


Tre månader utan bil

Hösten 2018 testade tio hushåll med barn i olika åldrar att leva tre månader utan bil i Umeå. I den här rapporten kan du läsa om deltagarnas upplevelser inför, under och efter testperioden. Analysen är genomförd av Handelshögskolan på uppdrag av Umeå kommun.



"Man blir varse hur litet behovet är egentligen. Det är ju ett skapat behov. Vi har en bil, alltså har vi behov av den. Behov och bekvämlighet är inte samma sak! Nej, lätt att blanda ihop dem."

- Testfamilj med tre barn

Inledning

Många miljöproblem är relaterade till mänskligt beteende och kan därför hanteras genom att det specifika beteendet ändras. Frivilliga interventioner används därför för att hjälpa människor att förändra sitt beteende. Kommuner kan organisera interventioner för att få människor att förändra sina resvanor genom metoder såsom finansiellt stöd, utveckling av infrastruktur samt marknadsförings- och informationskampanjer (Gärling och Schuitema, 2007). Sådana metoder knuffar eller inspirerar människor till nytt beteende.

Den här rapporten berättar om en sådan intervention med fokus på att stödja ett alternativt beteende (att leva utan bil) och på att skapa förståelse för vilken betydelse en förändring i beteende kan ha för motivation och attityder till att reducera eller avstå från bilåkande.

Utgångspunkten var att bilen helt skulle uteslutas som transportalternativ och familjerna parkerade därför bilen under de tre månader som testperioden varade. Familjerna uppmanades att, via foto, dokumentera mätarställningen före och efter testperioden. Det handlade således inte om att reducera bilåkande under testperioden utan om att helt avstå och att därmed förändra ett beteende genom att utesluta ett vanebeteende.

Kommunen skapade, tillsammans med samarbetspartners, förutsättningar för familjerna att leva bilfritt genom att erbjuda flera olika alternativa transportlösningar såsom busskort till samtliga familjemedlemmar, en elcykel per familj samt tillgång till lådcykel och bilpool.

Testperioden bestämdes till tre månader och varade mellan 15 september och 15 december 2018. Det tar tid att ställa om vanor och beteenden och upptäcka nya sätt att hantera transporter och andra vardagsaktiviteter och vi ville ge deltagarna den tiden. Vi ville dessutom att testperioden skulle innehålla en årstidsväxling för att förstå hur väder påverkar upplevelsen av att leva utan bil. Tidigare studier om Umebornas resvanor har visat att många använder cykel fram till första snöfallet för att sedan övergå till bil.

En rekryteringskampanj till testet genomfördes via sociala medier och bussreklam och intresserade familjer fick fylla i ett webbformulär som bland annat innehöll frågor om hushållets sammansättning, hur ofta och i vilka sammanhang bilen användes samt vilka motiv familjen hade för deltagande i testperioden. Urvalsprocessen inleddes således som en form av självrekrytering, men med kriteriet att familjen ägde bil och var beredd att prova ett liv utan.

Sofia Isberg
Universitetslektor
Handelshögskolan,Umeå universitet

Maria Bengtsson
Professor
Handelshögskolan, Umeå universitet

Herman Ståhl
Docent
Handelshögskolan, Umeå universitet

Urval

170 familjer anmälde intresse, varav 94 med barn. Vi bestämde oss för att utgå från gruppen barnfamiljer eftersom de tillhör en kategori hushåll som använder bilen mycket och som därför skulle bli påverkade av att inte längre ha bilen som alternativ. Kommunen ville pröva om barnens åldrar kunde ha en stor påverkan på familjens aktiviteter och därmed hur bilen användes. Följande urvalskriterier tillämpades:

- Barnens ålder (små barn 0-5 år, skolbarn 6-13 och tonåringar 14-17)
- Bilanvändning (vardagspendling och fritidsaktiviteter samt frekvens)
- Boendeform (lägenhet, villa/radhus)
- Motiv för deltagande (ekonomi, hälsa, miljö)

Slutgiltigt urval

- Tre familjer med små barn (0-5 år)
- Två familjer med skolbarn (varav en även har småbarn)
- Tre familjer med tonåringar
- Två familjer med 4-5 barn (småbarn, skolbarn, tonåringar)

I samtliga grupper fanns det familjer som främst använde bilen dagligen och de som nyttjade den några gånger per vecka. Ekonomi var ett motiv för att delta för fem familjer, hälsa för tre och sex familjer angav miljö som motiv. Familjerna kunde välja mer än ett motiv. Sex av familjerna bor i lägenhet och fyra i radhus eller villa.

Dokumentation av familjernas upplevelser

Familjernas upplevelser av att leva utan bil och hur de hantlat den nya vardagen dokumenterades på olika sätt genom hela testperioden.

Bakgrundsinformation

Innan testperioden inleddes fyllde de utvalda familjerna i ett webbformulär med bakgrundsinformation såsom avstånd till skola och arbetsplats, hur bilen vanligen användes vardag och helg, motiv till bilägande och generell inställning till andra transportmedel. Frågor ställdes också om familjens vanor relaterade till miljö och hälsa samt vad de oroade sig för respektive såg fram emot med testperioden.

Loggböcker

Under tre olika veckor, fördelade över de tre månaderna, dokumenterade familjen sina olika resor. De noterade vilka resor som gjorts, i vilka syften och med vilka färdstätt samt reflekterade över hur veckans olika resor fungerat och vad som hade kunnat förbättras.

Intervjuer

Tre intervjuer genomfördes med varje familj, efter en respektive två månader samt drygt en månad efter testperiodens slut. Loggböckerna fungerade som underlag för samtalen som ägde rum på platser som familjerna själva valde, vilket blev i hemmen, på caféer och på universitetet.

Vid flera av intervjuerna deltog mer än en familjemedlem. Intervjuerna, som varade mellan 30 och 75 minuter, spelades in och transkriberades.





"Man blir varse hur litet behovet är egentligen. Det är ju ett skapat behov. Vi har en bil, alltså har vi behov av den. Behov och bekvämlighet är inte samma sak! Nej, lätt att blanda ihop dem."

- Testfamilj med tre barn

Sammanställning av familjernas berättelser

Tio familjer valdes ut för att delta i testperioden. De har sina unika erfarenheter av hur det är att leva bilfritt i Umeå under tre månader. Men det finns också en hel del liknande erfarenheter, upplevelser och känslor, framför allt bland familjer som befinner sig i samma livssituation, med exempelvis små barn eller tonåringar.

För att förenkla läsandet presenteras tre så kallade typfamiljer som representerar de olika grupper som urvalet baserades på. En ytterligare förenkling görs genom att integrera familjerna med många barn i kategorin skolbarnsfamilj och

att, baserat på berättelsen, flytta en skolbarnsfamilj till kategorin småbarnsfamilj. Det innebär att typfamiljen småbarnsfamilj omfattar fyra familjers berättelser, skolbarnsfamiljen baseras på tre familjer och tonårsfamiljen på tre familjer.

Förenklingen i framställningen kan förstås påverka djup och därför har citat valts från samtliga familjer även om det i texten kan framstå som om allt kommer från samma familj. Det är således verkliga citat, även om de är avpersonifierade och inte direkt kan kopplas till respektive familj som deltagit i testet.

Interventionens design

Samtliga familjer är övertygade om att de inte hade provat att leva bilfritt utan den här interventionen och att rekryteringskampanjen och anmälan gav dem den knuff de behövde för att kunna fatta beslut om att förändra ett invariant beteende.

Knuffen behövdes trots att familjerna både är motiverade att förändra sitt eget beteende och har en förståelse för varför en reducering av biltrafiken är nödvändig ur ett samhällsperspektiv. De lyfter också fram betydelsen av att förutsättningar skapats för dem i form av busskort, elcykel och bilpool.

De menar också att tack vare den kontroll som ingår, att skriva kontrakt, fotografera mätarställning och delta i intervjuer, kan de upprätthålla nya vanor även när det tar emot.

"Tycker att det är lite grann som viktväktarna och invägning. Det är ju faktiskt någon som kontrollerar oss! Om vi bara hade sagt till varandra, nej, då hade det varit lätt att falla tillbaka. Men här har vi ändå skrivit kontrakt. Sporren är att klara en utmaning. Och förhoppningsvis gör det avtryck i oss som vi sen tar med oss efter den här utmaningen"

För några familjer är det också viktigt för dem själva att ställa av bilen för att inte frestas att använda den när det uppstår besvärliga situationer. De upplever att de i vanliga fall kommer på alla möjliga anledningar till att ta bilen snarare än att låta den stå. Några anger också ekonomiska skäl, att inte behöva betala fordonsskatt och trafikförsäkring för en bil som inte används. Fem familjer ställde av bilen under perioden.

Familjernas berättelser om sina bilfria liv

I det här avsnittet kan du läsa de tre typfamiljernas berättelser om sitt bilfria liv. Varje avsnitt inleds med bakgrundsinformation om familjen, som i själva verket är en sammanslagning av flera familjer. Berättelsen följer sedan familjernas upplevelser och erfarenheter och hur dessa förändras över tid.

Småbarnsfamiljen

Småbarnsfamiljen består av två vuxna och 1-3 barn (2-7 år). Till jobbet är det mellan två och åtta kilometer och till förskola och skola mellan 500 meter och fem kilometer. Familjen använder bilen i stort sett varje dag för att via skola och förskola ta sig till och från jobbet. Vardagstransporterna kan dock variera lite med årstiderna och när det är barmark används även cykeln för jobbpendling.

Barnen har än så länge begränsat med fritidsaktiviteter och när sådana förekommer sker de främst i närområdet. Familjen har en stuga i en närliggande kommun dit de bara tar sig med bil. På helgerna använder de bilen för utflykter, för att åka till externa köpcentra och för att hälsa på familj och vänner. På vardagkvällarna används bilen för att göra ärenden.

Sopsortering och återvinning är självklara inslag i vardagen. Familjen försöker handla svenskproducerad och närodlat mat och äter vegetariskt regelbundet. När det är möjligt handlar de både kläder och möbler i andra hand.

Det finns många olika skäl till varför familjen väljer att ha en egen bil. Det handlar om att lösa det de kallar vardagspusslet med hämtning och lämning på skola och förskola och att kunna få med sig det man vill i form av packning både för kortare och längre resor. Men de berättar också om bilens betydelse vid särskilda händelser som resor till sommarstugan eller när de vill hälsa på familj och vänner som inte bor i Umeå.

När familjen såg information om projektet och valde att anmäla sig var det för att de ändå, trots att bilen har en viktig funktion i livet, börjat fundera över hur stort behovet

egentligen var och att de upplevde att de kanske körde bil i onödan, bara för att den finns tillgänglig utanför huset. Men känslorna är dubbla.

”Vi kör mycket bil i onödan och framför allt har vi lagt mycket pengar på bilen jämfört med vad vi kanske får ut av den. Kostnad mot faktiskt behov. Vi har vant oss vid ett ganska dyrt beteende. Men varje gång vi använt bilen har man varit väldigt glad”

Känslan av att familjen använder bilen för onödiga resor kopplar de också till att de har en vilja att minska klimatavtrycket som en barnfamilj ger.

”Alla måste lära sig att använda bilen mindre i det långa loppet. Det är vi som har många barn som måste visa att det går ändå. Lika bra att prova nu, visa att man kan ändra sitt beteende. Det är det jag vill lära mig”

Innan familjen parkerar bilen i tre månader uttrycker de en oro över att behöva ägna mer tid till planering exempelvis i samband med handling av dagligvaror och andra ärenden. Men familjen talar också om en oro för att de inte ska kunna göra det de vill för att det är svårt att få med sig barnvagnen på bussen, eller att de inte längre kan lösa ärenden på kvällarna på vägen hem från jobbet eller efter middagen. Det finns också funderingar på om de ska behöva avstå aktiviteter som de uppskattar, såsom utflykter. Men den största oron handlar om hur livet utan bil ska påverka familjens tid, om barnen ska få längre dagar på förskola och fritids.

Familjen ser fram emot att få bättre ekonomi och att få en möjlighet att på ett nytt sätt (när alternativet bil inte finns) utforska busstransporter och cykelvägar. Det senare tänker

de att det borde göra att den fysiska aktiviteten ökar vilket skulle vara positivt.

Den egna kapaciteten

Efter en månad utan bil är känslorna blandade. Familjen konstaterar att det underlättar att hösten varit mild vilket gör att det inte är några problem att cykla eller promenera till bussen med barnen. Familjen använder cykelvagn till elcykeln.

”Det har fungerat över förväntan så länge man använder elcykeln. Vi hade ingen cykelvagn innan eftersom vi inte använt cyklarna på det sättet.”

Bussresor uppskattas av barnen som tycker att det är bra att kunna se ordentligt, att inte behöva sitta fastspända och både barn och vuxna upplever att resorna ger dem möjlighet att prata med varandra på ett annat sätt än när de åkte bil. För vardagsresorna säger de:

”Man blir varse om hur litet behovet är egentligen. Det är ju ett skapat behov. Vi har en bil, alltså har vi ett behov. Men har man ingen bil så kanske man inte har behov av den heller, om man pratar om verkliga behov. För behov och bekvämlighet är inte samma sak”

Men när familjen vill renovera eller ta hand om trädgårdsavfall då upplevs det bilfria livet som lite mer problematiskt.

”Det är såna typer av transporter som bidrar till att man vill ha egen bil”

Andra utmaningar handlar om att hälsa på familj och vänner som inte bor i närheten, eller helt enkelt ta sig till områden i Umeå dit det inte går lokaltrafik

”Det har varit lite kämpigt vissa gånger. Det har varit betydligt mer planerande nu”

”Vi har inte varit och hälsat på [familjemedlem] för det känns för krångligt att ta sig dit med buss hela familjen”

Trots den upplevda problematiken överväger ändå känslan av att det i framtiden, efter de tre månaderna, ska vara möjligt att ändra beteendet och använda bilen mindre. Inte sälja den i första hand, men minska de så kallade onödiga resorna.

Efter två månader har familjen hittat, som de upplever, bra och fungerande vardagsrutiner för hämtning och lämning på förskola och skola. De har även lärt sig att hantera matinköp.

”Vi trodde att det skulle bli mer jobbigare och svårare, ja mer påfrestande för oss som familj. I början diskuterade vi mycket hur vi skulle göra och man kunde bli irriterad över att inte ha alternativet, men nu är vi förbi det”

”Jag har inte tänkt så mycket varken på detta [handla mat] eller på vardagstransporterna. Det är väldigt spännande faktiskt. Att det är så tydligt vad vi har att förhålla oss till, att man bara gör det.”

En av de vuxna reflekterar över tiden och en oväntad upplevelse av tid. När familjen hade tillgång till bil och kunde kontrollera sin tid ledde det till en typ av beteende:

”När vi visste att det bara tog 10 minuter att köra så drog

vi ut på avresan så mycket vi kunde och till slut blev det tidspress ändå. Nu anpassar vi oss efter busstidtabellen och planerar efter det. Så våra morgnar har blivit mindre stressiga”.

Upplevelsen av att det är svårare att lösa praktiska problem kvarstår och familjen har vid något tillfälle lånat bil eller fått skjuts för att uträtta ärenden. Familjen resonerar också kring tidsaspekten, att de saknar möjligheten att göra ärenden på väg till och från jobbet. Att inte kunna lösa ärenden precis när familjen vill upplevs dock inte enbart negativt.

”Vi har också skalat ned på ambitioner. Småsaker får ligga kvar i väntan på att de kan tas om hand. Tidigare tog vi ärenden efter hand vilket innebar många enstaka bilresor. Det känns också skönt att inte stressa iväg utan samla ihop. Vi har trappat ner på stressiga ärenden och det har inte varit några uppoffringar för vår familj utan snarare tvärtom. Tror inte att vi kommer att köra bil på samma sätt sen.”

”Man förlorar tid på att saker och ting tar längre tid, men jag tror också att jag sparar in tid för att jag tänker annorlunda!

Den praktiska aspekten av att inte behöva ta hand om en bil gör sig också påmind.

”Det är befriande att inte behöva bry sig om bilen med underhåll, tvätt, service, tankning, om det är något missljud, byta däck, skrapa rutor. Om bussen eller hyrbilen låter så behöver jag inte bry mig”

Under höstlovet fanns en önskan om att åka till stugan i en grannkommun tillsammans med en annan familj och familjen började undersöka vad det skulle kosta att hyra bil för helgen. Det slutade med att de båda familjerna stannade i Umeå istället. När familjens två vuxna pratar om det beslutet är det med blandade känslor. De konstaterar att eftersom de fortfarande har en bil som de betalar för så upplevdes det dyrt att hyra bil men att känslan skulle varit en annan om de bara haft kostnaden för en hyrbil att utgå från. Barnen hade inte hunnit ställa in sig på att åka bort.

”Det viktigaste för dom är att få vara med oss. Jag tror att

”Vi har också skalat ned på ambitioner. Småsaker får ligga kvar i väntan på att de kan tas om hand. Tidigare tog vi ärenden efter hand vilket innebar många enstaka bilresor.”

det är vuxna som blir mer besvikna vid såna här tillfällen, när man planerat nånting”

”Det är mer en omställning, att man inte är van, att det inte är ett problem för man har alltid bilen. Ja men då gör vi det och det”

Trafikslag och väder

Familjen använde bilen i stort sett varje dag tidigare och det blir därför nya vanor som ska skapas med cykel eller buss. Det fanns innan testperioden föreställningar om hur det var att åka buss som framför allt handlade om väntetider, att inte få plats med barnvagnen och att det är varmt.

Efter en månad är känslan ändå försiktigt positiv. Barnen tycker än så länge att det är roligt att åka buss och bussresorna upplevs ibland, inte alltid, som ganska avslappnande även för de vuxna som pendlar till jobbet. Det här är en delvis ny känsla som familjen menar förvånar dem och de konstaterar att de inte skulle ha förstått det positiva om de inte hade parkerat bilen eftersom bilen då hade varit förstavalet.

Efter två månader, i mitten på oktober, är känslan dock lite annorlunda. Vädret gör att fler människor väljer att åka buss och det blir trångt för barnen och svårare att få plats på grund av barnvagnen. Det senare gör att bussen ibland kör förbi och familjen upplever att de måste planera in extra restid för att vara säkra.

”Det finns för lite plats på bussarna för allt som inte är människor. Det är konkurrens mellan barnvagnar och mellan barnvagnar och rollatorer och det är stressande”

På vissa bussar måste den vuxne tränga sig fram och betala med busskortet vid entrén och den situationen upplevs också stressande, att behöva lämna barnen ensamma mitt i bussen.

”Att inte komma med för att vi har barnvagn och att tvingas lämna barnen, det är kritiska faktorer som påverkar upplevelsen av att åka buss”

Andra faktorer som påverkar, framför allt upplevelsen av tid, är att det inte alltid går att resa med buss i jobbelaterade ärenden, eller att resan tar mycket längre tid än med bil. Sannantaget påverkar det den tid som familjen får tillsammans.

Familjen använder elcykel och cykelvagn till många av sina transporter medan det är barmark.

”Vi hade inte sett cykel som ett alternativ för vardagsresorna innan, men man förstår fördelarna när man provar”

”Det är smidigt att cykla ända fram till en port, dörr till dörr. Det hade jag inte tänkt på tidigare men om jag nu jämför med att åka bil så sparar man inte så mycket tid som man tror”

En av de vuxna får med elcykeln mer regelbundet jobbpendlande med cykel och berättar om fördelarna med detta. ”Jag har insett nu hur mycket cykling påverkar humöret. Jag hinner släppa hemmet på vägen till jobbet och tvärtom” Redan efter första månaden kommer dock funderingarna på

”Det är en norm att ha bil. Jag tror att många köper bil oreflekterat, ja bil ska man väl ha. Att man inte ställer sig frågan: Behöver vi bil? Det är en del av att vara vuxen och det är svårt att komma ifrån det.”

hur cyklingen ska påverkas av vädret. Och människor runt omkring talar också gärna om vädret som ett hinder.

”Vädret kommer att bli en utmaning framöver. Vi hade ju en situation när det var dåligt väder, det var regn och det är ju inget konstigt med det, men du [talar till den andra vuxna i familjen] blev jätteirriterad för man kan ju inte cykla när det regnar! Det är ju bara att ta på sig regnbyxor. Så då fick du låna av mig.”

Även om många varutransporter också går att lösa med cykelvagn, till och med att för att köpa 75 kilo cement, så upplever familjen att just transporter är ett problem eftersom inte alla parkeringar och infarter till varuhus är anpassade efter cykeltrafik.

”Umeå ska ju vara en cykelstad, men det fungerar inte överallt”

Bilfritt i en social kontext

Det var ingen utanför familjen som var med och fattade beslut om att vara med och prova ett bilfritt liv och familjen menar att de inte bryr sig om vad andra tycker utan att det är deras val. Deltagandet sker dock inte obemärkt och de får båda positiva och ifrågasättande kommentarer.

Familjen märker att andra upplever att familjen är begränsad och erbjuder därför skjuts. Familjen förstår att det är i all välmening, men väljer ändå att i nästan alla fall ta buss eller cykel hellre än att någon ska sätta sig i en bil och åka extra för att hämta och lämna dem.

”Det är ju nästan som om vi skulle köra bil själva och det var ju det vi ville bort ifrån. Det är skillnad på att åka med någon som ska åt samma håll, den typen av skjuts eller samåkning är okej”.

De reflekterar över andras synpunkter:

”Vi har flera vänner som redan är bilfria, så för dem är det inte konstigt.”

”Det är en norm att ha bil. Jag tror att många köper bil ore-

flekterat, ja bil ska man väl ha. Att man inte ställer sig frågan: Behöver vi bil? Det är en del av att vara vuxen och det är svårt att komma ifrån det.”

”Jag kommer från en familj där bil är en självklarhet, det är nästan som en del av identiteten”

I slutet av testperioden pratar familjen gärna med sina vänner om fördelen med att leva utan bil och att det går att ändra vanor.

”För vissa är det ju svårare.... men vi säger att man ju ändå kan minska genom att tänka annorlunda med de ärenden man gör, att skriva en lista och göra flera saker på samma resa. Att man tänker lite så... det funkar om man är beredd att ge upp lite av flexibiliteten. Vissa av våra kompisar säger att det är viktigare än annat. Ibland är det svårt att övertyga dom. Dom vill ha det flexibla livet”

Vardags- och helgaktiviteter

Familjen upplever att de behöver planera mer än tidigare vilket även gäller för handling av mat. De provar att handla mat online och det skapar ett nytt beteende, att sitta hemma och beställa mat efter att barnen somnat och sen få den hemkörd. Familjen upplever flera fördelar, dels att de inte behöver ha med barnen till affären, något som också kunde skapa stress, dels att impulsköpen minskar. Själva planeringen och att handla koncentrerat bidrar också till att de tar till vara det som finns hemma innan de beställer nytt och att matsvinnet därför minskat. Men en av de vuxna tycker också att det blivit tråkigare:

”Jag gillar ju att handla! Och vill gärna kunna välja grönsaker och frukt själv så att jag får det som ser bra ut, som känns hållbart.”

Familjen upplever att de anpassar de helgutflykter som genomförs efter ett bilfritt liv. De gör aktiviteter anpassade efter busstillgänglighet eller stannar i närområdet.

”Det kan vara en promenad i skogen, det är sett ur [barnets] ögon ett fantastiskt äventyr. Att man inte lägger sina värderingar i vad som anses vara att ”man har gjort något” på helgen.”

En månad efter – bilen är en tidskapare

Familjen har mycket blandade känslor efter sina tre bilfria månader vilket leder till diskussioner vid köksbordet när de tre bilfria månaderna ska utvärderas. Det finns en vilja att förändra och en tro på att familjen skulle klara att ändra beteendet, men dessa krockar med en känsla av att bilen ger familjen kontroll och skapar tid vilket gör att den fyller en betydelsefull funktion i vardagspusslet.

Familjens största oro innan de parkerade bilen i tre månader var relaterad till det de kallar vardagspusslet. Reflektionerna efteråt handlar också mycket om detta och de konstaterar att i detta pussel blir bilen en tidskapare. I vardagspusslet finns aspekter som handlar om att med bilen kan familjen göra flera aktiviteter efter varandra och barnen

kan få en vilopaus i bilen. Det finns också en upplevelse av att tiden på veckorna under det bilfria livet åts upp av det vardagliga och att ärenden fick skjutas till helgerna och utföras på bekostnad av sociala aktiviteter för nöjes skull.

”Tiden spelar stor roll. Jag upplevde att vardagen blev fördröjd. Och det tog på krafterna, passa tider, på med alla ytterkläder, gå till busshållplatsen och nån gång får man inte åka med för att vagnen inte ryms”

Den ena föräldern konstaterar också att vädret har stor betydelse för den här känslan. När de kunde cykla var situationen enklare. Vardagsresorna och den upplevda stressen gick att hantera under testperioden, men sen har den här föräldern återgått till att använda bilen på samma sätt som tidigare. Dock med förhoppning om att beteendet ändras igen när det blir barmark.

”Vi har lärt oss att det finns alternativ och att det går att lösa, men det får inte bli på bekostnad av barnens tider. Jag har aldrig tidigare pratat om att vara utan bil, men nu gör vi

”Tiden spelar stor roll. Jag upplevde att vardagen blev fördröjd. Och det tog på krafterna, passa tider, på med alla ytterkläder, gå till busshållplatsen och nån gång får man inte åka med för att vagnen inte ryms”

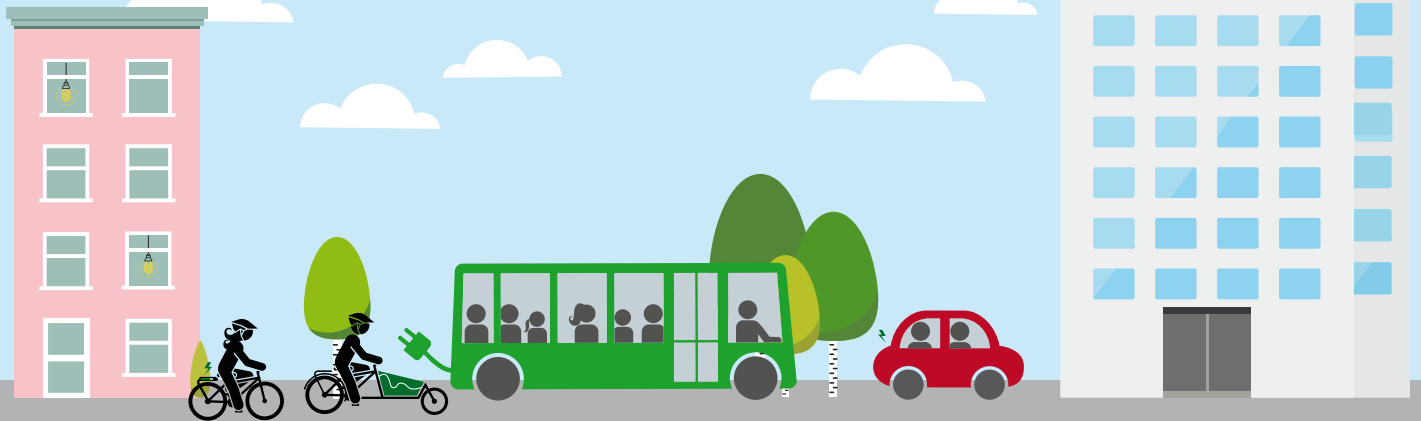
det, fast senare.”

I vardagspusslet finns också familj och vänner och innan testperioden berättade familjen att bilen har stor roll i det sociala livet och den känslan har förstärkts under de tre månaderna. Familjen vill kunna hälsa på familj och vänner utan att det kräver för stora resurser i form av tid och kraft och de upplevde i slutet av testperioden att de var mindre glada för att de känt att de inte kunnat upprätthålla sociala relationer som de velat.

”Det har känts tråkigt att inte hälsa på, men jag har tänkt att det blir mer av det sen eller att det ju var bara för att det var kallt ute, eller att vi hade stannat hemma ändå. Jag har försökt hitta andra förklaringar också, men det handlar nog om transporten”

En förälder menar att det finns en vilja att göra en livsstilsförändring och utifrån de val som görs i vardagen kan familjen i stort sett leva utan bil och för de särskilda händelserna kan de hyra bil. Det är möjligt att aktivt välja andra transportmedel före bilen och förändra såväl vardag som helg.

”Det är en positiv känsla när man ser att det fungerar att vara utan bil – att vi kan ställa om till kanske 80-90 procent”



”Vi prioriterar annorlunda. Vi är hemma mer, vi är mer i närområdet, vi planerar matlagning bättre – vi skriver lista och handlar på nätet. Det är ett framgångsrecept utan dess like!”

”Vi har lärt oss att vi inte behöver göra allting på en gång som vi gjorde förut. Det blev för mycket för alla i familjen” Vädret (januari/februari) påverkar dock fortfarande beteendet.

”En dag när det var jättekallt så tog vi bilen till förskolan eftersom [barnet] frös så när vi gick till busshållplatsen. Men dagen efter var det inte lika kallt så då tog vi bussen igen.”

Redan vid den här tiden på året pratar familjen om hur det ska bli till sommaren, en årstid då de tidigare använt bilen mer utflykter än under höst och vinter. De konstaterar att det går att välja resmål efter cykel.

”Vi har gjort så förut också, men sen föll vi tillbaka till att det är enklare att ta bilen. När man vill ha variation [mellan sjö och hav] då har vi inte kommit på något bra sätt att komma dit [till havet] med cykel, så nu funderar vi på lådcykel. Det kommer säkert barnen att älska”

Det finns, trots lite skilda upplevelser, en positiv känsla efter den bilfria tiden av att det är möjligt att förändra sitt beteende och sina vanor, kanske inte allt på en gång och kanske inte alltid i förhållande till barnen. De vuxna kan ju också ändra sitt beteende när inte barnen är involverade.

”Ett mycket praktiskt exempel var när jag skulle åka hit [universitetet] i går kväll och första bussen gick förbi mig. Och då var det 15-20 minuter till nästa. Och när jag väl konstaterat att det var rätt hållplats så var det tio minuter kvar. Tidigare hade jag bara gått tillbaka hem och tagit bilen. Men när man tänker på det, jag kommer inte att spara in så mycket i tid för jag måste skrapa rutorna och sopa av den, bilen kommer att vara kall och den drar jättemycket bensin,

jag kommer att få betala för parkering. Men allt det här – rent praktiskt är det mycket enklare att bara vänta och gå på nästa buss. På så sätt har mitt tankesätt förändrats”

Samtidigt finns en medvetenhet om att förändringar i vardagen, till exempel ändrade arbetstider, kan medföra att familjen omvärderar allt igen. Familjen konstaterar också att de tidigare skaffat eller bytt bil utifrån förändring i familjesituationen och att det sedan är lätt att behålla vanor och beteenden, fast situationen ändras. De funderar nu över hur livet ska bli när en vuxen byter arbetsplats och en annan ska förändra arbetstid, aspekter som gör att familjen ifrågasätter om det just nu, i detta skede av livet, är möjligt för dem att leva utan bil.

”Jag tycker att vi måste ju tänka på miljön och det försöker vi göra. Så när vi vet mer om var vi ska jobba, när [x] får fast tjänst och när vi vet var vi ska bo, då får vi fundera igen. Barnen är små och det finns inga alternativ som är vettiga som gör att vi kan hämta barn i rimlig tid.”

Familjen upplever ändå att de kan göra vissa val. De letar till exempel efter hus och tänker att de ska flytta dit de inte blir beroende av bil utan kan åka buss eller cykla. Familjen talar också om nödvändiga och onödiga resor och att de lärt sig mycket om skillnaden mellan dem. Onödiga resor som att handla mat eller ta bilen till jobbet kan ersättas med buss eller cykel. Nödvändiga resor, dit det inte går att ta sig med buss, resor till familj och vänner som har stor betydelse och vid transporter av stora saker – till dessa resor vill de ha möjlighet att använda egen bil.

”Det är en positiv känsla när man ser att det fungerar att vara utan bil – att vi kan ställa om till kanske 80-90 procent”



”Den här utmaningen var kopplad till att vi har ett miljösamvete som gnager. Kosten och hur man transporterar sig är ju ändå det som påverkar mest. Så målet är att minska det egna avtrycket”

Skolbarnsfamiljen

Familjen består av två vuxna och 2-5 barn i åldrarna 1-17 år. Den här berättelsen omfattar främst de barn som är mellan sju och elva år. En vuxen använder bilen i stort sett varje dag till jobbet dit det är cirka sex kilometer, medan den andra vuxna cyklar 500 meter till arbetsplatsen. Barnen har mellan 500 meter och 1,5 kilometer till förskola och skola. På vardagar och helger används bilen för att skjutsa till träningar och matcher, och för att hälsa på vänner, handla och för spontana utflykter. Familjen handlar gärna ekologiskt och svenskt, men ibland styrs inköpen också av priset. De handlar allt mer second hand, både saker och kläder, men även nytt.

Familjen väljer att ha bil eftersom det är enkelt och bekvämt och den ses som tidsbesparande.

”Det är en norm. Vi har inte tänkt tanken att vara utan bil”

Informationen om projektet väckte ändå tankar om att det skulle vara intressant att prova hur bilberoende familjen är.

”Den här utmaningen var kopplad till att vi har ett miljösamvete som gnager. Kosten och hur man transporterar sig är ju ändå det som påverkar mest. Så målet är att minska det egna avtrycket”

”Jag har tänkt många gånger att vi nog skulle kunna åka mer buss och cykla... jag har ju sett bilruschen på morgnarna och det är många möten jag kommer för sent till för att jag sitter fast i trafiken”

”Bilen är också en stor kostnad så det ska bli intressant och nyttigt att se om det fungerar att vara utan bil”

Innan det bilfria livet påbörjas uttrycker familjen en oro över hur det ska gå att hantera barnens aktiviteter som är utspridda över hela Umeå, att det ska bli problem med storhandling och så funderar de över hur alla transporter kommer att påverkas av vädret. Det finns också en viss oro över hur de ska hantera situationen om någon blir plötsligt sjuk.

Men familjen ser också fram emot att utmana sina egna föreställningar om att de har ett behov av att köra bil och att anta utmaningen som ett familjeteam och se hur de kan lösa det tillsammans.

Livet utan bil fungerar under en begränsad tid, men hur blir det sen?

En månad in i det bilfria livet berättar familjen om ett vardagsliv som i stort fungerar bra, ibland till och med bättre än de tänkte innan.

”Det är smärtfritt eftersom det fortfarande går att cykla överallt”

Familjen känner inte heller att de avstått något ännu, utan de har bara planerat om, till exempel att vänner kommer till dem istället för tvärtom.

Samtidigt börjar de vuxna fundera över om barnen kommer att ställa upp på att vara utan bil efter de tre månaderna eftersom det bilfria livet innebär att helgernas resor till olika aktiviteter tar så mycket tid och kraft.

Den kommande årstidsförändringen är ännu inte påtaglig men vetskapen om att den är på väg gör att familjen funderar över framtiden. Eftersom ingen i familjen egentligen

pendlat med buss tidigare så är de fundersamma på hur det ska gå, både i vardagen och på kvällar och helger.

”Vi har egentligen aldrig åkt buss på vintern, bara hört om hur det är med försenade bussar”

En av de vuxna, som tidigare använde den privata bilen i tjänsten, inser nu hur mycket bilen körts i olika jobbsituationer och att det blir en omställning för hela arbetsplatsen att hen inte längre har bil utan använder cykel. Det handlar således inte längre om en enskild individs förmåga att ändra ett beteende, utan om en hel arbetsplats förmåga och kapacitet. Individens val ger oväntade ringar på vattnet och leder till diskussioner på ledningsnivå.

Efter ytterligare en månad konstaterar familjen att ”Hösten är mild och cykelvänlig” och att ”Livet rullar på. I det vardagliga livet är det inte så stor skillnad, utan det är mest kopplat till helgerna och barnens aktiviteter. När det kommer till aktiviteter som rör barnen så saknas bilen. Jag avstår gärna de utmaningar det innebär att försöka transportera barnen till olika aktiviteter vid olika tidpunkter på dygnet. Om bilfritt skulle vara en livsstil skulle vi inte kunna ha dessa aktiviteter utan vi skulle vara tvungna att göra andra val också”

Samtidigt kommer de vuxna på nya strategier för att hantera transporter, exempelvis att gå tidigare från jobbet för att ordna transport för barnen och sedan jobba under barnens aktivitet. Familjen konstaterar också att de ändrat beteende och mer utgår från de nya förutsättningarna och det bilfria livet än tidigare.

”Från början ville jag ha kvar ungefär samma beteendemönster. Jag ville göra alla dom sakerna som vi gjorde med bil och så försökte jag hitta en lösning för det. Det är inte så idag, utan nu tänker vi mer på att det ska vara enkelt, vad kan vi göra som är smidigt när vi inte har bil. Helt annat

”Och är det slut på mjölk så är det. Jag åker inte ut extra för det utan då får det vänta till nästa handling. Vi har blivit bättre på att planera och handlar bara det vi behöver. Vi ser det inte som ett problem utan något positivt”

tankesätt! Och att det gått så fort – det är ju otroligt! Att man ställer om sig. Jag tänker att beteende är så djupt rotat i människor så för att ändra så fort måste det ju vara något positivt. Vi har gjort en livsstilsförändring som kommer att bli större – vi är bara i startgroparna nu. Jag kommer aldrig säga att jag inte vill ha någon bil dom närmaste tio åren. Den behövs, men jag kommer att göra valet att finns det alternativ så får bilen stå.”

Trafikslag och aktiviteter

Familjen konstaterar efter ett par månader att elcykeln har gått många mil och att de till de allra flesta av dem skulle ha använt bilen. Förutom att det går lätt och fort att ta sig dit individen vill så framhåller de också den fördel det är att transportera varor, exempelvis mat, från dörr till dörr jämfört med bilen där parkering ändå oftast är en bit från dörren, både vid affären och hemma. Cykelvagnen är väl använd och den fungerar bra för matinköp och familjen handlar så mycket som ryms i vagnen och i cykelkassarna. En ny ryggsäck införskaffades i början av testperioden och den används också för vissa matinköp.

”Och är det slut på mjölk så är det. Jag åker inte ut extra för det utan då får det vänta till nästa handling. Vi har blivit bättre på att planera och handlar bara det vi behöver. Vi ser det inte som ett problem utan något positivt”

Familjen cyklar så länge vädret tillåter. Cykelpendling till jobbet upplevs positivt och en fördel är att med elcykeln kommer man fram utan att bli svettig. Den andra är att det till och med går fortare än att åka bil.

”Jag hade aldrig kommit på detta med elcykel om jag inte fått prova”

De hyr lådcyklar för längre utflykter och hade gärna haft en egen, men det finns i nuläget ingenstans att förvara den där de bor.

När vädret ändras åker familjen mer buss än tidigare till barnens aktiviteter, för helgutflykter och för de vuxnas jobbärenden. Bussresorna jämförs ofta med bilåkande och tidsaspekten spelar stor roll för upplevelsen.

”Det är enkelt och bekvämt. Man upplever att man sparar mer tid [att åka bil] än man gör. Det inser jag nu när jag tar buss. Man slipper ju leta efter parkering och så vidare”

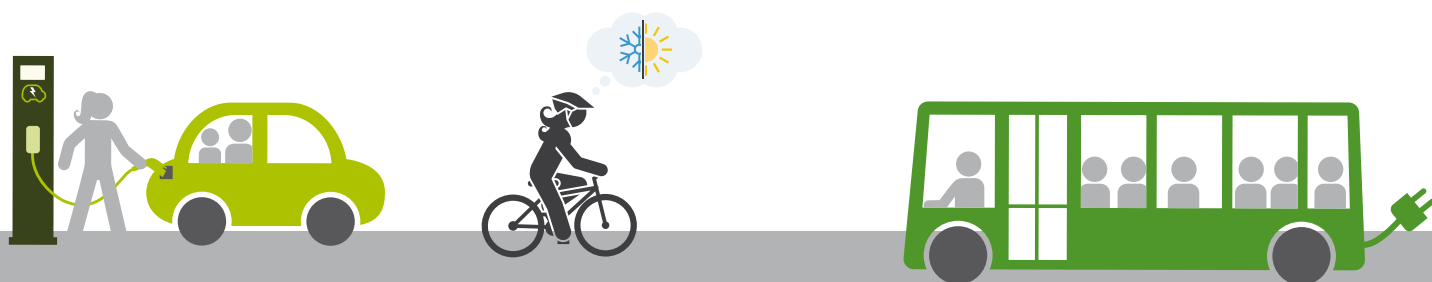
”Det går bra, men man måste planera och ta med i beräkningarna att det ibland tar mer än dubbelt så lång tid som med bil. Tidsåtgången blir mycket större, men komforten är ingen skillnad. Det är ju väldigt lätt att åka buss, man bara går in och sätter sig och kan åka precis dit du ska. Allt sånt funkar jättebra”

Familjens förmåga att planera utmanas också när de ska åka buss allihop och passa en tid.

”Bilen går när alla är klara, men så funkar det ju inte nu. Men det är väl en del av utmaningen med den här perioden, att vi ska lära oss detta”

Men de upplever också att, även om de själva planerar, så

”Klimatsmart har blivit ett ord i vår familj och vi har fått ett annat tänk. Det handlade inte bara om att inte köra bil utan det har blivit ringar på vattnet även för andra val”



hjälp inte det alltid för att komma i tid dit de vill.

”Viktigt att tidtabellen hålls, bussarna kan inte åka för tidigt, inte ens en minut, för om jag kommer från en annan buss så missar jag den. Sen vet jag att det finns vissa stopp där de verkligen måste vänta in tiden, men hur ska jag veta vika det är?”

Familjen konstaterar att, förutom att bilen går när familjen är redo, så är det också en annan aspekt som är bekväm med bilen

”... kanske är det typiskt svenskt, man tycker att det är lite bekvämt att få vara för sig själv. På bussen kan man ju vara tvungen att sitta bredvid någon man inte känner, eller lyssna på någon annans musik. I bilen gör man ju tvärtom, bestämmer vilken musik vi ska dra på, det är en sorts frihet och bekvämlighet”

Familjen lär sig också att redan vid utresan även kontrollera busstidtabeller för hemresan så att de bättre kan planera efter träningar och matcher. De berättar om att de missat en buss och fått vänta länge på nästa när barnet och en vuxen hängde kvar efter en träning och bara pratade. Samma miss tag gjordes efter en match vilket innebar att de upplevde att tidsåtgången förlängdes i onödan.

Transporter till träningar och matcher upplevs som en aspekt som tar mycket kraft och energi. Och familjen hade inte riktigt tänkt på hur svårt det är att resa med buss till vissa platser i Umeå.

”Träning i nytt område. Vi hade inte tänkt på hur komplicerat det är att ta sig dit med buss innan vi anmälde. Träning- en börjar dessutom tidigt på kvällen. Jag vill inte begränsa

barnens möjligheter för att vi inte har bil”

”En dag var min sväger här och jag lånade hans bil för att skjutsa till träningen. Och när vi åkte hem tänkte jag åh herregud är vi hemma redan! Det var ju 45 minuter före vi brukar komma hem [när vi åker buss]”

Tiden i kollektivtrafiken ses också som värdefull eftersom den kan användas till att prata med varandra eller att göra läxor.

Bilfritt i en social kontext

Det bilfria livet startar diskussioner bland vänner, kollegor och föräldrar i barnens aktiviteter. Många är nyfikna och stöttande och tycker att det är ett intressant test och de upplever positiva reaktioner på idén om att leva utan bil. Samtalen handlar också om vilka livsval man gjort som gör att man vill ha bil. Det är, för dem, nya diskussioner. Men familjen upplever också att deras val väcker känslor som de inte hade förväntat sig och som de relaterar till normen om att barnfamiljer har bil.

”En viss provokation till och med”

Tidigt i det bilfria livet förstår familjen hur normen om att barnfamiljer förväntas ha bil upplevs av den som inte har bil.

”Den normen är så stark och vi hade inte reflekterat över det. Nu gör vi det. Man skriver inte ’behöver du skjuts’ utan alla förväntas ha bil [gäller kalas, träningar och matcher].” Familjen upplever att det finns stöttning från familj och vänner och de får hjälp av föräldrar i laget och någon gång också av grannar eller andra familjemedlemmar för att barnen ska kunna fortsätta med sina aktiviteter. Det går än så länge bra

eftersom de också kan cykla till vissa aktiviteter.

Efter två månader börjar det kännas mer obekvämt att be om hjälp med skjuts.

”Samåkning bygger ändå i grund och botten på någon form av ömsesidighet, att man ger och tar. Men vi kan inte erbjuda skjuts tillbaka”

De vuxna känner sig inte heller längre så delaktiga i barnens aktiviteter eftersom de inte kan följa med på matcher. Det skapar en känsla av att vara en mindre engagerad förälder.

Upplevelsen av att det finns en stark norm om att barnfamiljer har bil har förstärkts och familjen har börjat reflektera över hur andra familjer har det.

”Det är ju ändå ett helt lag som ska transporteras. Hur ser det ut egentligen i det här laget? Har alla bil? Och jag tänker, vi har gjort det här valet och det är under en begränsad tid och vi får köra tillbaka sen när vi har bil igen, men jag tänker på alla de föräldrar som inte har bil. Att varje helg, om de ska låta sina barn spela i det här laget, så måste de fundera över hur barnet ska ta sig till och från och behöva ringa runt och vara besvärlig, som jag upplever nu, så hos mig har det väckt en väldigt medkännande känsla”

En månad efter testperiodens slut – bil och livsstilsval

Efter testperiodens slut reflekterar familjen över vilken roll bilen har i förhållande till livsstilsval. De tre familjer som ingår i typfamiljen reagerar olika och därför presenteras de här var för sig.

En familj konstaterar att bilen är förknippad med en livsstil som de inte är redo att ändra på just nu. De skulle inte kunna leva som de gör utan bil, men de skulle kunna leva utan bil.

”Vi lever ett liv som bygger på att vi har bil. Vi kan ha nya aktiviteter varje timme. Utan bil måste man ju ändra det beteendet. Vi tvingades ha ett luftigare schema utan bil och det är klart att det var tufft, men också befriande. All extra tid som gått åt till träningar och matcher för att vi inte haft bil. Det går en begränsad tid, men inte jämt. På slutet såg barnen gärna att vi samåkte istället för att ta bussen, i alla fall hem från aktiviteter. Just nu kan vi inte tänka oss ett bilfritt liv, med det liv vi lever, men man kan ju fundera över vilken bil man kör och att ta bort onödiga resor, okynneskörning kortare sträckor.”

Upplevelsen av att ha varit utan bil och att vara beroende av samåkning och hjälp från andra har medfört att en av de vuxna inte längre tar för givet att andra har bil utan frågar om det är någon som vill åka med. Det gäller barnens aktiviteter men också på jobbet där denne konstaterar att det är

”... onödigt att flera kör till samma ställe med olika bilar”. Familjen har dock inte gått tillbaka till att använda bilen på samma sätt som tidigare, utan vid den aktuella tiden (februari) används den för att spara tid och när det är för kallt.

”Vi kommer att använda bilen färre gånger men till längre sträckor, vilket känns mer motiverat”

Familjen är också medveten om att behoven ändras när barnens aktiviteter byter säsong och behovet av skjuts minskar eftersom sommaraktiviteterna är på cykelavstånd.

”Vi kommer att använda bilen färre gånger men till längre sträckor, vilket känns mer motiverat”.

När familjen utvärderar det bilfria livet konstaterar de också att de lärt sig att tänka på fler aspekter relaterade till miljön.

”Vi tänker över vårt övriga resande också. Vi åker mer tåg. Man tänker nästa steg också när det gäller transporter, när vi nu börjat någonstans. Kan vi ta tåg istället för flyg? Miljön är fortfarande den stora grejen, ekonomin inte lika viktig”

En annan familj berättar att bilen knappt använts en månad efter testperiodens slut.

”Jag är så less på att skrapa rutorna så bilen får stå. Jag började inte använda den på en gång heller”

Familjen åker buss och den vuxna pendlar till jobbet med buss, vilket denne inte hade gjort utan att delta i testet. När det blir barmark kommer cykeln fram igen. Samtidig konstaterar familjen att det bilfria livet gjort att det blivit påtagligt hur mycket bilen kostar i skatt, försäkring och drivmedel varje månad. Familjens positiva upplevelse av det bilfria livet gör att de nu diskuterar om de behöver äga en egen bil, ens för de utflykter de vill göra när det blir sommar.

Den tredje familjen har kvar sin bil, men använder den på ett helt annat sätt än tidigare, främst för längre resor där kollektivtrafiken inte fungerar för familjen och för barnens aktiviteter. Vardagen fungerar bra, om inte bättre, utan bil och familjen som upplevde att de var friskare under testperioden fortsätter att röra på sig genom att cykla och promenera. Testperioden har dock framför allt bidragit till en livsstilsförändring.

”Klimatsmart har blivit ett ord i vår familj och vi har fått ett annat tänk. Det handlade inte bara om att inte köra bil utan det har blivit ringar på vattnet även för andra val”

Familjen berättar att de handlar mer ekologiskt och att de upplever att de har råd att satsa på kvalitet eftersom matsvinnet har minskat. Barnen har också fått med sig erfarenheter som de använder i skolarbetet

”Vi har lärt oss att tänka lite annorlunda, exempelvis när man beställer något så ser man till att det levereras någonstans dit det är enkelt att ta sig med buss eller cykel”



Tonårsfamiljen

Familjen består av två vuxna och två tonåringar, 13-17 år och i familjen finns också en hund. De bor i lägenhet. De vuxna har mellan tre och nio kilometer enkel väg till jobbet och använder bilen i stort sett varje dag för jobbpendling och en vanlig vardag händer det också att de handlar på vägen hem från jobbet. Bilen kan också användas för transporter till såväl vuxnas som tonåringars träning eller för ärenden på kvällarna. Tonåringarna åker mycket buss eller cyklar till sina respektive skolor.

På helgerna används bilen för utflykter, för att hälsa på vänner eller för besök på externa köpcentra. Familjen har en aktiv fritid där de gärna vandrar eller åker till fjällen. I vardagen gör de ganska medvetna val och köper gärna kravmärkt, ekologisk och/eller närodlat mat. De handlar ibland second hand, och säljer hellre än slänger sådant de inte längre behöver själva.

Familjen upplevde att de hade ett behov av bil när barnen var små och även i skolåldern när de behövde skjuts till olika aktiviteter. Sedan har familjen fortsatt att äga och använda bil även om familjesituationen förändrats och barnen numera är tonåringar och mer eller mindre självgående. Familjen vill ändå fortsätta att ha bil dels för att det också finns en hund som kan bli sjuk och veterinären finns utanför stan, dels

av bekvämlighetskäl, att kunna vara flexibel och att bilen kan lastas med det som familjen vill ha med sig.

De vuxna har, trots känslan av bekvämlighet, ändå börjat ifrågasätta om familjen behållit ett beteende, att alltid använda bilen som första alternativ, trots att behoven ändrats och de ser mest fram emot att få möjlighet att testa denna hypotes och att utmana sina egna föreställningar om både det egna bilåkande och om kollektivtrafiken. Familjen ser fram emot att kunna använda pengarna till något annat än bensin och parkeringsavgifter. De hoppas också på att hälsan ska påverkas positivt av att de cyklar mer än tidigare. En ytterligare bidragande orsak till att prova att leva utan bil är en känsla av att vilja bidra till en bättre miljö.

När de såg information om projektet tänkte de:

”Jo, men jag vet ju att man håller på med mycket okynneskörning. Min bil står ju här. Jag körde mycket bara för att den fanns. Man kände sig osäker eller stressad och då är det lätt att ta den utan att man tänker på det”

”Vi har sagt att vi ska försöka, men sen är det så lätt att man faller tillbaka in i gamla vanor, men nu är det nån som kollar!

Familjens oro inför att vara utan bil i tre månader handlar till stor del om sjukdomar både för hund och människor och

hur transporter i så fall ska lösas med kort varsel. Men oron är också relaterad till mer praktiska aspekter såsom hur de ska hantera storhandling och transporter av större saker. Familjen funderar också över tid i förhållande till kollektivtrafiken, om det ska bli mycket ställt tid mellan transportmedel och hur de ska klara av att planera såväl vardag som fritidsaktiviteter utifrån den nya situationen.

Den egna kapaciteten

Efter en månad utan bil konstaterar familjen att det går över förväntan. Mest tack vare elcykeln som gör transporter både enkla och lustfyllda vilket medför att familjen än så länge inte upplever några begränsningar. De vuxna upplever att det är kul att cykla, att de nästan känner sig som barn igen och tar omvägar för ärenden bara för att det är skönt att vara ute.

”Jag tycker att det är ganska tydligt som i måndags när vi skulle på föräldramöte. Det började halv, jag var hemma 25 i sex och sen skulle vi hinna äta något och då var jag så jäkla irriterad och ska jag nu behöva cykla också! Men sen när vi väl började cykla, det går så fort och så kan man prata och innan vi var framme vid [skolan] så var jag på bra humör igen för då hade jag vaknat till och fått en liten kick”

De upplever också att det är bekvämt med elcykel, varor kan tas från dörr till dörr, ibland till och med fortare än med bil. Men att de också måste planera på ett annat sätt än tidigare.

”Vi har lärt oss att tänka lite annorlunda, exempelvis när man beställer något så ser man till att det levereras någonstans dit det är enkelt att ta sig med buss eller cykel”

Men de vuxna reflekterar också över hur olika förutsättningarna är att leva bilfritt om familjen har tonåringar eller småbarn. Tonåringarna klarar sig mer eller mindre själva och det gör att familjen upplever att de kan frigöra sig från bilen, men när de tänker tillbaka på småbarnsåren så förstår de inte hur det skulle ha gått utan bil.

Familjens vuxna vill visa tonåringarna att det mesta går att lösa utan egen bil och vid något tillfälle har familjen hyrt bil via bilpoolen för att hantera transporter.

”Att hyra bil var ju också lite för att visa dem (tonåringarna) att det är rätt okej att inte ha egen bil utan att man kan lösa det ändå och slippa mycket kostnader och mek runt omkring”

Efter två månader är familjen säker. De behöver ingen bil. I alla fall inte nu eftersom de upplever att vintern är en tid med ganska inrutade vanor. Möjligen i sommar, när det aktiva livet med vandring och utflykter börjar igen. Beslutet att sälja bilen är en direkt effekt av deltagandet i testet och familjen är tämligen säker på att de om de inte varit med fortfarande haft bil.

”Tänker inte längre på det utan det är det nya livet. Man har det man har, cykeln eller bussen, och anpassar sig efter det”

”Det är ju så med vanor och beteenden att först när man

börjar med något nytt så är det motstånd, men sen vänjer man sig”

”Den tidsvinst jag tänkte att det var att ha bil fanns nog bara i mitt eget huvud”

Det är inte bara vardagsresorna som fungerar utan familjen har också varit på vandring och då tagit tåget. Det krävdes mer planering, men det gick.

Familjen väljer att prova olika lösningar för att handla mat. Ett sätt är att använda elcykeln och fylla lastkassar och cykelvagn med så mycket det går, vilket de snart inser är mer än de tror.

”Vi rymde till och med 16 kilo hundmat”

Ett annat sätt är att göra inköp online från någon av de stora matkedjorna.

”Det är ju också en del i det här, att planera.... Jag har tagit hemkörning, riktig storhandling och fyllt skafferi och frys. Och det leder till att man äter bättre och mer planerade måltider, än när man småhandlar, springer in och köper mjölk och samtidigt slänger ner någon middagsmat! Så det ger lite ringar på vattnet, att man måste strukturera livet bättre” Ytterligare ett sätt att lösa handling är att hyra bil från bilpoolen och kombinera det med tonåringens övningskörning som annars är svår att få till utan egen bil.

När vädret gör att det inte är så lätt att cykla längre kan det hända att familjen väljer mataffär efter hur långt avstånd det är mellan affär och busshållplats. Familjen reflekterar allt mer över hur de gjorde tidigare:

”Jag har ju använt bilen hur mycket som helst, i onödan.

Men just vanan, att ta bilen, det har jag ju insett nu, det är i onödan att köra bil på det sättet. Eller att ta bilen till affären. Man kan ju gå dit och ta bussen hem om det skulle vara så”

Familjen konstaterar också att de använder e-handel mer

”Jag har ju använt bilen hur mycket som helst, i onödan. Men just vanan, att ta bilen, det har jag ju insett nu, det är i onödan att köra bil på det sättet. Eller att ta bilen till affären. Man kan ju gå dit och ta bussen hem om det skulle vara så”

än tidigare, framför allt för kläder och andra produkter och de berättar om ett tillfälle när de skulle köpa en ryggsäck.

”Om vi hade haft bil hade vi säkert kört runt och jämfört och fort hade det gått fyra mil. Att hämta paket går bra med cykel eller buss”

Bilfritt i en social kontext

Familjens beslut att vara med i projektet och att fortsätta leva utan bil kommenteras och diskuteras av familj, vänner och kollegor. På en arbetsplats finns många kollegor som är miljömedvetna och har gjort aktiva val på ett annat sätt än familjen gjort så där upplever den vuxna ett stöd och en förståelse för att de valt att delta.

”När jag har pratat om det på jobbet, vardagsmotion, bättre hälsa, mer pengar över och lite mindre miljöförstöring, då håller folk med.”

”Men det är ingen som har sagt att de vill prova själva”

Det har ingen betydelse vad andra tycker om familjens val att vara med i projektet. Men familj och vänner blir ibland involverade i det bilfria livet för att familjen behöver hjälp att lösa olika situationer. Vid ett tillfälle skulle familjen på en längre resa som inte gick att lösa med varken tåg eller hyrbil och de fick då ta stöd av andra familjemedlemmar.

Den ena föräldern konstaterar: ”Vi har ju alltid varit den som haft bil eftersom vi är den största familjen. Men de visste ju att vi var med i det här testet”

Den andra svarar: ”Nej, men det kändes väl så där ändå. Det tog inte emot, men det kändes ovant. Men jag är skeptisk till att vi inte kan styra själva”

En av tonåringarna övningskör och det har blivit mer komplicerat utan egen bil. Ibland hyr de bil för att köra och ibland lånar de morföräldrarnas. Det fungerar, men kräver mer planering jämfört med tidigare när de kunde övningsköra på kvällar eller helger när de hade en stund över. Familjen har också lånat bil av morföräldrarna i samband med ett sjukdomstillfälle.

”Det är klart att det går, men det krävs ju att dom är hemma och att bilen är ledig”

Känslan av att det går att leva utan bil och att familjen inte påverkas av vad andra tycker om deras val ändras efter de tre månaderna, när de upplever att det inte längre är lika accepterat att säga att familjen inte kan skjutsa tonåringarna för att de inte har bil. Mer om det senare.

Fysiska resurser, väder och trafikslag

Projektet har gett förutsättningar för förändrade resvanor genom busskort och elcykel. Tidigare använde de vuxna i familjen bilen varje dag för jobbpendling vilket innebär att livet utan bil medför att de måste lära om och planera på ett annat sätt. Elcykeln upplevs som ett verkligt alternativ till bilåkande och redan efter en månad har familjen köpt en egen elcykel för att båda vuxna ska kunna cykla.

”Med elcykeln kan man cykla längre sträckor och inte

riskera att komma fram till jobbet svettig”

Förutsättningarna att cykla i Umeå upplevs goda, med väl utbyggda cykelbanor och planlösa korsningar.

”Det är ett annat flow på cykeln än med bilen. Det hade jag inte upptäckt om vi inte varit med i det här projektet”

När vädret ändras, förändras dock inställningen till att cykla. Loggboken från november, en vecka när det regnade mycket, speglar känslor relaterade till vädret:

”Det funkar ju att cykla, men allt blir blött. Regnkläder blir också lite för instängt, då kommer svetten fast man inte tar i så mycket. Tråkig årstid helt enkelt. Samtidigt är det inte jobbigt nog för att vi ska ta bussen istället, det upplevs som ännu jobbigare för oss att vänta och strula med det” Senare kommer snö och kyla som påverkar batteritiden och

”När jag har pratat om det på jobbet, vardagsmotion, bättre hälsa, mer pengar över och lite mindre miljöförstöring, då håller folk med.”

växlarna fryser. Loggboken visar daglig frustration och en viss uppgivenhet över känslan att tvingas överge friheten och flexibiliteten som funnits genom cyklandet, för busstransporter som upplevs mer utom egen kontroll.

Beroende på när bussresan genomförs upplevs den olika av familjens medlemmar. I rusningstrafik, när bussen är full redan från första hållplatsen, är det en negativ upplevelse, både för människa och för hund. Det är ingen avkoppling och det känns otryggt att ibland behöva stå i en buss full med passagerare.

”Jag är rädd att någon ska trampa på hunden, så jag var alltid stressad redan innan jag kom till jobbet. Man hade redan fått igång pulsen”

Tidsaspekten spelar också stor roll och en negativ känsla av att det tar lång tid att åka till jobbet uppstår.

”Jag fattar ju att bussarna måste åka för att ta upp så många människor som möjligt, men det tar ju oerhört lång tid. Det skulle finnas fler direktbussar. Eller så behövs det fler busslinjer? Det måste bli smidigare med buss för att folk ska välja det. Rent allmänt i samhället, folk är ju stressade, man har inte tid, man tar bilen för att det går fortare. Det blir för stora projekt att åka buss. Alla vill effektivisera sina liv i ett stressat samhälle!”

Det finns också en känsla av brist på förtroende för kollektivtrafiken.

”Man måste ju kunna lita på att man kan komma i tid till jobbet eller mötet. Ska jag då planera att gå till bussen 20

minuter tidigare än jag egentligen behöver, bara för att vara säker?”

En av de vuxna berättar om en morgon som hon upplevde riktigt besvärlig:

”Första bussen på morgonen kom inte, andra bussen körde förbi för att den var full, gissar jag. Fick därför ta en buss till min mammas jobb, hämta bilnycklar, gå till dem och hämta bil för att hinna i tid till jobbet. Mycket stress och irritation över att inte komma iväg när man ska till jobbet”

När det är lågtrafik är upplevelsen annorlunda. Då går det att använda tiden för avkoppling eller för att fortsätta jobba.

”Men om jag ska välja mellan buss och bil så tar jag bilen och om valet står mellan bil och cykel så tar jag cykeln”

Det finns också tillfällen när såväl arbetstider som avsaknad av bil påverkar situationen. I loggboken står det:

”Eftersom jag arbetar kväll/del av natt denna helg så känns det motigt att inte ha bil. Det är kallt, sent och det har varit ett långt arbetspass. Nu kan jag ta hem tjänstebil eftersom jag har första beredskap i morgon, men sen är det inte motiverat på samma sätt så då blir det att kämpa på med cykeln efter arbetspassets slut, men det är bara att klä på sig och vara tacksam för motorn”

En månad efteråt – bilen är såld

När tre månader har gått har inte familjen någon bil längre. Både vuxna och tonåringar upplever att vardagen fungerar bra, ja till och med mer än bra, och de har insett att det inte finns något verkligt behov för de allra flesta situationer utan att det fungerar att använda cykel och buss istället. De märker också av att ekonomin förbättrats.

Men de vuxna är samtidigt ödmjuka för att situationen kan ändras igen, exempelvis utifrån ett upplevt behov av att kunna hämta tonåringarna på helgkvällarna då egen bil skulle bli en trygghet på samma sätt som när barnen var små. De talar om en upplevd stress över att inte ha egen kontroll utan vara beroende av att hyra bil, boka taxi eller lita på att andra föräldrar kan ställa upp.

”Det kanske inte är nån annan som tänker så, men vi gör det. Att säga att man inte kan hämta för att man inte har nån bil. Det ska man bara ha. Och så får vi frågor. Under tiden vi var med i projektet var det som att det var okej, då tyckte folk att det var spännande, nu mer frågande”

”Dina [dottern] kompisars föräldrar får skjutsa dig mycket mer. Jag har tänkt ibland att jag får dåligt samvete för att jag inte kan skjutsa. Men då måste ju dom säga nej om det blir för mycket”

Dottern menar att hon är en tidsoptimist, men att hon tvingats lära sig att planera.

”Nu kan inte mamma skjutsa typ fem minuter innan”.

Det är också en utmaning att familjen väljer att sälja bilen när det är dags för övningskörning. Det har inte varit svårt att vara utan bil, men tråkigt, menar dottern.

”Jag gillar ju att köra och åka bil. Har långtat jättelänge ef-

”Man måste ju kunna lita på att man kan komma i tid till jobbet eller mötet.”

ter att få köra bil så jag tänker att det är jag som köper nästa bil!”

En annan situation som skulle förändra synen på bil är om familjen skulle flytta ut på landet.

”Det är förändringar i livet som skulle få oss att omvärdera beslutet att inte ha bil”

Familjen har ändå blivit medveten om att bilen stod större delen av tiden och att många resor de gjorde med bilen var korta och därmed onödiga att göra med bil.

När familjen utvärderar testperioden utan bil och vad de lärt sig konstaterar de att:

”Stort genomslag att vi så snabbt insåg att vi inte behöver egen bil. Men jag hade inte gjort det här utan projektet”

Familjen upplever också att de mer än tidigare tänker på miljöfrågor och klimat.

”Innan tänkte jag kanske att jag skulle bidra till miljön genom att inte ha bil. Men det här har också gjort att jag har blivit mer intresserad av det, jag har inte varit jättekunnig om utsläpp tidigare. Men nu tycker jag att det är mer intressant, jag funderar mer på vad jag kan göra för att minska utsläppen. Jag har ju tänkt på sopsortering redan innan, men kanske mer nu... Det har gjort att jag blivit mer medveten om hur vi faktiskt påverkar genom hur vi lever”

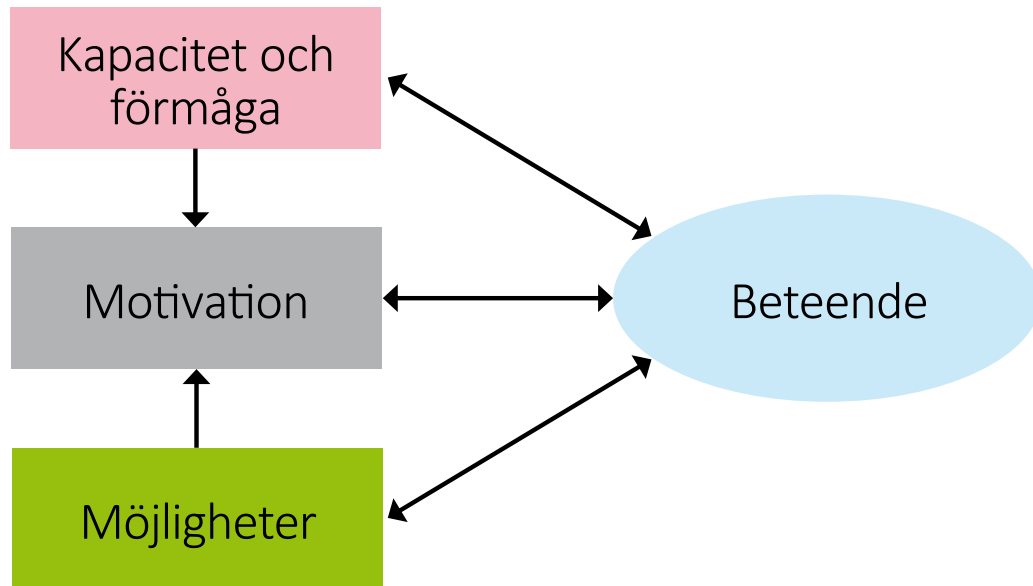
En av tonåringarna berättar om skolarbete som haft fokus på hållbarhet.

”...Sen har vi haft arbeten i skolan om el och återanvändning och skrot. Och hur skrot skickas till andra länder. Men om vi åker buss så bidrar vi inte till allt det där. Jag har tänkt lite mer på miljön, inte tänkt så här tidigare.”

”Med den miljödebatt som pågår kan man kanske klappa sig lite extra på axeln för att man gör ett sånt här val. Det är många som säger att de inte kan klara sig utan bil, som inte är beredda att vara utan bil. Men jag står ju här. Jag tycker att det funkar”

Och så är det kärleken till elcykeln:

”Står bilen på parkeringen så är det väldigt lätt att ta den. Hela det beteendet ersätts av cykeln när den är lika smidig eller lättare”



Figur 1: Beteendeförändringshjulet (hämtat från Mitchie et al, 2011)

Analys av aspekter kopplade till att reducera bilkörande

För att bättre förstå hur och vad som påverkar möjligheten att förändra ett beteende, i det här fallet att reducera eller avstå bilkörande, analyseras familjernas berättelser med inspiration av "The Behaviour Change Wheel" (Mitchie et al, 2011) som är ett ramverk för att förstå beteendeförändringar. Ramverket passar bra för att analysera testet eftersom det trycker på att man kan börja med att förändra beteendet och därigenom förändra motivation. Många andra ramverk fokuserar istället på motivationen först.

Ramverket omfattar aspekterna förmåga/kapacitet, möjlighet, motivation och beteende. Förmåga/kapacitet handlar om individens, eller i det här fallet familjens, kognitiva förmå-

ga att faktiskt bete sig annorlunda, möjligheter omfattar hur fysiska resurser (t ex infrastruktur) och sociala kontext stödjer beteendeförändringen. Både förmåga/kapacitet och möjligheter interagerar enligt den här modellen med motivation. Beteendeförändring sker genom samverkan mellan de tre aspekterna och det aktuella beteendet.

Det innebär att ett förändrat beteende också påverkar förmåga/kapacitet, möjligheter och motivation. Genom att göra nya saker förändras den egna förmågan. Individerna upptäcker nya möjligheter i sin fysiska och sociala kontext, vilket påverkar motivationen. I familjernas berättelser är det tydligt att aspekterna är relaterade till varandra.

Förmåga och kapacitet att förändra ett beteende

Förmåga handlar dels om att kognitivt förstå varför och hur en beteendeförändring görs, dels om egna möjligheter i termer av tid att kunna genomföra förändringen.

Testet "Bilfritt liv" var redan från början inriktat på familjer som hade förmåga/kapacitet att tänka sig att ändra ett invant beteende. Familjerna anmäler sig för att de har en tanke om att de skulle klara en förändring, samtidigt har de förståelse för varför en beteendeförändring kan behövas i ett samhällsperspektiv, relaterat till miljö och hälsa.

Inför den bilfria tiden beskriver de vad de ser fram emot och uttrycker en viss oro för att det ska bli problematiskt, att familjen ska behöva avstå aktiviteter eller att vardagspusslet ska påverkas negativt. Men tron på den egna förmågan att ändra ett beteende är ändå påtaglig och familjerna talar om att de tar sig an en utmaning och att de ska göra det tillsammans som ett team. En månad in i det bilfria livet finns den positiva känslan kvar och familjerna berättar att de lärt sig att hantera den nya vardagen och att omställningen varit lättare än förväntat.

En del har hittat nya lösningar såsom att beställa mat på nätet och att anpassa utflykter efter de nya förutsättningarna och de har tagit sig an det bilfria livet med kreativitet. Ärenden samlas ihop istället för att göras utspritt och det nya beteendet upplevs till och med bättre än det tidigare. Det finns således en kognitiv förmåga att lösa de utmaning-

ar familjen ställs inför utan bil. Känslan av att lyckas skapar motivation för ett fortsatt bilfritt liv under testperioden.

Längre in i testperioden, och även efter, säger några familjer att de inte längre tänker på att de förändrat ett beteende eftersom de har anpassat livet efter de nya förutsättningarna. Familjerna upplever att de kan och vill förändra sitt bilkörande även i framtiden, när testet är över. Men det har också, hos några, smugit sig in ett tvivel på om det verkligen är möjligt att ändra beteendet fullt ut. De berättar att de kan leva bilfritt nu, under en begränsad period, men att de inte kan se det som permanent. Dessa familjer förlorar istället en del av tron på sin förmåga att förändra beteende och vanor eftersom de upplever att ett beslut om att leva bilfritt får konsekvenser för livsstil, barnens aktiviteter och för det sociala livet.

Efter testperioden, när familjerna utvärderar sitt deltagande, konstaterar de också att det upplevda behovet av bil är relaterat till aspekter såsom arbetstider, boendesituation och barnens ålder och aktivitetsgrad. När familjen vant sig vid ett liv med bil och valt aktiviteter och kanske sommarstuga efter det så är det svårare att ändra beteendet. Upplevelsen av förmågan att leva bilfritt är alltså komplex och knuten till familjens situation, erfarenheter och föreställningar. Det är kanske framför allt bilens nära koppling till upplevelsen av tid som ger den en sådan betydelse för familjen.

Tid som en knapp resurs

Tiden upplevs som en viktig men begränsad resurs. Den roll tiden spelar varierar också med var familjerna befinner sig i livscykel. Tid är inte bara en mental upplevelse utan är även förknippad med positiva och negativa känslor av välbefinnande eller stress.

De vuxna i tonårsfamiljerna talar mycket om den egna tiden och uttrycker till exempel oro för att ställtid i samband med bussbyten ska påverka både arbetstider och den egna restiden. Småbarns- och skolbarnsfamiljerna diskuterar tid i förhållande dels till barnens tid på skola/förskola som föräldrarna vill begränsa så mycket de kan, dels till den tid familjen får tillsammans.

En förälder konstaterar att om bilen kapar tiden på eftermiddagen med en halvtimme så får den tiden kosta hur mycket som helst om den ger möjlighet att vara mer med barnen. Den gemensamma tiden på kvällarna under testperioden upplevdes kortare och tiden på helgerna disponerades annorlunda jämfört med när familjen använde bil. Detta

påverkade välbefinnande och några familjer menade att de blev mindre glada ju längre in i testperioden de kom.

Men upplevelsen av tid och hur den användes var också positiv. Att tidigare stressiga morgnar ersattes av nya vanor när det fanns en busstidtabell att följa, eller att ärenden samlades ihop och löses vid ett tillfälle sågs som positivt. Tiden i kollektivtrafiken kunde även användas för samtal eller läxor, något som inte var möjligt i bilen och tiden i väntan på bussen blev, när vädret tillät, ett litet äventyr för barnen. Den kognitiva förmågan eller inställningen påverkar vad som ses som värdefull tid eller tidsbrist. Tid är i högsta grad en subjektiv föreställning mer än ett objektivt faktum.

Dessutom är upplevelsen av tid också situationsberoende, exempelvis i relation till tidpunkt på dagen (rusningstrafik jämfört med lågtrafik) eller i förhållande till resans mål och kontext (passa möten på jobbet och resor till och från träningar på vardagkvällar, jämfört med sociala resor). En grundläggande aspekt för berättelserna är att upplevelserna

av tid och tidsbrist görs i en jämförelse med ett tänkt bilåkande som alternativ.

Tiden uppfattas alltså av familjerna som en mycket värdefull, men begränsad resurs. De kan förändra vanor och beteenden så länge de upplever att de inte behöver kompromissa för mycket med denna knappa resurs. Den värdefulla tiden ställs mot motivationen att ändra ett, som de upplever, ohållbart beteende med biltransporter som de beskriver som "onödiga" och i termer av "okynneskörning". På det sättet blir bilåkandet en moralisk fråga, hur mycket kan man avvara det som är viktigt och värdefullt för den egna familjen för att bidra till ett bättre samhälle?

Sammantaget litade familjerna initialt på sin förmåga att

under en tid leva utan bil och visade prov på uppfinningsriktighet för att lösa problem som uppstod. Längre fram i testet fick upplevelsen av det nya bilfria beteendet både positiva och negativa konsekvenser för hur familjerna upplevde sin kapacitet.

Testet innebar också att familjerna vägde in betydligt fler faktorer i sin bedömning av den egna kapaciteten och bedömningen av förmågan att leva bilfritt blir därigenom mer nyanserad och realistisk med tiden. De tre tonårsfamiljerna kom fram till att de hade kapaciteten medan några få landade i att det inte gick, givet deras livssituation. Andra landade i en kompromiss, ett helt bilfritt liv är inte möjligt men familjen kan reducera antalet bilresor.

Möjligheter att förändra beteende

Den egna kapaciteten bidrar till att familjerna både kan och vill förändra sitt beteende. Men familjernas beteendeförändringar påverkas också av den fysiska och sociala kontext som familjen befinner sig i. Familjens möjligheter att förändra sitt beteende handlar dels om fysiska resurser och infrastruktur, dels om i vilken grad beteendeförändringen möjliggörs av den sociala kontexten.

Fysiska resurser och infrastruktur

I miljön runt de tio familjerna finns fysiska resurser och infrastruktur såsom cykelbanor och cykeluthyrning samt kollektivtrafik i form av busslinjer som i olika grad möjliggör för familjerna att leva bilfritt. Dessa är kopplade till trafikslag, och i berättelserna handlar det nästan uteslutande om cykel och buss.

Cykel i Umeå

Det finns i berättelserna en stark positiv känsla relaterad till hur det är att cykla. Allt ifrån att de vuxna känner sig som barn igen till känslan av att det till och med går snabbare att ta cykel dörr-till-dörr för vissa ärenden än att använda bilen. Den positiva känslan av att cykla förbyts ibland i frustration över bristande underhåll på cykelvägarna med hål och ojämnheter.

Det finns till och med de som funderar över om hål och ojämnheter kan ha bidragit till att batteriet till elcykeln har släppt. När familjerna cyklar får vädret stor betydelse och de måste till exempel lära sig att anpassa kläder efter väder och cykel och de upptäcker också att framför allt elcykeln påverkas av snö och kyla och till och med tappar sina funktioner. När elcykeln behöver repareras upplever de problem med att transportera den till cykelaffären. Det går inte att ta med en icke fungerande cykel varken på buss eller i taxi.

Några familjer provar på att använda lådcyklar och det fungerar både bra och mindre bra. Någon misslyckas med att

skapa användare för bokningssystemet och upplever att det är svårt att förstå, att de saknar kunskap och någon annan upplever att själva cykeln är svår att använda och att de önskat få mer instruktioner.

En familj menar att en lådcykel skulle lösa flera problem, men att det i deras bostadsområde inte finns någon bra förvaring för denna typ av fordon och att de därför inte kan köpa en egen. När de använt lådcykel har det varit en positiv upplevelse och de har kunnat ta sig längre med barnen än med vanliga cyklar.

Kollektivtrafik i Umeå

Cykeln ses av de allra flesta som ett verkligt alternativ till bil, medan upplevelsorna av kollektivtrafiken är splittrade och berättelserna handlar mer om negativa erfarenheter från testperioden än om positiva. Medlemmarna i de olika familjerna har också skilda erfarenheter av att nyttja kollektivtrafiken med sig in i testperioden. För några blir det en delvis ny upplevelse med allt vad det innebär. Andra har tidigare använt kollektivtrafiken som ett komplement till bilen och har därför viss vana.

När kollektivtrafiken fungerar upplevs den som ett fullgott alternativ till bil, framför allt när familjen ska transportera sig från en plats till en annan utan byten. Det är samma dörr-till-dörr känsla som med cykeln, det är bekvämt och de praktiska delarna av bilkörande som ibland kan upplevas som "tidstjuvar" som att skrapa rutor och hitta parkering försvinner.

Men när familjerna utvärderar sina erfarenheter av kollektivtrafiken återkommer många berättelser som kan tolkas som en känsla av brist på kontroll över det egna resandet, exempelvis i relation till bussar som inte stannar i rusningstrafik för att de redan är fullsatta eller bussar som inte rymmer dem och deras barnvagn. Familjens resa fördröjs då, trots att de tycker sig ha "fullföljt sin del" och varit på busshållplatsen i utsatt tid. Familjerna berättar också om den otrygga känslan

av att behöva lämna barnen ensamma mitt i bussen för att gå fram till förarplatsen och betala.

Linjenätet medför också att några familjer upplever att det inte finns något bra alternativ till bil eftersom de inte kan transportera sig mellan ytterområden utan att åka via centrum, vilket medför att en relativt kort resa med bil blir en lång bussresa. Några familjer upplever också att de inte vet hur familjen ska använda kollektivtrafik för vissa transporter där bil tidigare var ett självklart val. Det kan exempelvis handla om hur man på bästa sätt tar sig till specifika platser, såsom byggvaruhus, där det inte verkar finnas en angiven busshållplats.

Upplevda fördelar av att åka kollektivt ska också relateras till upplevda kostnader och familjerna diskuterar kollektivtrafikens biljettpriser. Under testperioden hade familjerna busskort till samtliga familjemedlemmar. Kostnaden för bilen fanns fortfarande kvar i form av lån, men många ställde av bilen och märkte därför en skillnad i ekonomin.

Efter testperioden väljer de flesta familjer att ha kvar bilen, men de vill ändå fortsätta resa kollektivt och då ställs biljettpriserna i relation till kostnader för bilen. De konstaterar att de egentligen inte funderar över vad det kostar att köra enstaka sträckor, utan bilen har använts ganska oreflekterat för att familjen har ekonomiska förutsättningar att ha bil. Med den utgångspunkten är det lätt, menar de, att enbart jämföra parkeringskostnader med biljettpriset och i en sådan jämförelse verkar bilen billigare, i alla fall när hela familjen ska resa.

En familj med flera barn konstaterar också att samhället verkar uppbyggt på en tvåbarnsnorm som reflekteras i biljettpriser. Samtidigt är det familjer med flera barn som använder bilen mest och dessa familjer behöver stöd för att välja kollektivtrafiken.

Den sociala kontextens betydelse för beteendeförändring

Sociala influenser, som påverkar hur människor tänker och agerar, får också betydelse för familjernas upplevelser av sina nya vanor. Under tiden familjerna lever utan bil blir de på olika sätt påverkade av människor i sin omgivning.

Många berättar om oväntade samtal och diskussioner om livsval och bilåkning, samtal de inte skulle ha haft om de inte varit med i det här testet. Familjerna har en stödjande omgivning och exempel ges på morföräldrar som lånar ut bil för övningskörning, syskon som erbjuder skjuts, grannar som lånar ut bil för tidig transport till match och kollegor och vänner som nyfiket och intresserat ställer frågor om familjens bilfria liv. På så sätt ger familjernas beteendeförändring ringar på vattnet långt utöver de tio familjer som deltar.

Familjerna reflekterar också mer övergripande kring de sociala normer de upplever finns i samhället. Dels den upplevda normen av att barnfamiljer ska ha bil, dels Umeå som ett normbilsamhälle. Dessa båda normer, var för sig, skulle ha kunnat påverka familjernas tro på att de har förmåga att bryta vanor, men flera familjer ser det snarare som en sporre. De vill utmana föreställningar och normer och några familjer säger till och med att de vill bana väg genom att visa för andra att det går att leva bilfritt även med många barn och med barn som är aktiva i olika idrotter.

Familjerna med barn som deltar i olika idrottsaktiviteter upplever normen väldigt tydligt. Det skapar en ny medvetenhet om vilka utmaningar familjer som inte äger bil står inför. En tid in i testperioden upplevde familjerna att det började ta emot att be om skjuts eftersom de inte kan erbjuda hjälp tillbaka. Känslan av att vara en mindre engagerad förälder växer också fram då man inte kan ta sig till barnens matcher utan bil.

Sammantaget verkar fysisk och social omgivning möjliggöra det bilfria livet i olika grad. Cyklande har stor potential men cykelbanor måste vara underhållna. I bussresandet, särskilt i rusningstid, finns det vissa saker som inte fungerar tillfredsställande och som därför får betydelse för val mellan olika transportmedel. Och den sociala kontexten kan stötta och hjälpa till men det är svårt för den "billöse" att ständigt be om skjuts. Liksom med förmågan är möjligheterna intimt relaterade till var familjen befinner sig i livscykeln och då speciellt till barnens aktiviteter och möjligheten att resa kollektivt med barnen. Dessa utmaningar verkar enklast för tonårsfamiljen att hantera och kanske svårast för skolbarnsfamiljen med många, utspridda fritidsaktiviteter.



Förmåga och möjligheter formar motivationen

I detta avsnitt förs resonemang om hur de ovanstående aspekterna, förmåga och kapacitet och möjligheter, kan påverka motivationen att förändra ett beteende. Den egna tron på att familjen har en förmåga att ändra ett beteende och förmågan att tänka sig in i vilka effekter det egna bilåkandet har för miljö, hälsa och ekonomi skapar motivation att förändra. Den motivationen kan beskrivas som reflekterande motivation som bland annat handlar om värderingar om vad som är bra och mindre bra. Till det kan läggas förmågan att lösa problem man ställs inför och den känsla av tillfredsställelse som uppstår när nya lösningar fungerar bra eller till och med bättre än tidigare.

Men förmåga är i det här fallet inte tillräckligt för att faktiskt ändra ett beteende. Samtliga familjer medger att de inte skulle ha provat ett bilfritt liv utan de möjligheter som gavs i form av fysiska resurser, exempelvis busskort och elcykel. Dessa resurser gör att övergången från ett beteende till ett annat inte upplevs så svår. Och när familjen får prova ett nytt beteende kan den egna förmågan utvärderas och omvärderas, vilket i sin tur stärker motivationen. Ett tydligt exempel är just cykling. Flera familjer får genom att prova att cykla en ny tro på att de kan förändra sitt beteende och motivationen för att leva utan bil eller begränsa bilåkandet ökar markant redan under den första månaden.

För flera familjer innebär erfarenheterna från testperioden att motivationen för att bibehålla ett förändrat beteende ökar ytterligare eftersom de upptäcker att det nya livet faktiskt fungerar för familjen. En del familjer berättar också om att beslutet att förändra ett beteende leder till att de omvärderar andra beteenden och att de reflekterar över övriga val av transportmedel, matvanor och sopsortering, ja till och med över var de ska bosätta sig vid en flytt för att kunna upp-

rätthålla nya beteenden och värderingar. Det blir en positiv spiral där förmåga, motivation, beteenden och (upplevelse av) möjligheter stärker varandra och visar att ett annat liv är möjligt.

Men bland de fysiska förutsättningarna finns också en bussinfrastruktur med tidtabeller, linjenät och rusningstrafik som medför att familjerna upplever brist på kontroll över det egna resandet. Denna ska ställas i relation till familjernas motivation att ändra sitt beteende. De har intentioner att även fortsättningsvis välja andra transportalternativ före bilen, men negativa upplevelser av kollektivtrafiken minskar motivationen. Här finns en risk och flera upplever att det behövs förändring för att kollektivtrafiken ska vara ett realistiskt alternativ.

Utöver det som sagts ovan bör även nämnas att förmågan, möjligheterna och motivationen utmanas av en viktig situationsfaktor, vädret. Vädret är ett hinder som får betydelse för familjernas utvärdering av ett bilfritt liv. Ett par månader in i det bilfria livet upplevs det inte längre lika bekvämt att använda elcykel på grund av vädret och fler börjar nyttja kollektivtrafiken. På grund av det som sagts om ovan om kollektivtrafiken upplevs denna övergång av många negativt. Tron på den egna förmågan att ställa om och deras motivation sjunker då för en del familjer. Det kan vara viktigt att tänka på att en intervention, om den inte görs rätt, också kan leda till att motivationen för förändring minskar. Detta behöver dock inte vara enbart negativt. För en mer hållbar förändring av beteendet är det kanske viktigt att individer förhåller sig till situationen på ett mer realistiskt sätt. Upplevda hinder indikerar vad som behöver förändras för att uthålligt förändra beteenden.



Reducera bilåkande eller leva bilfritt - hur kan en beteendeförändring stödjas?

Tre av familjerna som deltar i det här testet ändrar sitt beteende helt och när testperioden är över har hushållen inte längre någon bil. Övriga sju familjer vill ha kvar bilen för det de själva benämner "nödvändiga" resor, men i övrigt minska bilanvändandet. De verkar ha skapat nya beteenden utifrån att ha varit med i testet. De här familjerna efterfrågar stöd i form av morötter och alternativ för att familjer ska kunna minska bilanvändandet, men ändå ha kvar bilen för nödfallen.

Efter att ha följt de tio familjerna under närmare fyra månader kan vi konstatera att det är många olika aspekter som ska samspela för att en beteendeförändring ska bli till och bestå. Om vi utgår från modellen, hur kan förmågor stärkas och möjligheter skapas?

Enligt modellen krävs en interaktion mellan samtliga aspekter, förmåga/kapacitet, möjligheter, motivation och beteende för att en beteendeförändring ska ske. Familjernas berättelser visar också tydligt att aspekterna hänger samman och går in i varandra. Det positiva med det är att en förändring kan starta var som helst, men det innebär också att det inte räcker med att arbeta med en enskild aspekt. Det behövs en helhetsbild.

Stödja förmågor

Ofta utgår beteendeinterventioner från att människors attityder och medvetenhet om problem behövs stärkas. Det handlar då om att göra människor medvetna om varför Umeå behöver bli en koldioxidnål plats och om vilken påverkan det enskilda hushållet har och därmed också stöd för att göra andra transportval än bil. Information till medborgarna kan fungera, men den måste i så fall vara inriktad på förmåga och kapacitet. Därför är det viktigt att samla och sprida information, tips och råd om hur individer och familjer kan göra för att lösa vardagslivets situationer, sopsortering, storhandling och jobbpendling och om hur den extratid som läggs på resandet till exempel kan ge möjlighet att samtala och umgås med barnen.

Sskulle de familjer som medverkat i detta test kunna utgöra förebilder, som på olika sätt (i den mån de vill och kan) gör sina bästa tips och råd tillgängliga för andra? Mycket finns redan för dem som söker sådan information, men den

behöver synliggöras och bli användbar och vara utformad för att stödja människor tro på att de kan och har förmåga att ändra ett beteende. Uppenbarligen måste den vara utformad så att människor vill och kan ta till sig, gärna i form av personliga berättelser snarare än punktlistor.

Stödja motivation

I de deltagande familjerna förekommer i en beslutssituation vid val mellan bil och kollektivtrafik, trots motivation och vilja att förändra sitt beteende, även en diskussion om kostnad. Ett hjälpmedel som gör det möjligt att beräkna vad en enskild bilresa faktiskt kostar kan bidra till att familjen gör ett realistiskt val. Informationen kan exempelvis kopplas till kommunens uthyrning av elcyklar så att man vid uthyrningen får reda på hur mycket man sparar in på en alternativ bilresa.

Reflektionen kring vilka typer av bilresor familjen gör ökar motivationen och är viktig för dem som fortfarande väljer att äga en bil, men vill köra den mindre. Då kan information som skiljer på olika typer av resor vara relevant. Vi tänker kanske här speciellt på skolbarnsfamiljerna som har svårt att avvara bilen för barnens aktiviteter men kan tänka sig köra mindre i många andra sammanhang.

Bättre möjligheter

Familjen kan själva påverka sina möjligheter att leva bilfritt eller att reducera sitt bilkörande genom att skapa nödvändiga resurser, de kan köpa cyklar och även kanske påverka sociala normer i dess närhet och det går att i viss utsträckning ifrågasätta normer på arbetsplatsen eller i barnens idrottsföreningar. Men kanske behöver idrottsföreningar bli mer aktiva i att möjliggöra ett bilfritt liv.

Kommunen som stöttar föreningarna kan ställa krav på dem att arbeta med kollektiva lösningar eller på andra sätt stötta medlemmar som inte har möjlighet att med bil skjutsa sina barn till aktiviteter.

Andra fysiska resurser tillhandahålls av exempelvis kommunen i form av infrastruktur och av bussbolag i beslut om linjenät och hållplatser. Dessa resurser kan anpassas efter medborgarnas förmåga och kapacitet att ändra ett beteende. Flera förslag skymtar förbi: bättre turtäthet/anpassning för de dagar med dåligt väder när många ställer cykeln.

Bättre plats för barnvagnar och mer komfort för betalning när familjen reser med barnvagn. Sökmotorer som inte bara visar hur man tar sig till hållplats utan även hur man tar sig till olika platser/adresser. Kanske bör tonårsbarnen få resa utan avgift för att lägga grunden till framtida resvanor?

Familjerna resonerar kring olika sätt att förstärka möjligheten att cykla och den positiva känslan som de upplevt under testperioden. De utgår från en känsla av att det i Umeå finns en norm om att alla har bil eller förväntas ha bil. Flera jämför med städer som Amsterdam där cykel istället upplevs vara norm, där cykelbanor kan vara mitt i vägen så att cyklister kan ta sig rakaste vägen och inte via cykelbanor som går vid sidan av bilvägen. En familj efterfrågar möjligheten att kombinera buss och cykel, både genom att ta med cykeln på bussen och genom en kombinerad biljett för kollektivtrafik och cykelhyra i centrum.

Familjerna talar om att cyklingen skulle underlättas genom fler övergångar och tunnlar, tydligare separering mellan cyklister och gångare samt mer effektiv snöröjning vintertid så att fler fortsätter att cykla även när vädret förändras. Flera familjer menar att de skulle cykla längre tid av året och till fler ärenden om cyklingen underlättades ytterligare genom förändringar i infrastrukturen.

Nedan har vi också valt att fundera lite extra kring olika transporttjänster som kan stötta beteendeförändringen.

Nya transporttjänster

Det vardagliga resandet till och från jobb och förskola och skola går att lösa med kollektivtrafik och cykel. Men ur familjernas berättelser går det att utläsa att en stor utmaning

med att inte ha bil är relaterad till transporter av större saker, grovsopor och trädgårdsavfall samt återvinning när det inte finns i närområdet.

Flera familjer berättar att de "pausar" renovering under testperioden eller att de lagrar grovsopor och trädgårdsavfall i bostaden i väntan på bil. Det är möjligt att göra så eftersom de lever utan bil en begränsad tid, men de funderar över hur det skulle vara om det bilfria livet var permanent. Familjerna menar att det inte känns rätt att hyra en bil för att köra trädgårdsavfall och efterfrågar kollektiva tjänster för lösningar av den här typen av relativt vardagliga problem.

Samtidigt används bilpoolen bara av ett fåtal familjer. Att inte fler gör det handlar mest om logistik, att bilpoolen fysiskt ligger långt från hemmet och att det därför inte anses värt besväret att först cykla eller ta buss för att kunna hyra en bil. Vissa aktiviteter prioriteras därför bort eftersom familjerna inte har möjlighet att använda bil och andra aktiviteter löser familjerna med hjälp av andra eller skalar ned ambitioner och använder elcykeln.

Tanken bakom bilpool upplevs positiv av alla familjer som under testperioden inte enbart funderar över det egna bilresandet utan även över om det inte skulle vara möjligt med fler typer av bilpooler i bostadsrättsföreningar, i grannsamverkan eller i kompisgrupper. I de senare fallen undrar dock många om och hur det skulle fungera praktiskt och juridiskt. Här skulle det kunna finnas stöd genom färdiga "modeller" eller "paket" som de grannar eller föreningar som vill starta en bilpool kan använda sig av. Det kan också handla om något så enkelt som att kommunen informerar om vad grannar ska tänka på när de startar en egen bilpool.



Avslutande reflektion

Sammantaget är det tydligt att när människor får en möjlighet att ändra sitt beteende, med resurser som gör att de vågar ta steget och utmana sig själva, så blir det många följd effekter.

Ett nytt beteende leder till en förändrad syn på förmåga och kapacitet och också ett annat sätt att förstå de möjligheter som erbjuds i form av fysiska resurser. Människor och familjer lär sig saker, om sig själva och om sin kapacitet, genom att börja göra annorlunda.

Det leder till beslut om att avveckla eller minska bilanvändande som kan relateras till den förändrade synen på den egna förmågan och kapaciteten. För klimatet betyder ju varje sparad bilresa minskade växthusgasutsläpp, oavsett om bilen

sålts eller står kvar på parkeringen.

Familjerna hade enligt dem själva och trots att de alla hade en hög grundmotivation inte tagit dessa beslut om de inte först fått prova ett nytt beteende. Det är just provandet som är så viktigt, och genom provandet upptäcker de nya saker.

En annan effekt handlar om spridningseffekten. Diskussioner om livsval som görs i förhållande till bil, om hälsoeffekter av att cykla och ekonomiska aspekter av att inte använda bil har förts över hela Umeå under den här perioden. Det är naturligtvis positivt om testen är lyckade, som de varit här, men kan vara en risk om inte kollektivtrafik och fysisk infrastruktur "möter upp" med bra förutsättningar.



En del av Umeå kommuns klimatarbete

Den bilfria testgruppen har varit en del av Umeå kommuns klimatarbete i samarbete med Umeå universitet genom klimatprojektet Den koldioxid snåla platsen.

Projektet har finansierats av Europeiska regionala utvecklingsfonden, Umeå kommun, Umeå universitet, Region Västerbotten, Upab och Umeå energi.

www.umea.se/bilfri

"Man blir varse hur litet behovet är egentligen. Det är ju ett skapat behov. Vi har en bil, alltså har vi behov av den. Behov och bekvämlighet är inte samma sak! Nej, lätt att blanda ihop dem."

- Testfamilj med tre barn

