Dans, musik-, bio-, teaterbesök: Var, Hur ofta, Ev. färd sätt för att komma dit
- Hur ofta i närområdet och Hur ofta på stan
- Restaurangbesök: Hur ofta i närområdet och Hur ofta på stan? Färd sätt
- Sportevenemang: Var, Hur ofta, Ev. färd sätt för att komma dit
- Fritidshus eller Fritidsbåt: Avstånd från hemmet. Hur ofta åker ni dit? Färd sätt?
- Bil-, MC-, eller cykelturer: Vart? Hur ofta? Hur långt?

Trängselavgifterna

Hur ser du på försöket? Fördelar/Nackdelar. Vinnare/förlorare? Alternativ?

- Vad anser du är orsakerna bakom att Stockholm genomför ett försök?
- Vad är syftet?
- Hur påverkas just ditt resande av trängselavgifterna?
- Vad tycker du om kostnaderna?
- Vad anser du att intäkterna skall gå till?
- Har du (eller kommer du) att ändra dina resvanor?
- Tycker du att trängselavgifter skall etableras? Varför, varför inte?
- Känner du hur effekterna blivit i andra städer där det kostar att köra i city?

(Nedan – eventuellt)

- Allmänt intresse för miljöfrågor?
- Hur skulle du bedöma dina egna kunskaper?
- Hur skaffar du kunskap?
- Hur ska bilismens miljöproblem lösas?
- Vem bär ansvaret för att problemen blir lösta?
- Hur ser du på dagens miljöpolitik och trafikpolitik?
- Är det rätt att höja bensinpriset för att få folk att köra mindre?
- Vilka andra åtgärder menar du man skulle kunna använda?

- Har du någon gång dåligt samvete när du kör bil?
- Hur är miljön där du bor?

Staden i framtiden

Hur skall resandet organiseras? Vad är viktigast att tänka på när det gäller boendet?

- Vilka är Stockholms – och/eller dina – problem på transportområdet? Hur tycker du att de bäst skall lösas?
- Är det rätt att bygga fler vägar/vägsystem?
- Finns andra lösningar, t.ex. mer och bättre kollektivtrafik, vägavgifter etc?
- Vad tycker du ur transportsynpunkt är mest positivt i det nuvarande boendet?
- Vad tycker du ur transportsynpunkt är mest negativt?
- Vad saknar du mest i det nuvarande boendet? Service, kultur?

6.1.2. Frågelista intervjuomgång 2 (efter avgiftsförsöket)

Hur upplevde du försöket med trängselavgifter?

Har dina resvanor påverkats av försöket?

Tycker du att trafiksituationen förändrades när avgiftsförsöket upphörde?

Hur röstade du i folkomröstningen?

(Alternativt: Hur skulle du röstat i folkomröstningen om du fått rösta?)

Vad tycker du att avgifterna skall gå till?

(Alternativt: Vad tycker du om förslaget att avgifterna skall gå till vägutbyggnad?)

Dessutom har de fått en eller flera individuellt utformade frågor som följer upp vad de svarat i den första intervjun.

6.2. Intervjupersoner

6.2.1. Hammarby sjöstad (HS)

HS1

Kvinna 23 år, bor i studentbostad i det provisoriskt uppförda området. Hon är uppväxt i sydvästra Sverige, i ett litet samhälle. Hennes föräldrar skjutsade henne, men inte lika mycket som andra föräldrar. "De tyckte att man lika gärna kunde åka buss, så det har jag gjort mycket". Hon har bott och läst i flera andra städer, även utomlands. Hon har körkort som hon tog direkt när hon fyllde 18. "Det var liksom ingen fråga om att inte ta det." Men hon har aldrig haft egen bil. När hon bodde hemma lånade hon av föräldrarna och av farföräldrarna, som bodde nära. För familjen var det viktigt med bil. "Ja, det var jätteviktigt [...] mamma jobbade i stan [...]. Det var viktigt för att hon skulle komma in till jobbet. [...] och vi bilade mycket på semestrar". Det var inte helt lätt att få lägenhet i Stockholm. "Man får inte vara för kräsen men lite kräsen måste man nog vara ändå [...]. Jag tycker det är jättebra läge. Det tar om allt fungerar normalt ungefär en kvart till Centralen och en kvart för mig att gå till Söder, [och] det tar en halvtimme till skolan, så det är helt okej". Då åker hon tvärbanan till Gullmarsplan, sedan tunnelbana till Slussen, Gamla stan eller Centralen, där hon byter igen och går av vid Frescati. "Det tar ungefär 25 minuter om allt klaffar, så det är inget att klaga på". På helgerna försöker hon koppla av. "Jag försöker att inte plugga, åker in till stan [...] och det blir ofta utgång nån gång på helgen [...]. Jag har kompisar sedan tidigare men har också fått en del nya". Hon går på gym i Hammarby sjöstad. Hon gillar området men gillar inte riktigt att man bara bygger för höginkomsttagare. "Ja [...] jag har tänkt på det ibland [...] om man tittar på Konsum [...] Nu är jag kanske fördomsfull, men man ser att det inte är vanliga Svenssons. Likadant om man ser vilka bilar som står parkerade så är det inte gamla Volvo, utan snarare nya BMW och stadsjeepar". Mycket av fritiden tillbringar hon på Söder, med bio, fika, eller att kolla i affärer. Att handla dagligvaror i Hammarby sjöstad är dyrt. "Jag försöker storhandla och då brukar jag åka till ICA eller nåt. Just nu försöker jag lära mig var de billigaste finns [...] nu handlar jag på ICA Globen, det är två hållplatser med Tvärbanan". Hon har en cykel men använder den inte mycket. "Om jag åker och handlar kan jag ta den, eller till gymmet, men jag cyklar aldrig in till stan eller så, eller till skolan. Det känns för långt". Hon promenerar ofta. "Mina föräldrar är mycket för att promenera så det har smittat av sig. Om jag bara skall in till Söder så går jag

gärna. [...] Ja, och så får man motion också”. Men färjan har hon inte åkt. Vid den första intervjun säger hon att hon tycker att försöket med trängselavgifter är bra, “för att få folk att bli uppmärksamma på att det finns bättre sätt att ta sig fram på. Jag tror att vi måste inse att vi kan inte vara så beroende av bilen som vi är idag”. Men hon tror att försöket är för kort, att folk kommer att rösta nej för att de inte hinner vänja sig. Efter försöket har hon flyttat till Sickla. Hon tycker att försöket gick bra och röstade själv för en fortsättning, men hon är lite besviken på att pengarna inte kommer att gå till utbyggnad av kollektivtrafiken och hon säger att hon är ganska trött på diskussionen om försöket.

HS2

Kvinna på 44 år, med en son på 9 år. Flyttade till Hammarby sjöstad i samband med skilsmässa, efter att ha bott i Dalarö i 10 år. Exmaken bor några hus bort. ”Det var för att det var nära mellan varandra vi fastnade för det här, att det är barnvänligt och [...] vatten och allting [...] jag är jätteglad att det blev Hammarby sjöstad, det är centralt, men ändå inte inne i smeten”. Sonen går i skola i området, med gångavstånd. Hon jobbar som mäklare, med eget företag, i Dalarö, och kör via Södra länken. Det tar 25 minuter. Hon växte upp i norra Stockholm och har tre bröder. Föräldrarna bodde i villa och hade var sin bil, men barnen fick åka kommunalt. De gjorde även semesterresor med bilen. ”Jaha, vi åkte runt i Europa i en gammal folkvagn kommer jag ihåg [...] hela familjen, så det knappt gick att sitta i baksätet.” Hon har också bott i USA där hon studerade och tog sitt första körkort. Då var hon 18 eller 19 år. Sedan tog hon svenskt körkort när hon kom hem och var 21. Det dröjde några år innan hon skaffade bil, eftersom hon bodde centralt inne i stan. Första bilen köpte hon när hon var 25 och började som fastighetsmäklare. Sen dess har hon haft bil. Hon betalar 1200 i månaden för en garageplats. ”Det är dyrt men det finns nog de som är dyrare också”. Hennes arbetsresor går för det mesta utanför zonen, men hon gör ibland slutuppgörelser på banker inne i stan. Hon är specialiserad på Stockholms södra skärgård. Det gör att det blir en del båtresor i jobbet också. Hon kör mest i jobbet. ”Det är ju 8 mil om dan, minst 5 dar i veckan [...] det är väldigt sällan jag använder den privat egentligen [...] och storhandlar gör jag på vägen hit.” Hon gör också semesterresor med bil: ”upp till fjällen nån gång per år kanske”. I stan använder hon kollektivtrafiken en hel del, och skulle gärna åka mer båt. Nu åker hon mest tvärbanan och tunnelbanan, “kanske en gång i veckan [...] om man skall in och handla, gå på bio eller gå ut nån kväll.” Däremot åker hon aldrig buss. “Av någon anledning, jag vet inte, vet inte var dom går.” Sonen går på simhopp på Eriksdalsbadet. Då åker de tvärbanan två stationer. När han spelar fotboll en gång i veckan turas de om att köra honom med bil till andra sidan stan. Hon vill

inte släppa honom själv på tunnelbanan. ”Nej, han är för liten, han har precis fyllt 9 år.” Hon har tänkt skaffa cykel, men har inte gjort det ännu. Där hon bodde tidigare gick det inte att cykla, säger hon. Hon promenerar en del. ”Ja, det gör jag. Men [...] du vill inte gå genom industriområdet och heller inte ner till båten där på kvällar och så [...] fanns det nån gångbro över hade det varit jättebra. Och lite upplyst och så.” På kvällar åker hon taxi. Hon har hört talas om bilpoolerna, men det är inget för henne. Sonen styr rätt mycket av hennes fritid. ”Han är hos mig varannan vecka och då när han är här så är det hans fritidsintressen som gäller”. Hon har tillgång till ett fritidshus utanför Dalarö. Oftast kör hon mot den värsta trafiken men hon har full förståelse för att något måste göras åt köerna, och 60 kr om dagen tycker hon inte är så mycket. Hon har en invändning, att man måste betala även för att åka ut ur stan. Men på det stora hela är hon positiv. ”Ja i och med att jag inte drabbas av det då så tycker jag att det är bra.” Intäkterna som man får in tycker hon ska gå till kollektivtrafiken, till exempel till utökad lokaltrafik på vattnet. ”Fungerar [kollektivtrafiken] så blir det ju lättare att lämna bilen.” Efter försöket tycker hon det varit värt att betala avgiften de få gånger hon kört in, eftersom trängseln minskat.

HS3

Man på drygt 55 år, sambo. Han växte upp i Dalarna och bildade familj där. De hade fyra barn och två bilar. Började långpendla till olika jobb, först i Norrland och Värmland, sedan i Stockholm. När han separerade från förra frun fick hon behålla den ena bilen “för att ha en chans att [...] ha ett dragligt liv”. Han säger att bil alltid betytt mycket för honom, som ett “arbetsredskap,” och att han under en tid körde i snitt 5.000 mil om året. De gick på den första visningen av lägenheter och kände båda att de skulle vilja bo där. “Det ligger nära stan men ändå utanför stan så att säga.” De har nära till natur och den service de behöver finns i närheten, även om de tycker att Konsumbutikerna är alldeles för dyr och därför tar bilen till Sickla eller Nacka när de skall veckohandla. De har en bil och han använder den både till och i jobbet. Hon åker kollektivt. “Det skulle inte vara lönsamt med två bilar”. Redan nu är det dyrt med parkering. Och hon är nöjd med kollektivtrafiken. Själv åker han nästan aldrig kollektivt, bara med färjan. Han säger att han kan tänka sig att åka om det är mitt på dagen, men aldrig i rusningstrafik. “Nej, det gillar jag inte [...] det är för trångt [...] alla människor har sin aura av lukter och allting, nej [...] och sen gillar jag inte heller den här enorma stressen vid T-centralen när man kommer dit.” De gånger de ska in till stan tillsammans, eller ut från stan för att ta en promenad, tar de alltid bilen. Vid den första intervjun tycker han att trängselskatten bara är ett dumt påfund från politikerna. För det första vänder han sig mot beslutet, “för stockholmarna gick ju

till val på att det inte skulle genomföras trängselavgifter”. För det andra vänder han sig även emot att man måste betala både vid in- och utfart, och att betalningstiden är så kort som fem dagar. “Jag tycker bara synd om äldre människor som inte förstår det här [...] och du måste själv hålla reda på hur mycket det är [...] Det ska bli kul att se vad som händer när den inbitne stockholmaren kommer till Norrtull strax innan det sjunker med 5 spänn.” Hela upplägget uppmanar till fusk, säger han. Folk kommer att måla sprayfärg på nummerplåtarna, och försöka lägga sig efter stora lastbilar för att inte registreras av kamerorna. Och det kostar alldeles för mycket, med all utrustning och med den kundtjänst som man satt upp. Han tror inte att varken trafiken eller luftföroreningarna kommer att påverkas och säger att hela försöket är ett slöseri med skattepengar. “I min vildaste fantasi kan jag inte tänka mig att vi kommer att rösta igenom det här. Men nu har de ju löst det också på det odemokratiska viset att kranskommunerna kring Stockholm inte får vara med och rösta.” Annars kan han tänka sig betaltvägar – och han nämner bland annat både Oslo och Öresundsbron som exempel – förutsatt att pengarna går till förbättringar av vägnätet. Vid den uppföljande intervjun var han fortfarande lika negativ. Han säger att hans misstankar besannades. Essingeleden och kringfartslederna – där han själv åkte – var “totalt blockerade”. Hans egen körtid till jobbet ökade från 30 minuter till en timme. De gånger han var inne i stan märkte han dock att det var mindre trafik och lättare att komma fram där. Han anser att försöket inte var rättvisande eftersom man bland annat gjorde om en fil på Valhallavägen till bussfil i samband med att försöket upphörde, för att få folk att tro att nyttan var större än vad den var. Han misstror politiker i allmänhet och tror att avgiften kommer att höjas, och han är besviken på de borgerliga politikerna som före valet sa att de skulle ta hänsyn till kringkommunerna. Trots den negativa inställningen säger han att om intäkterna går direkt till nya vägutbyggnader så kan han acceptera avgifter, men bara när man åker in till stan.

HS4

Kvinna, 62 år, sambo med nybliven pensionär. De har en bil. Hon har körkort, men kör inte längre pga en ögonskada. Hon är egenföretagare inom ekonomi och revision. Hon jobbar vid Roslagstull, åker lilla båten över och tar buss dit. Hon älskar att åka buss och kan hela bussnätet, åker buss till det mesta. Han kan tunnelbanenätet. Hon besöker ganska många olika platser, med många olika aktiviteter. En sak har platserna gemensamt, att hon kan nå dem med buss eller till fots. En förutsättning för detta är hennes goda kunskap om bussnätet. En annan förutsättning är förstås en god tidsekonomi. Ett hinder mot att ta bil är att hon har en ögonskada sedan några år. Tidigare körde hon mycket. De flyttade till

Hammarby sjöstad för att de ville komma ut från stan där de bodde i cirka 15 år. Tidigare hade de bott ca 30 år i Hässelby, i eget hus. Det var stökigt vid Birger Jarlsgatan, med mycket trafik som störde. Nu kan de sitta ute och äta i lugn och ro, och de stormtrivs, trots att det är dyrt. Hon åker färja och buss till sitt jobb inne i stan. Hon väljer buss istället för tunnelbana för att kunna se var hon åker. Han, som just blivit pensionär jobbade tidigare som målare och hade ett eget sätt att lösa transporterna. Han tog bilen till varje nytt jobb första gången och lastade av verktyg och annat där. Sedan åkte han kollektivt tills jobbet var klart. Dagligvarorna köper hon inne i stan, på vägen hem från jobbet. De använder inte Konsumbutiken som de tycker är för dyr och för dålig. En del ärenden gör de i Sickla centrum, och hon verkar vara den enda av de intervjuade som åker buss dit. Hon har många vänner och släktingar som hon hälsar på. Då åker hon ofta buss från stan och blir upphämtad av maken i bil när han kommer från sin golfgrunda. Hans golfspelande är anledningen till att de fortfarande har bil, säger hon. De har funderat på att sälja den och gå med i en bilpool, för att underlätta parkeringen. Båda har upptäckt kollektivtrafiken under senare år. Tidigare hade de två bilar och körde till det mesta, särskilt under den tid när de hade barn hemma, som skulle skjutas till ishockey och andra aktiviteter, och när de skulle storhandla. Hon tog körkort när hon var 21 "för att det var nödvändigt att ha när man hade barn". Bilen användes också mycket för semesterresor med husvagn. Hon har aldrig gillat att cykla säger hon, utan att ange något särskilt skäl. Taxi åker de mycket sällan. De kommer inte att drabbas av trängselavgifterna. Eftersom båda åker mycket kollektivt kan det snarare bli så att de gynnas, men hon säger att hon tycker "varken bu eller bä". Hon förstår folk som måste ha bil, men tror att folk kommer att vänja sig vid att det kostar. De pengar som kommer in anser hon borde öronmärkas för att förbättra både kollektivtrafik och vägar, särskilt när det gäller säkerheten. Efter försöket har hon svängt och blivit positiv, framför allt eftersom hon märkte att bussarna hade lättare att komma fram.

HS5

Man, i 50-årsåldern, och fru i 40-årsåldern. Han använder bil dagligen i stan men är ändå positiv till trängselavgifterna, även om han är kritisk mot utformningen. Han växte upp utanför stan, i villa, och båda föräldrarna hade var sin bil. Ändå blev han inte mycket skjutsad som barn utan fick ta sig runt på egen hand. Från femtonårsåldern åkte han moped året runt. Han tog körkort när han fyllde 18 och fick då en gammal bil som han aldrig lyckades få igång. Istället hade han tillgång till bil genom jobbet i pappans elfirma, som han nu tagit över. Han har fortfarande kvar sitt första jobb. Ett tag körde han flakmoped i jobbet istället för bil. Den var lätt att parkera, det "sparade stressmagen" och han slapp alla p-

lappar. Dessutom fick han mycket jobb eftersom folk tyckte att det var häftigt. Nu är han sambo med en ca 10 år yngre kvinna. De har två bilar. Den ena använder han i sitt jobb, för att åka mellan kontoret och olika kunder i stan. Sommartid står den ofta parkerad vid hans kontor innanför tullgränsen, och han tar sig dit med cykel eller motorcykel. "Hennes" bil används mest för att åka och handla vid Sickla köpcenter var fjortonde dag, och för att åka fram och tillbaka till hennes sommarställe som ligger drygt 25 mil söderut. Den ställer de undan på vintern och har då hans bil parkerad hemma. Att ha båda bilarna parkerade hemma skulle bli för dyrt, och det är dessutom svårt att få parkering i området. Poolbil skulle inte fungera eftersom de behöver ha bil under flera veckor på sommaren. När de ska in till stan åker de kollektivt dit och ofta taxi hem. Han har ett stamställe på Söder dit han går nästan varje söndag för att lyssna på levande musik. Då promenerar han dit och tar taxi hem. Hon tycker inte om att promenera hem på kvällen, särskilt inte efter att det inträffat en våldtäkt i området. Hennes bil har nästan aldrig varit innanför tullarna. De har en motorcykel som han ibland använder till jobbet men som också används både på helger och semesterresor. Trängselavgifterna ser han som mer eller mindre nödvändiga. "De som inte behöver bil ska åka kommunalt. Sätt så högt pris så att det ger verkan." Trots att han tror att priset är högre än vad det är (30 kronor per passage i rusningstid istället för 20) så tycker han att det är lågt. "För dem som måste ha bil spelar det ingen roll. Nu är det hopplöst att åka bil i Stockholm." Han själv kommer att lägga till kostnaden på det pris han tar ut av kunderna. Pengarna ska gå till att se över hela infrastrukturen, både när det gäller vägar och kollektivtrafik. Han tycker det är konstigt att man måste betala för både in- och utresa. "Man vill ju bli av med bilarna inne i stan." Hans sambo är mer skeptisk. Hon åker kollektivt till och från jobbet och oroar sig för ökad trängsel på kollektivtrafiken. Hon oroar sig också för att avgifterna ska leda till ökad segregering, både när det gäller boende och företagande i stan, och att registreringen vid passagerna kan ge problem för personer med skyddad identitet.

HS6

Kvinna 29 år, sambo. Hon jobbar vid Rådmanplan och åker kollektivt dit. Hon har bott i mindre städer förut och tycker inte stockholmarna ska klaga på kollektivtrafiken. Han jobbar hos olika kunder och åker bil eller kollektivt beroende på var det är. Bilen används för att veckohandla, köpa möbler och för att hälsa på hennes föräldrar som bor 8 mil utanför stan. Att de hamnade i Hammarby sjöstad var lite av en slump: "ska jag vara ärlig så var det för att det fanns lägenhet här". Hon tycker att området är fräscht och fint, men påtalar ändå flera brister, som att det inte finns något elupplöst löpspår och belysta gångbanor,

vilket gör att det är mörkt på kvällen så att hon inte vågar gå ut, särskilt inte efter en våldtäkt som inträffade nyligen. Hon når de flesta av de platser hon besöker med kollektivtrafiken, både jobbet och träningen, men tycker att hon inte kan lita helt på trafiken, pga alla förseningar. Ändå tycker hon att den för det mesta fungerar och hon jämför med sin gamla hemstad, där kollektivtrafiken var i det närmaste oanvändbar pga glesa turer, och med Sollentuna, där hon också bott och där hon var tvungen att hålla koll på tidtabellen för att det skulle fungera. Hon tycker också att den är relativt billig, i förhållande till vad man får för pengarna. Hon köper säsongkort för hela året. Sedan de träffades har hon fått även sambon att ställa bilen oftare och åka kollektivt. Att hans arbetsgivare inte längre betalar hans bilresor bidrar också, liksom flytten till Hammarby sjöstad där kollektivtrafikutbudet är bättre. Själv har hon aldrig haft bil, men hon tog körkort direkt efter att hon fyllt 18, och funderade aldrig över varför. Den bil de har nu hade han med sig in i boet. För närvarande används den bara en gång per vecka, för att åka och handla vid Sickla center, och för att hälsa på hennes föräldrar som bor i Strängnäs. Konsumbutiken i området betraktar hon som en "krisaffär". Hon säger att det är skönt att åka kollektivt. Man slipper tänka på att köra och att parkera. Hon har tänkt börja cykla. När hon bodde i Linköping och pluggade cyklade hon till allt, i alla väder. Det var en chock för henne att "bli beroende" av kollektivtrafiken när hon flyttade till Sollentuna. Där fungerade det inte att cykla, men nu har hon tänkt börja cykla igen, även om hon inte är helt nöjd med cykelbanorna, som ibland går mitt i biltrafiken. Trängselavgifterna tycker hon är bra, och intäkterna bör gå till att förbättra kollektivtrafiken. Hon säger att hon "tänker egoistiskt". Samtidigt tror hon inte att de kommer att påverka trafiken så mycket: "inbitna bilister kommer att fortsätta att köra".

HS7

Man 46 år, ensamboende, egenföretagare, med butik på Sveagatan. Han har bil och kör till jobbet efter rusningstrafiken och hem efter att tullarna upphört, han går när han ska till stan, han kan möjligen köpa principen med avgifter men är negativ till utformningen. Arbetet med butiken intar en central och styrande roll i hans liv. Den har en avgörande betydelse för hur han disponerar både tid och rum. Han har inte mycket fritid över eftersom han jobbar sex dagar i veckan, och det verkar som att hans vänner också är hans leverantörer. Det var möjligheten att utvecklas i jobbet som fick honom att flytta till Stockholm en gång i tiden: "Ja, vill man komma nånstans här i världen så [...] alla flyttar därifrån [...] de som vill nånting i alla fall, och inte bara skaffa familj och barn och så". Arbetet är också med och formar hans argument mot trängselavgifterna. Han tror att det kommer att bli en allmän sänkning av köpkraften som kommer att drabba honom som

affärsinnehavare. Trots att han är bilägare och använder bilen en hel del så både går han och cyklar ofta och gärna. Det kan vara en rest från de år då han inte hade någon bil. Då bodde han centralt med korta avstånd till det mesta, och han antyder att han även på den tiden åkte en del taxi. Kollektivtrafiken verkar aldrig ha vunnit hans hjärta även om han åkte en del tunnelbana när han inte hade bil. Nu åker han nästan aldrig, bara om han har gott om tid och ska på fest och vill slippa tänka på bilen. Tvärbanan har han åkt två gånger, "men visst, den funkade säkert jättebra". Buss har han nästan aldrig åkt i Stockholm, trots att han bott där i 13 år. Det är bara färjan han åker med, framför allt den som går över till Söder, men sommartid även den som går till Nybroviken. Hans främsta argument mot kollektivtrafiken är att den tar lång tid och att den inte är pålitlig. Han tror inte att många kommer att börja åka kollektivt pga trängselavgifterna. "Folk har inte den tiden". De kommer att fortsätta att köra bil, men en del kanske flyttar sitt bilåkande till andra tider, när avgifterna är lägre, "eller så blir det så att alla åker upp på Essingeleden där det inte är någon avgift". Därför är det heller ingen idé att satsa på kollektivtrafiken. Istället borde pengarna från avgifterna gå till de hemlösa, "så att man löser det problemet, som man aldrig kommer att göra annars". Efter försöket har han ändrat sig helt och hållet. Han tyckte att försöket var riktigt bra. Han slapp köer och kunde ta sig till jobbet mycket snabbare. Det var värt de pengar han betalade, och någon minskning av försäljningen märkte han inte. Att avgifterna efter den borgerliga valsegern kommer att gå till vägbyggen tycker han är bra.

HS8

Man, 39 år, bor med fru och två småbarn i en trea. De har en bil. Han jobbar centralt, men tar ofta bilen om han ska till kunder, annars kollektivt med tvärbana eller tunnelbana. Sommartid tar han gärna båten. "Tar lite längre tid, men vinner i kvalitet". Hon är mammaledig. Han är kritisk till trängselavgifterna, framför allt till den segregrande effekten, att de som har råd ska kunna köpa sig fördelar. Barnen styr en stor del av vardagslivet, särskilt när det gäller hur de disponerar sin tid, men än så länge har de inte kommit in i "skjutsepoken" och de har dagisplats i området. Även om det inte sägs rent ut så kan man anta att det är åtminstone delvis pga barnen som de har tänkt att flytta ut till hus på Värmdö till sommaren, vilket innebär längre resor till jobbet och att de förmodligen kommer att skaffa en bil till. Hon är barnledig. Han blandar bil- och kollektivresande till jobbet. Han har en positiv attityd till kollektivtrafiken, som han tycker fungerar mycket bättre än i Göteborg där han bott tidigare. Då cyklade han "i ur och skur". Nu har cykeln fått en betydligt mer undanskymd roll och kommer bara fram på cykelturer på sommaren när det är vackert väder. Han ser försöket med trängselavgifter som

en konsekvens av en misslyckad trafikpolitik. Att trafiken utgör ett problem beror på att man misslyckats med att bygga en kringled, att all trafik måste gå genom Stockholm. De pengar som eventuellt kommer in bör därför i första hand gå till kringleder, i andra hand till kollektivtrafik. När den uppföljande intervjun gjordes hade de flyttat till Värmdö. Nu åkte han alltid bil. Han tyckte att trafiksituationen på Essingeleden var i stort sett oförändrad, medan den blivit bättre på de flesta håll inne i stan. Han sa att han nu var positiv och skulle röstat ja om han fått rösta.

HS9

Man 45 år, bor med fru och två barn, 8 och 10 år. Han jobbar i internet-branschen, är egenföretagare med kontor i närområdet. Hon jobbar i stan och åker kollektivt. De har en bil och är dessutom medlemmar i bilkooperativ, för att frun behöver bil ibland för att skjutsa barnen. Dottern åker själv till träning i Bromma, men tränaren kör hem henne. Han är tränare i grabbens lag. Finns fem poolbilkparkeringar i området. Fast pris plus timavgift plus milersättning. Många är med. Skitbra, suveränt. Frun jobbar i stan, åker kommunalt och cyklar på sommaren. Han är uppvuxen utanför en mellanstor stad i sydsverige. Pappan var mycket ute och reste, mamman var hemma. Han höll på med många olika idrotter, men blev aldrig skjutsad, utan fick cykla eller åka buss dit. Han tog körkort tidigt och köpte en gammal Amazon. Han hade bil även när han läste på universitet och bodde i stan. De trivs utmärkt i Hammarby sjöstad även om det varit problem med mögel och de skulle vilja ha en större lägenhet än den fyra de har. "I området som sådant finns inte ett fel, utom möjligen parkeringsplatser. Mer folk flyttar in, det kommer att bli kaos". De har försökt få fast plats på gatan och står i kö. Dagligvaror handlar de mest i Sickla, med bil, och gör kompletterande inköp i Konsum. "Man kan inte gå eller cykla med tio eller sex kassar". Han har bytt jobb flera gånger och rest mycket, men aldrig jobbat i centrum och inte åkt mycket kollektivt. Mycket bil även nu, till möten och kundbesök. Han säger att han ser bilen som ett arbetsredskap. Barnen tar mycket tid, men han själv spelar också ishockey. Frun tränar i området. Dessutom åker de skidor. De åker inte in till stan för att shoppa, frun shoppar efter jobbet. De åker mindre och mindre taxi. Han går ofta till jobbet och har bilen stående där, för där har han garage, om han inte måste ha den på kvällen. De har både sommarstuga och två båtar. De flyttar till landet på sommaren, då samåker hela familjen in, två mil. Landet är viktigt för barnen, de seglar, fiskar och träffar kompisar. Barnen går i skolan i området. Han säger vid den första intervjun att han kan köpa principen om trängselavgifter, men är negativ både till hur de kommit till och den form de fått. Han förstår inte varför man lagt det som ett försök. Det är "politisk idioti."

Alla är medvetna om att alla kommer att rösta nej. Men ingen vågar skrota projektet”. Det har kostat 3,8 miljarder, varav 1,8 till IBM. Han säger att det varit “mycket strul”, att han beställt transponder men inte fått ännu, och att en granne har beställt fyra gånger utan att få någon. Dessutom går det att fuska, genom att lägga sig bakom en lastbil. Det “måste finnas smartare system. Helt absurt, varje nummerplåt skall godkännas av två personer”. Han tycker att det var ett odemokratiskt beslut, ett litet parti med fem procent har fått igenom det. “Juridiskt korrekt, men rena rama utpressningen i regeringsbildningen. Kommer att kosta socialdemokraterna makten i Stockholm”. Det är också “en administrativ katastrof för alla företag genom att det är en skatt och inte en avgift”. Pengarna ska gå till kommuninvånarna, de behöver inte öronmärkas, men det är bra om de går till kollektivtrafiken: “tågen går inte i tid, båt och buss stämmer inte med varandra. Pendeltågen är värst”, och till ringleder: “det skulle lösa en del av problemet”. När försöket väl genomfördes tyckte han att det fanns både positiva och negativa sidor. Det positiva var att trafiken minskade i stan, även om minskningen inte var så stor efter ett tag som den var i början. Och trafiken ökade på Essingeleden och har inte minskat efter försöket. Han röstade själv nej i folkomröstningen, men tycker ändå att beslutet att återinföra avgifter och låta pengarna gå till väginvesteringar är bra.

HS10

Kvinna i 50-årsåldern, jobbar i musikbranschen och bor tillsammans med en man och hans 16-åriga dotter. Mannen studerar. De har ingen egen bil, men är medlemmar i en bilpool. Hon är mycket positiv till avgifterna. Hon växte upp söder om Stockholm. Familjen flyttade ofta. Bilen var ytterst prioriterad, säger hon. Pappan, som var långtradarchaufför, “ville alltid byta upp sig”. Mycket av familjens fritid tillsammans spenderades i bil, på helger och semestrar. Eftersom mamman aldrig tog körkort och pappan ofta var borta blev hon aldrig skjutsad till sina fritidsaktiviteter, utan fick röra sig själv. Det gav henne vana och kunskap att åka kollektivt, och hon var aldrig rädd eller kände sig utelämnad. Det gav en självständighet som många barn idag saknar. Hon tog körkort när hon var 25. Varför väntade hon? “Det är bättre att fråga varför jag tog det”, säger hon. Hon gjorde det för att hon var nybliven mamma och för att “det skulle vara jämlikt”. Det var i slutet av 1970-talet. Hon hann skilja sig innan hon blev klar med körkortet och skaffade aldrig någon bil. Hon har åkt kollektivt hela livet, och gått. Hon är väldigt nöjd med den kollektivtrafik som finns till och från Hammarby sjöstad och “båten är en njutning att åka”. “Det verkar som att man har tänkt till när man har planerat”. Däremot är hon inte särskilt förtjust i att cykla. Hon har haft cykel, men den står kvar vid den gamla lägenheten sedan två år. Hennes

sambo har haft bil, men han sålde den pga parkeringsproblem när han bodde i centrum. Nu, säger hon, finns ingen anledning att ha bil. De är med i en bilpool och använder poolbilen en eller två gånger per månad, mest för att åka och handla. Hon säger att det fungerar suveränt och att det är otroligt bekvämt. Hon är den enda av de intervjuade i Hammarby sjöstad som går till Sickla och handlar. Det är möjligt eftersom hon går så ofta. Då blir inte kassarna så tunga. Hon går nästan varje dag, ändå, för promenadens skull och för att komma utanför dörren, eftersom hon gör en stor del av sitt jobb från hemmet. Tyngre saker handlar de när de har poolbilen. När det gäller trängselskatteförsöket har hon varit positiv ända från början. "Det är kul att det har gått så bra", att trafiken minskat utan att det lett till kaos. Vid den första intervjun visste hon inte avgiftens storlek. När hon fick veta den tyckte hon att det lät dyrt, och trodde att man skulle kunna sänka avgiften i framtiden, när trenden med ökande biltrafik vänt. Försöket "kan få folk att tänka till", säger hon. Det kan skapa en positiv spiral genom att det bryter en vana. "Man får räkna med att det blir ett ramaskri först, men sedan visar det sig att det inte var så dumt". Hennes enda kritik mot försöket gäller att det är en skatt och inte en avgift. "Det är det som gör folk så arga". Hon säger att hon hört att avgifterna i London varit lyckade och att "det är roligt att Stockholm ligger i framkant i utvecklingen".

6.2.2. Hallunda kyrkby (HK)

HK1

Kvinna, född 1949, sambo, har alltid bott i söderort. Uppvuxen i hyreshus och äldst av fem syskon. Började jobba tidigt, först som telefonist och sedan som receptionist. Hon har aldrig tagit körkort och vet inte riktigt säkert varför. "Ja, det är en bra fråga. Jag vet inte, jag har nog aldrig haft råd kanske, om jag ska vara ärlig. Och nu tycker jag att jag är lite bekväm". En av hennes systrar har heller inte tagit körkort, och hon tror att ekonomin spelat en roll även för henne. Hennes föräldrar var utan bil länge. De skaffade bil ungefär samtidigt som hon flyttade hemifrån. Pappan hade moped, men åkte kollektivt till jobbet inne i stan. Mamman, som länge var hemmafru, jobbade sedan i närområdet. Sambon har bil, och den används mest för att åka och handla på helgerna, på ICA Maxi tvärs över E4an. Båda åker kollektivt till jobbet. Hon tar tunnelbanan till Slussen, tillsammans med sambon, där byter hon och går sedan av vid Sankt Eriksplan. "Och sen när jag åker hem, då har jag anammat den här snabbussen. Då åker jag tunnelbana till Fridhemsplan och så tar jag buss 151 som går direkt till Hallunda."

Hon är mycket nöjd med bussen. "Ja den får de inte ta bort". Enda problemet är att det ibland kan vara trafikstockning på E4an på fredagseftermiddagar, "men ändå så får man sitta i lugn och ro på bussen alltså, ingen trängsel". Bussen går ungefär lika fort som tunnelbanan, men man slipper trängseln. Hon gillar inte trängseln, och inte att det ofta är strul med tunnelbanan, "ibland har de bara sex vagnar och man får stå som packade sillar. Jag klarar inte av det alltså". Bussen är inte full ännu, men fler och fler har upptäckt den och hon tycker att det räcker nu, att inte fler bör upptäcka den, för då försvinner fördelen. Hon fick tips om bussen när hon skulle köpa månadskort. Hon är ganska kritisk mot tunnelbanan, särskilt de gamla tågen som ofta krånglar. "De snackade om att de bara skulle ha nya tåg. När kommer de då, undrar man. Folk är skitförbannade. De vägrar ju liksom och då tar de ju bilen". De tillbringar det mesta av fritiden hemma eller i närområdet. "När man jobbar mitt i smeten då vill man [...] inte vara i stan så mycket, ja, man har ju kommit upp i en viss ålder så". De handlar det mesta i Hallunda center, som de passerar på väg hem från jobbet, när de inte ska ha så mycket. På helgerna händer det att de storhandlar på ICA Maxi, med bil. Vid den första intervjun är hon lite tveksam till försöken med trängselskatter, eftersom hon inte helt litar på kollektivtrafiken. Särskilt vintertid är det problem. Men hon uppskattar den nya bussen, särskilt om den kunde innebära att man blir garanterad sittplats, och om hållplatserna byggs om till riktiga bussdepåer. Vid uppföljningen efter avgiftsförsöket har hon svängt och säger att hon skulle ha röstat ja i folkomröstningen om hon fått rösta. Det som övertygade henne var att bussarna hade lättare att ta sig fram när biltrafiken minskade.

HK2

Man på 30 år. Han växte upp i Norsborg och har sedan bott några år i Huddinge innan han flyttade till Hallunda. Båda föräldrarna var egenföretagare, pappan i byggbranschen. Föräldrarna hade var sin bil, "så att vi åkte alltid bil". Själv spelade han ishockey och blev mycket skjutsad av föräldrarna. Han lade av redan när han var 17 år, eftersom det tog så mycket tid. "Ibland kändes det som att man var där nio dagar i veckan [...]. Man tappade lite kontakten med normalt ungdomsliv och bara träffa kompisar en fredagskväll". Han tog körkort när han var 19 och köpte bil två år senare, samtidigt med att han flyttade hemifrån. Innan dess kunde han låna bil av föräldrarna, "De hade en över, en gammal, som först min syster fick ha när hon tog körkort och sen jag fick ta över". Han jobbar i Årsta och kör alltid bil dit. Kollektivtrafik fungerar inte för honom. "Antingen har man en väldigt tidig morgon eller så har man en väldigt sen kväll. Det finns inga normala kontorstider för oss som jobbar där nere, så att bilen har alltid varit ett alternativ som man har valt". Föräldrarna bor kvar i Norsborg, vilket var ett skäl

till att han flyttade till Hallunda. "Jag tyckte att jag alltid bott så långt ifrån mina föräldrar, eller långt, det är två mil till Huddinge, men en bökgig väg om man vill komma hem och kanske ta en lördagsmiddag ibland och sätta sig ner och ta en öl tillsammans nån gång. Och sen tyckte jag framför allt att det var skönt att komma hem. Jag känner ju alla trakter här, och sen läget [...], [det] tyckte jag var viktigt". Enda nackdelen är att det är lite långt till stan. Han åker in ibland på helgerna för att flanera på stan eller gå på krogen. Det är de enda gångerna han åker kollektivt. Föräldrarna bor inom gångavstånd och träningen gör han på jobbet. De flesta av kompisarna bor i Huddingeområdet och dit åker han bil. För fem år sedan skaffade föräldrarna sommarhus några mil från stan, och han åker dit ofta, också med bil. Tidigare hade de husvagn och åkte mycket i Sverige. "Det fanns inte ekonomi för längre [resor] än så". Matvaror handlar han på ICA Maxi, på vägen hem från jobbet. Matvarubutiken i Hallunda centrum har inte lika bra varor, men där finns å andra sidan Systembolag och Kassaservice. Taxi undviker han pga kostnaden och han cyklar inte. Några av hans vänner bor inne i stan, och innan försöket startade hände det att han besökte dem på vardagar, men under försöket har han undvikit det. Han är emot avgifterna. "För det första tycker jag ju det är konstigt att man stänger av en hel stad [...]. Jag tycker det är ett system som är hysteriskt". Det har kommit till på grund av tokiga politiker och man borde byggt en ringled runt stan istället, tycker han. Han och hans arbetskamrater har jämfört med London och tycker kanske att det skulle vara okej att ta ut avgift i en liten del av centrum, "men inte hela stan [...]. Vi får ju betala trängselavgift på varenda leverans som vi har in till stan". Efter försöket är han lika övertygad motståndare och säger att "det var ju rena trafikstockningen, de fick ju stänga av Södra länken ibland" och på Essingeleden, där "var [det] tvärstopp". Han är besviken att han inte fick rösta och tycker att politikerna svek, både när det gällde löftet att inte införa avgifter och när det gällde vart pengarna skulle gå om det blev avgifter. Han tror att det kommer att bli avgifter, "det ger för mycket pengar för att de skall låta bli".

HK3

Kvinna född 1947, uppvuxen i Sundbyberg, men har bott på flera ställen, även inne i centrum. Pappan hade körkort, men de hade ingen bil förrän hon hade flyttat hemifrån. Både hon själv och föräldrarna cyklade mycket, och åkte kollektivt. Hon själv tog körkort när hon var över 30 år och hade bil under några år på 80-talet, när hon var gift, men inte sedan dess. Tycker att det är "alldeles för dyrt med bil". Hon har stor erfarenhet av kollektivtrafik, och har även cyklat mycket. Hon jobbar i Nacka och åker tunnelbana eller den nya direktbussen dit, men hon "gillar den inte riktigt" eftersom hon då måste byta en extra gång. På

tunnelbanan får hon alltid egen sittplats på mornarna och kan sitta och jobba. Hem får hon ofta stå. Har ca två timmars resväg varje dag. Dessutom åker hon ofta in till stan för olika kulturevenemang, oftast direkt från jobbet. När hon kommer hem sent med tunnelbanan går hon av vid Norsborg eftersom hon tycker att promenaden från Hallunda är för mörk. Men hon åker inte taxi. Hon har en sommarstuga norr om Stockholm och åker oftast kollektivt dit. Det tar tre timmar. Ibland åker hon bil med en god vän dit. Handlar gör hon på ICA Maxi, eftersom hon tycker att det är en bättre promenad dit än till Hallunda centrum. Hon saknar bil för att handla eller för att åka till landet. Hon tycker att det är bra att det görs försök med trängselavgifter. "Det är viktigt för miljön om man kan minska utsläppen". Hon tror att folk kommer att vänja sig vid avgifterna, att en del människor kommer att upptäcka att de kan spara tid genom att åka kollektivt, genom att de kan göra saker medan de reser som inte bilister kan göra. Försöket med snabbussarna är bra, men det har gjorts för lite reklam för dem. Egentligen tycker hon att "det är ett grundfel i alltihop. Samhället är utbyggt för bilen [...]". Allt bygger på att man har en bil och då är det fel. Alternativ måste finnas". Ett alternativ som skulle passa henne vore en poolbil, och det har pratats om det i bostadsrättsföreningen.

HK4

Man, ca 25 år, uppvuxen i en liten by ca 5 mil söder om Stockholm, på landet, i villa. Föräldrarna hade två bilar och båda körde till jobbet, pappan ca 5 mil, mamman ca 500 meter. De hade också husvagn och åkte runt i Sverige på semestrarna. Han flyttade hemifrån redan vid 16 års ålder för att gå ett specialgymnasium i Stockholm. Jobbar sedan dess i konstnärligt yrke med kvällsarbetsdag. Tog körkort när han var 19, men började övningsköra redan när han var 16. Har haft bil i några år, men märker att han kör mindre och mindre. För tillfället är bilen utlånad, till en bror. Annars kör han nästan enbart för att storhandla och för att hälsa på föräldrarna. Under trängselskatteförsöket kör han inte in till stan, "av ren princip". Han tycker inte att man skall köra in till stan och "tänker alltid en extra gång om han behöver det". Tidigare tog han bilen till jobbet då och då, "bara av bekvämlighetsskäl". Nu åker han alltid kollektivt in till jobbet, med tunnelbana och färja till Djurgården. Det funkar "till och från, ibland krångel". På hemvägen åker han ganska ofta taxi. "Blivit bra på det när man tjänar så bra". Använder sig då av Botkyrka taxi, så kallad hemvändartaxi, "det blir billigare när de har varit i stan och skall tillbaka". Han gillar det naturnära läget i Kyrkbyn, eftersom han är uppvuxen på landet. Tillbringar mycket tid hemma, med att fixa på huset, snickra möbler, måla mm. Bilen används vid inköp av material. Dagligvarorna handlar han på Willys eller ICA Maxi på andra sidan

motorvägen. Hallunda centrum använder han för kompletteringsköp, och för bank, system och apotek. Han är helt och hållet för principen med trängselavgifter, för att göra stan "bilfriare", men tycker inte att det fungerar. "Det är lika mycket bilar inne i stan ändå". Tycker också att det är fel att de som bor inne i stan kan köra utan att betala. Inkomsterna borde användas till kollektivtrafiken, men det vettigaste vore kanske om pengarna gått direkt dit, och till att bygga infartsparkeringar. Han tror att det går att få folk att vänja sig och jämföra med rökförbudet på krogen. Ingen trodde att det skulle fungera, men det gjorde det.

HK5

Man på 48 år, sambo. Har varit gift tidigare och har två barn, 17 och 20 år gamla. De bor hos sin mamma, men kommer ofta och hälsar på och stannar över natt. Ett av rummen i huset är mer eller mindre reserverat för dem. Han växte upp i en mellanstor stad sydväst om Stockholm. Föräldrarna skilde sig tidigt. Pappan "var en orolig själ så han flyttade hela tiden". De bodde på många ställen, men alltid söder om Stockholm. Pappan jobbade med olika saker, som chaufför, och som byggnadsarbetare, på slutet även med eget företag. Bil var viktigt för pappan, "ja, han älskade bilar lika mycket som olika boenden. Han har säkert haft 150 bilar i sitt liv, så att, tre-fyra bilar om året bytte han". Men pappan skjutsade inte honom, utan han fick ta sig runt på egen hand redan som barn, med kollektivtrafik, cykel, moped och så småningom motorcykel. Bil har varit ett stort intresse för honom själv också. Han tog körkort direkt när han fylld 18. Men även om bil är ett stort intresse så kör han inte mycket, kanske 11-1200 mil per år. Han har två bilar, varav den ena används av sonen. "Ungdomar har inte råd att ha egen bil idag, utan den måste stå skriven på pappa för försäkringens skull". Till jobbet åker han kollektivt, eftersom han "jobbar inne i stan, så att då ser jag ingen anledning att sitta i köer. Då sitter jag hellre och läser tidningen". Dörr till dörr tar resan drygt en timme. Men han besväras av den ökande trängseln på tunnelbanan. "Ja det är fruktansvärt. Det är kaos". Många vagnar är inställda och ofta kör de med korta tåg. "Jag vet inget annat företag som kan ta ut fullt månadspris för en vara som de inte kan leverera, som Connex gör". Det är till och med så att han funderat på att börja ta bilen till jobbet, om köerna försvinner med trängselavgifterna. Nu används bilen bara för att åka och handla, ibland på helgerna, och för semesterresor. "På vardagarna står den helt stilla". De åker nästan aldrig till stan på fritiden, utan tillbringar den mesta tiden hemma. Han gillar både läget och planeringen av husen, och han tycker att det är mer prisvärt när det är nytt och dessutom en bostadsrätt där underhåll ingår i priset. Vid den första intervjun säger han att han inte tycker att trängselavgifter är rätt väg att gå.

Istället borde man "se till att kollektivtrafiken är hundra gånger bättre än att åka bil. Då behöver man inga biltullar. Då tar folk det kollektiva ändå, tror jag, men eftersom det är så uselt så väljer man hellre bilen". Han tror att bättre kollektivtrafik i sig skulle leda till mindre biltrafik, och kanske också att ungdomar då blir än mindre intresserade av att ta körkort. Han gillar inte heller sättet som avgiften skall tas in på, att man skall hålla reda på själv hur mycket man skall betala. "Det är ju orimligt". Och han gillar inte heller att de som bor inne i stan slipper att betala. Vid den uppföljande intervjun är han fortfarande negativ. En av anledningarna är att det blev ännu mer folk på tunnelbanan, men han tog ändå aldrig bilen in till stan.

6.2.3. Vallentuna Bällstaberg (VB)

VB1

En kvinna på drygt 25 år. Hon bor med en sambo i samma ålder och de har ett barn som vid den första intervjun bara är några månader gammalt. De bor i en bostadsrätt på 3 rum och kök. De trivs "jättebra", säger hon. Det är lugnt och nära till naturen. Det är skönt att tåget är nära, men lite långt till stan. De har vänner i området och där finns många barn. De tänker sig att bo i villa så småningom, men vill bo kvar i området. Hon har ett eget företag, men rörelsen är vilande medan hon är barnledig. Hon har tänkt att börja jobba två dagar i veckan när barnet blivit lite äldre. Då kan sambon vara hemma när hon jobbar. Han jobbar halva året i Kungsängen och halva året inne i stan. De har en bil, en kombi i familjeklassen. Sambon använder den till jobbet när han jobbar i Kungsängen. Annars åker han kollektivt, för att slippa köer. Då använder hon bilen på dagarna, mest för resor inom närområdet. När hon jobbade åkte hon oftast tåget till Täby och promenerade sedan ca en halvtimme. Ibland gick eller cyklade hon hela vägen på morgonen, trots att det var en mil och tog ca en och en halv timme att gå. Men hon tycker att det är "våldigt skönt" och "nyttig träning", och hon "gillar att promenera". Hon har hållit på mycket med idrott under ungdomsåren och hon vill fortsätta att hålla sig i form. Även sambon cyklar en hel del, mest under sommarhalvåret. Annars är det inte många från Bällstaberg som cyklar, säger hon. Hon tycker att "Roslagsbanan är jättebra", med tre turer per timme under högtrafik och två under resten av dagen, men hon tycker också att det är synd att inte snabbtågen stannar i Bällstaberg och hon hoppas att det skall ändras nu när så många bor där. Ingen av dem hade använt den nya snabbbussen vid det första intervjutillfället, men hon tror att den är ganska populär och tycker att "det är

jättebra att den finns”. Kanske kommer hon att använda den. Fördelen är att man slipper byta, men hon skulle gärna se att det blev fler turer och inte bara under rusningstid. De handlar med bil i Arninge eller Täby centrum. “Där finns allt”. En ICA-butik finns på närmare håll, men den är dyrare. Till stan åker hon max en gång per månad, för att titta i affärer och träffa kompisar. På somrarna åker de bil till Dalarna där hennes mamma köpt en stuga och till Skåne där hans föräldrar har en. Just nu kretsar mycket kring barnet, med besök på Barnavårdscentralen i Vallentuna centrum dit hon promenerar på 45 minuter. Hon är också med i en mammagrupp i Bällstaberg. Hon växte upp i Dalarna, på landet, och blev då ofta skjutsad till idrottsträningar och annat, men hon cyklade också ofta själv. Hon tog körkort när hon var 18 år, men har aldrig haft egen bil. En bidragande orsak var att hon flyttade till Stockholm redan året därpå. I dagsläget använder hon sig av ganska många olika transportresurser. De har bara haft bil i “några år” och har inte blivit beroende av den. Trots det, och trots att varken hon eller hennes sambo, med de resvanor de har, inte påverkas alls av trängselavgiftsförsöket, var hon ändå negativ när försöket startade. “Fördelen är väl att det är bra för miljön”, erkänner hon, men framför allt tycker hon att det kostat för mycket skattepengar. Trafiken har inte minskat där hon har kört, och när försöket varit igång en tid säger hon att hon inte riktigt vet vad hon ska tycka.

VB2

Man på 30 år, född och uppvuxen i Täby, alltid bott i norrort, har allt umgänge där. Bor sedan ett år med sambo i Bällstaberg, “ville bo kvar norr om stan, har alla vänner där”. Vill också ha naturen nära. “Föll pladask för Bällstaberg, det planeras och det finns mycket framtid där, nybyggt dagis och ny skola [...] det kommer att fortsätta att växa.” Men han saknar bra vägar och även kollektivtrafik mellan de olika norrortskommunerna. Gör att man måste åka in till stan och ut igen. Tycker att Vallentuna “är en djävla håla”. Han kommer från Täby och Vallentuna är “mycket mera landet”. Istället åker de till Arninge som har “ett stort köpcentrum där precis allt finns”. Det tar tio minuter dit och ligger på väg hem från jobbet. Han jobbar i Hammarby och åker bil varje dag. Ett tag var han av med körkortet. Då cyklade han till bryggan och körde med egen båt in till stan, eller åkte med Roslagsbanan och tunnelbana. Jobbar väldigt intensivt sommartid. Skulle kunnat åkt kollektivt om inte hemresorna tagit så lång tid pga glesa turer på kvällstid. Kör runt för att slippa betala avgifterna. Tidigare åkte han genom stan. Han hade förväntat sig värre köer på Essingeleden under försöken. Nu tar det lite längre tid, men han har ändå fått längre restid till jobbet sedan de flyttade från Täby till Bällstaberg. Jobbade med IT i 7-8 år, nu med båtförsäljning. Pappan var grovarbetare och mamman barnmorska. Föräldrarna hade en bil, som

pappan använde, och som de åkte till sommarstället med. Blev skjutsad en hel del som barn, särskilt till fotboll, men han gick till träningarna. Tog körkort direkt vid 18, "självklart, inget snack om den saken". Skaffade också egen bil direkt. I förra jobbet körde han mycket, 1500-3000 mil om året. Betraktar sig som "van bilist". Kollektivtrafik använder han bara om de skall in till stan på helger. Tycker att "trängselavgifterna är en flopp när det gäller att få folk att ta ett alternativt färdmedel, de kör andra vägar istället". Menar att det visar "socialdemokraterna i ett nötskal. Istället för att lösa ett problem beskattar man bort det". Det hade varit bättre att bygga ut det kommunala trafiknätet". Och Roslagsbanan borde få tätare turer. Om intäkterna går till "rätt sak, kollektivtrafik, är det okej, men man kan aldrig lita på politikerna". Tror ändå att många kommer att rösta ja, eftersom det aldrig blev den katastrof som många förutspådde.

VB3

Man på 38 år, sambo och fyra barn. Det äldsta är 7 år. Har bott på Kungsholmen, på Hammarbyhöjden och i Björkhagen strax intill tidigare. De har alltid medvetet bosatt sig så att det funnits bra kollektivtrafik. De "har tänkt så". De skaffade den första bilen för bara tre år sedan, "tog över svärfars gamla Volvo". För några månader sedan bytte de den mot en 7-sitsig van. Båda har åkt mycket kollektivt, trots att det var kaos på den gröna linjen ett tag när de bytte signalsystem. Att det blev Bällstaberg var lite slumpmässigt. Han kommer söderifrån och de tittade först i söder. Såg annonsen och åkte dit. Tyckte att det var prisvärt, splitternytt och billigare än många äldre hus. Och ganska småskaligt, utan höghus och genomfartsleder. Dessutom är området homogent, med många barnfamiljer. Båda åker kollektivt till sina jobb. Hon har en lång väg till sitt jobb söder om Stockholm och måste byta tre gånger på vägen. Men hon "byter hellre jobb än börjar köra bil dit". Bilen används mest för att storhandla på helgerna. De har inte mycket tid för nöjesresor, på grund av barnen. De åker mycket kollektivt även utöver arbetsresorna, till exempel till Vallentuna centrum. De är de enda av de intervjuade i Bällstaberg som inte storhandlar med bil i Arninge. Hon har just börjat jobba efter att ha varit barnledig. Nu är han barnledig istället. Han är uppvuxen i Strängnäs. Föräldrarna hade en bil, men båda gick ofta till jobbet. Pappan jobbade natt och mamman dag. Han cyklade mycket som ung eftersom det var dåligt med busstrafiken i Strängnäs. Blev också skjutsad ibland till simträningar, annan idrott och musik. Sista året på gymnasiet körde han bil de tre kilometrarna till skolan. Tog körkort vid 18, "var ganska självklart, har ändrat sig senare". Men skaffade aldrig egen bil utan lånade pappans. Flyttade till Uppsala efter gymnasiet och läste på Samhällsvetarlinjen. Där cyklade eller promenerade han, men kunde ibland låna pappans bil även där. Eftersom de bor utanför

Stockholm kommer de inte att få rösta i folkomröstningen, men skulle de få det skulle han rösta ja. Han är visserligen emot vissa detaljer, som bristen på pendelparkeringar på norra sidan om stan. Han säger att han märkt att biltrafiken minskat, men inte att trängseln ökat på kollektivtrafiken. Han var för trängselavgifter redan före försöken, av miljöskäl. Hans argumentation är rak. "Folk borde köra mindre", säger han, och antyder därmed att många kör för mycket. Han och hans fru behöver också bil ibland, men de har medvetet sett till att inte bli beroende av den för sina vardagliga resor.

V/B4

Man, 45 år, bor med fru, en tonårsdotter från ett tidigare äktenskap, och två små barn, ett och tre år gamla. Han är född i Fruängen, har sedan bott i Danderyd och Täby. Mamman jobbade i affär och pappan var lagerchef. Pappan körde bil till jobbet. De har bott i Bällstaberg sedan 2003. De flyttade dit när de behövde större lägenhet. Tycker att det mesta är positivt, men saknar affär och restaurang. Frun jobbar i Arninge, i en butik där, och kör bil till jobbet. Han är barnledig, men har annars en arbetsbil genom jobbet som målare. Den första tiden med trängselskatter fick han betala i Pressbyrån eftersom firman var sen med att ge honom en transponder, men firman stod för utgiften. På den privata bilen har de ingen transponder. Han åker inte mycket kollektivt, inte mer än när han ska på fotboll på Stadion eller gå på Djurgårdsfänsens krog vid Östra station. På helgerna blir det alltid bil, om de skall handla i Arninge eller Täby centrum, eller åka till landet. Den nya Arningeleden gör stor skillnad, säger han. Förr fick man köa genom hela Täby och Vallentuna. Vallentuna centrum besöker de sällan, bara när de ska till vårdcentralen eller barnvårdcentralen. Cyklar gör han sällan utom för att hälsa på en bror som bor i Täby. Till träning åker han bil, till Sollentuna. Han kör sällan in till stan nu när han är barnledig, men tycker att försöket är bra. "Det är stor skillnad för mig". Han berättar att han en dag körde in dottern till skolan på Kungsholmen och att "det var som en söndagsmorgon". Innan började köerna vid Naturhistoriska, nu bara rullar det på. "Det lönar sig för företaget att deras anställda slipper sitta i köer". Annars tycker han att man som bilägare betalar mycket redan. Men, "det kanske behövs drastiska saker för att det ska hända något". Det han opponerar mot är bristen på infartsparkeringar. Redan före försöken hände det att han tog bil till Danderyds sjukhus och sedan tunnelbana, "för att slippa köer och parkeringskostnader". Nu under försöken får bara Danderydsbor parkera där. Han tycker att byggjobbare är bättre på att samåka än "de som har kavaj. De sitter alltid ensamma i bilen". Dottern har åkt hem med den nya busslinjen på kvällarna och tycker att den är bra. Frun kan ta den till Arninge.

Kvinna, 34 år, bor sedan ett år i Bällstaberg med en sambo. Inga barn. "Vallentuna växer så det knakar just nu. Många som bildar familj väljer att flytta ut, där priserna är lägre". Handlar i Arninge, där det finns tre stora matvarubutiker och flera klädbutiker, men bankärenden gör de i Vallentuna. Uppvuxen i Småland, i en mindre ort på landsbygden. Mamman jobbade i barnomsorgen och pappan i industri. Tog körkort när hon var 18. "Man skulle ha körkort", och där fanns inga bra bussar. "Det var en befrielse att kunna köra själv". Redan när hon fick moped upplevde hon det som en befrielse. Föräldrarna hade en bil och hon blev mycket skjutsad som barn, särskilt när hon skulle till stan. Men mamman åkte buss 5 mil till jobbet om dagarna, dels av ekonomiska skäl, dels för att kommunen uppmuntrade det. Hon bodde inackorderad ett år när hon gick i gymnasiet. Hon hade aldrig egen bil innan hon flyttade ihop med en pojkvän i Jönköping, men kunde ofta låna föräldrarnas. När hon bodde i Jönköping åkte hon ofta kommunalt. Har tidigare jobbat i butik och som receptionist, jobbar nu i bemanningsföretag. Kör bil till jobbet i Solna. Dessutom gör de ofta semesterresor med bil, och husvagn som de lånar av hennes föräldrar. Hon har inte märkt någon minskad trafik pga försöket, utan mer en förskjutning i tid. Det korkar igen tidigare på morgonen, och vid 18.30 på kvällen, när bilar ställer sig på vägrenen med varningsblinkers och väntar på att avgiften skall upphöra.

Gothenburg Research Reports in Science and Technology Studies (STS) (ISSN 1650-4437)

1. Hans Fogelberg, *Electrifying Visions: The Technopolitics of Electric Cars in California and Sweden During the 1990's*, (Diss.) 2000. ISBN 91-973868-0-4
2. Göran Sundqvist, *Bredbandspolitik. En tekniksociologisk analys av kommunala bredband*, 2001. ISBN 91-973868-1-2
3. Hanna Sofia Johansson, Rolf Lidskog, Göran Sundqvist, *Kärnavfallet och demokratins gränser. Förstudien i Nyköping 1995-2001*. 2002 ISBN 91-973868-2-0
4. Olle Hagman, *Bilisten och miljön. Bilanvändare i stad och land om bilismens goda och dåliga sidor*. 2002. ISBN 91-973868-3-9
5. Martin Letell, *Acid Narratives: National Security and the Configurations of SO₂*, 2002, ISBN 91-973868-4-7
6. Hans Fogelberg & Hans Glimell, *Bringing Visibility to the Invisible: Towards a Social Understanding of Nanotechnology*, 2003. ISBN 91-973868-5-5
7. Hans Glimell (ed.), *Re-Purifying Scientific Authority: The Counter-Intuitive Case of Sweden*, 2004. ISBN 91-973868-6-3
8. Hanna Sofia Johansson, *Samtal om kärnavfallsfrågan och demokratins gränser. Förstudien i Tierp 1998-2001*, 2004. ISBN 91-973868-7-1
9. Árni Sverrisson, *Translation Networks and Knowledge Brokers in Pragmatic Environmentalism*, 2005. ISBN 91-973868-9-8
10. Rolf Lidskog, Göran Sundqvist & Ylva Ugglå, *Risk, expertis och demokrati. Allmänhetens inflytande i samhällets riskhantering*, 2005. ISBN 91-973868-8-X
11. Olle Hagman, *Bostadsortens betydelse för vardagens resor. Fem fallstudier i Göteborg och Katrineholm*, 2005. ISBN 91-975442-0-5
12. Martin Letell, *Governable Air. Studies on the Science and Politics of Air Pollution in Europe*, (Diss.) 2006. ISBN 91-975442-1-3
13. Daniel Normark, *Enacting Mobility. Studies into the Nature of Road-related Social Interaction*, (Diss.) 2006. ISBN 91-975442-2-1

