

Förvaltningshögskolans rapporter
nummer 89

Aktörer, nätverk och spårvagnar:
En studie i organiserandet av ett
trafikpolitiskt projekt

Daniel Bernmar

*Aktörer, nätverk och spåröagnar: En studie i organiserandet av
ett trafikpolitiskt projekt*

Daniel Bernmar

Första upplagan

Första tryckningen

©2007

Författaren

Omslagsidé

Stefan Petersson

Tryckning

Elanders Mölnlycke, 2007

ISSN

1401-7199

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.1 Problemställning och syftesformuleringar	1
1.2 Teknik som en del av vardagen och offentlig förvaltning	2
1.3 Teknikpolitiska projekt och precisering av syfte	4
2. Teoretiska ansatser	9
2.1 Organisation som organisering	11
2.1.1 Organisering som handlingar	11
2.1.2 Organisation som aktör i ett nätverk	14
2.1.3 Avslutningsvis	15
2.2 Aktörer och nätverk	16
2.2.1 Symmetri	17
2.2.2 Aktörer	19
2.2.3 Översättning	20
2.3 Handlingar som översättning	22
3. Metoddiskussion	24
3.1 Operationaliseringar	25
3.1.1 Följa handlingar	25
3.1.2 Nätverk och avgränsningar	26
3.1.3 Översättningar och utsagor	26
3.1.4 Symmetri	27
3.2 Material	27
3.3 Snöbollsmetoden	28
3.4 Samtalsintervjuer	29
3.5 Validitet	30
3.5.1 Internt validitet	30
3.5.2 Extern validitet	32
3.5.3 Att studera handlingar	32
4. Aktörer, nätverk och spårvagnar	34
4.1 Utredningar som idébärare	34
4.1.1 Centrala frågeställningar	41
4.1.2 Idéernas kamp	42
4.2 Trafikkontoret	44

4.3 Statlig intervention	45
4.3.1 Splittring och missämja	46
4.3.2 Överenskommelsen	48
4.3.3 Ett gyllene tillfälle	49
4.4 Automatbanan	50
4.4.1 Utredningen	51
4.4.2 Automatbanan upphör	54
4.4.3 Handlingar och program	55
4.5 Spårvägsringen	57
4.5.2 Politiken	65
4.5.3 Implementering	66
4.5.4 Idéer och verklighet	69
4.6 Sammanfattning – Från idé till verklighet	71
5. Analys	74
5.1 Tekniska system och deras motsättningar	75
5.2 Aktörer och offentlig förvaltning	76
6. Diskussion	78
7. Referenser	81
7.1 Källmaterial	81
7.1.1 Tidningar	81
7.1.3 Sammanträdesprotokoll	82
7.1.4 Internt arbetsmaterial	82
7.1.5 Intervjuförteckning	82
7.2 Litteraturförteckning	83

Förord

Daniel Bernmar berättar i den här rapporten historien om hur Göteborgs spårvägssystem kom att kompletteras med ett cirkulärt spår runt innerstaden (den så kallade Kringen). Historien börjar med att man uppfattar ett behov att dra trafiken så att inte alla linjer behöver passera centrum. Ett visionärt projekt med förarlösa tåg utvecklas, men faller på grund av motstånd från anhängarna av spårvägssystemet som betydelsefullt för Göteborgs identitet. Alltför stora ingrepp i stadsbilden blir det avgörande argumentet. För att rädda vad som går av den ursprungliga idén översätts projektet till det sedermera accepterade Kringen-projektet. Vi får ett exempel på framväxten av ett tekniskt system i en storstad, analyserat med hjälp av Latour och Czar-niawska.

Daniel Bernmars rapport är ett exempel på den omfattande forskningsverksamheten vid Förvaltningshögskolan vid Göteborgs Universitet. I huvudsak bedrivs forskningen inom den för Sverige unika forskarutbildningen i Offentlig Förvaltning och av institutionens disputerade lärare och forskare. Men i kvantitativa termer är också grundutbildningen viktig. Förvaltningsprogrammet, ackrediterat av the European Association for Public Administration Accreditation, utbildar för befattningar i den offentliga förvaltningen; både europeisk, statlig och kommunal. Programmet avslutas med ett examensarbete. Dessa examensarbeten representerar en imponerande volym samhällsvetenskaplig forskning. En uppsats av särskilt hög kvalitet inom vardera av utbildningens två inriktningar (politik och ekonomi) belönas varje termin med ett pris.

”Aktörer, nätverk och spårvagnar: En studie i organiserandet av ett trafikpolitiskt projekt” är Daniel Bernmars prisbelönta examensarbete i Offentlig Förvaltning med inriktning på politik höstterminen 2006.

Henry Bäck
Professor

1. Inledning

Vi är omgärdade av teknik och tekniska system vart helst vi befinner oss och det är en stor del av samhällsbyggandet vare sig det är offentligt eller privat. Vi lever i ett samhälle där tekniken tar oss till jobbet eller skolan, ger oss information om vad som händer i världen och ger möjligheter eller sätter gränser. Detta är en uppsats med fokus på teknikens organisering i det samhället. Offentliga förvaltningar på olika nivåer är en central del av den organiseringen då alltmer av dess arbete kretsar kring teknik eller tekniska system.

1.1 Problemställning och syftesformuleringar

Denna uppsats utgår från ett delprojekt inom Göteborgsöverenskommelsen som är en stor statligt finansierad satsning på trafiklösningar i Göteborgsregionen. Den delen som denna studie fokuserar på kallas för Kringen-projektet och är en del i kollektivtrafiksatsningen inom överenskommelsen. Kringen-projektet hade till syfte att utveckla och stärka den spårbundna kollektivtrafiken i Göteborg genom att konstruera ett cirkelformat spår runt de centrala delarna av stan.

Det här är också berättelsen om ett "projekt", en term som på många sätt är tvetydig och komplex. Projekt, menar vissa, ligger utanför den ordinarie verksamheten och har i allmänhet en väldigt positiv klang. En klang som management-litteratur ofta lånar för att belägga sin positiva och rationalistiska syn på organisation. Men många forskare menar att så enkelt är det inte, utan det är en idealiserad bild av vad ett projekt innebär. Projekt handlar inte alls om rationella och raka synsätt. Istället är de fulla med tvetydigheter, kontextuella begränsningar/möjligheter och irrationella element. Frågan om projekt leder också till vem som definierar projekt och vad som i sin tur definierar projekt. Allt fler saker definieras vara projekt på

olika sätt och då är det viktigt att man skapar sig en bild kring vad detta innebär och hur det ska studeras.¹

Syftet med uppsatsen är att följa policyprocessen kring ett transportpolitiskt "projekt" och följa den historiska processen från idé till verklighet inom den kommunala sektorn. När och hur blir Kringen ett reellt objekt istället för en visionärs dröm och hur analyserar man den förändringsprocess som leder dit? Studien kommer att försöka följa den beslutsprocess som går från idé till implementering i ett historiskt perspektiv. Genom att studera den kommunala policyprocessen inom kollektivtrafiken kan man få en möjlighet att syna hur den beslutsprocessen utvecklas och hur organiseringen kring teknik hanteras.

Exemplet med kollektivtrafiken är också intressant eftersom det här så tydligt finns en teknisk och en politisk sida. Två olika diskurser som så ofta interagerar med varandra och som ofta är en del av varandra. På vilket sätt och under vilka förutsättningar interagerar dessa två diskurser med varandra och hur påverkar de varandra? Olika tillsynes vitt skilda diskurser som utan tvivel interagerar inom ramen för kollektivtrafik men också så många andra delar av offentlig sektor.

1.2 Teknik som en del av vardagen och offentlig förvaltning

Teknik är en stor del av den offentliga förvaltningens verksamhet, inte bara genom att man använder teknik dagligen i arbetet så som datorer, bilar eller bussar utan också därför att man utvecklar tekniken. Den offentliga sektorn konstruerar och implementerar nya signalsystem för trafiken, bygger broar, forskar inom medicin, utvecklar vattenreningstekniker och tillverkar flygplan. Den offentliga sektor är en central del i teknikutvecklingen speciellt i ett land som Sverige med en så stor och välutvecklad offentlig sektor.

¹ Corvellec 2000

Teknikutvecklingen blir därigenom en central del i samhällets organisering och därigenom något som samhällsvetare måste kunna studera närmare. Om ingen vågar studera organiseringen i relation till teknik och tekniska projekt riskerar en stor del av den alltmer tekniskt orienterade delen av den offentliga sektorn att hamna utanför de möjligheter till reflektion och eftertanke som den samhällsvetenskapliga forskningen erbjuder. Som samhällsvetare bör man inte utelämna tekniken och tekniska system men inte heller ge den alltför mycket utrymme i en analys av samhälllig organisering. Teknisk utveckling och förändring sker inte i ett vakuum utan som en samhällsprocess i likhet med andra. Sociala, kulturella och politiska processer, organisationsmönster är alla en del av den tekniska utvecklingen. Tekniken uppstår inte som en slump eller genom något slags darwinistiskt orienterad process utan genom medvetna val samt kulturella och/eller sociala betingelser.²

Vi människor beskriver ofta teknik utifrån dess förmåga att tvinga eller möjliggöra sociala aktörer till ett visst handlande eller ett visst sätt att organisera sig. Tekniken beskrivs ofta nästan med liknande styrka som naturkrafterna. Tekniken sveper över oss oberoende av människan tvingar oss eller kuvar oss i enlighet med sin egen vilja. Den lever sitt eget liv med en egen utveckling som vi inte kan påverka eller bedöma.³ Teknik och vetenskap är också omdebatterat och inte alltid oproblematiskt vare sig akademiskt eller vardagligt.⁴ Det är omtalat och omtvistat men också tämligen romantiserat, ofta beskrivet som ingenjörens kamp för upprättelse och förståelse inför hans brinnande skaparanda i ett tveksamt, ja kanske fientligt, samhälle. Hur ska man då resonera när teknik och vetenskap är en del av samhället för så är ju ofta fallet, ja när till och med det offentliga samhället utvecklar tekniken. Är det så att vi lurar oss själva därför att vi inte tittar tillräckligt nära? Om vi tittar tillräckligt nära så kan-

² Berner 1999

³ Berner 1999:18ff

⁴ Berner 1999; Se exempelvis McLuhan 1964 och Marcuse 1964 för intressanta historiska återblickar kring diskussioner om teknik och vetenskap i ett bredare samhällsfilosofiskt perspektiv.

ske vi ser att teknik och vetenskap inte skiljer sig så mycket från samhället i övrigt. Ingenjörer och tekniker vet att, och hycklar inte med, att deras aktiviteter inte skiljer sig på någon grundläggande sätt från andras.⁵ Men eftersom vår kunskap om dessa aktiviteter är begränsade låter samhället sig självt bli "förhäxat" av teknikens verk.

Den representativa demokratin med politikerna och det offentliga samhället följer samma mönster och tankesätt. Överallt i media och annorstädes representeras teknik med olika egenskaper och funktioner som om de vore skrivna i sten och tillverkade i ett tillslutet laboratorium. Då är det svårt att undkomma frågeställningar om hur tekniken egentligen kom till och varför den beskrivs på ett visst sätt.

Det blir både önskvärt och nödvändigt att titta närmare på de processer som omgärdar teknikutveckling och dess organisering inom offentlig förvaltning. Detta är ett försök att både från personligt intresse och för ett allmänintresse spegla hur tekniken inverkar, medverkar och påverkar oss människor dagligen genom dessa institutioner men framförallt om teknisk innovation i den kommunala sektorn och hur man kan analysera den.

1.3 Teknikpolitiska projekt och precisering av syfte

Det finns en del forskning som tangerar delar av det jag försöker undersöka närmare. Gunnar Falkemark gör i sin bok "Politik, lobbyism och manipulation – Svensk trafikpolitik i verkligheten" en mycket bra analys av det politiska maktspelet bakom de tre storstadsöverenskommelser som slöts i början av 1990-talet varav Göteborgöverenskommelsen var en. Han ställer sig frågan om hur det egentligen går till när beslut fattas i den moderna demokratin samt vilka aktörer som sätter dagordningen och på vilket sätt politiska frågor formuleras som problem. Falkemark ställer detta mot flera andra och ofta motsägande trafikpolitiska diskurser så som kampen mellan kollektivtrafikåkande och personbilstrafik men

⁵ Collins & Pinch 1998

också det moderna samhällets syn på rörlighet som något i grunden positivt. Han fokuserar på initiering, beredning och beslutsfattande när han analyserar dessa tre överenskommelser och deras tillblivelse mellan staten och berörda regionala och kommunala organ. Med hjälp av rational choice theory, analyserar Falkemark, aktörernas positioner och ställningstaganden.⁶

Karolina Isakssons doktorsavhandling "Framtidens trafiksystem? Maktutövningen i konflikterna om rummet och miljön i Dennispaketets vägfrågor" analyserar hon Dennispaketets händelseutveckling i skenet av olika maktperspektiv. Dennispaketet var alltså Stockholms motsvarighet till Göteborgsöverenskommelsen och var under förhandling mellan 1990 och 1997. Hon identifierar och analyserar perspektiv och ställningstaganden och andra föreställningar som mobiliseras inom ramen för diskursen kring de vägsatsningar som ingick i Dennispaketet. Detta gör hon med syftet att nå en fördjupad förståelse för hur maktprocesser och där tillhörande komplexa samband spelar in på stora politiska projekt i vår samtid. Som studieobjekt använder hon de konflikter gällande miljön och rummet som uppstod under den långa och utdragna processen som Dennispaketet innebar.⁷

En annan forskare som intresserat sig för att studera trafikfrågor och specifikt kollektivtrafikprojekt är Bruno Latour som i sin bok "Aramis or The Love for Technology" studerar hur ett projekt för att skapa en högteknologisk spårtaxibana i Paris föds och dör, en studie som till stora delar har inspirerat mig till denna uppsats. Spårtaxi handlar om att skapa ett intrikat och finmaskig nät av räls där små, flexibla enheter ska kunna hämta av och lämna resenärer på väldigt många ställen. Systemet skulle vara helautomatiskt och inte kräva chaufför eller driftpersonal. Projektet sträcker sig över mer än ett decennium innan det slutligen dör ut i mitten av 1980-talet. Latour vill ta reda på varför detta projekt fallerar och förklara det på ett sätt som inte kunskapsteoretiskt skiljer sig från hur förklaringen av ett

⁶ Falkemark 1999

⁷ Isaksson 2001

lyckat projekt skulle te sig. Ur hans perspektiv handlar studien av organisering och projekt egentligen om att studera översättningar med vilket förespråkarna knyter till sig och mobiliserar andra aktörer för sin idé. I Aramis fall misslyckas förespråkarna med de översättningarna och projektet fallerar. De vägrade helt enkelt att omförhandla (översätta) mellan tekniska och politiska mål.⁸

Denna uppsats har som utgångspunkt ett enskilt och mindre projekt än den större övergripande studien som Falkemark gör. Hans forskningsintresse ligger i relationen mellan olika aktörer och deras maktutövande för att forma policyprocesser, i detta fall i relation till tre stora avtal mellan staten och kommunala aktörer. Isaksson gör i sin studie en mer fokuserad och detaljerad studie koncentrerad på en av de tre överenskommelser som Falkemark studerar. Hennes studie handlar om de komplexa maktförhållanden som uppstår i den konfliktsituation som blev till och hur man kan analysera dem. Latour å sin sida har ett helt annat angreppssätt på samma typ av problematik. För honom handlar det inte om makt så som vi normalt förstår den utan om hur aktörerna använder översättning för att mobilisera och enrollera andra aktörer för att stärka sin ställning och tolkning.

En annan intressant forskning inom offentlig förvaltning har utförts av Barbara Czarniawska och efterföljarna till henne.⁹ De fokuserar på handlingar och använder sig av en mer etnografiskt orienterad metod där de följer tjänstemännen inom förvaltning och analyserar vad de gör och hur de gör det. De menar att "förvaltning" är betydligt mer komplext än vad som framgår om den studeras utifrån rationella och strukturalistiska grunder. Det som konstituerar all organisering är något vidare än det som beskrivs på ett organisationsschema, menar de. De utgår från handlande som det som organiserar oss och att studera handlandet är att studera organisationer eftersom organisationer skapas genom handlingar. Handlandet rör sig utanför det vi normalt antar ingår i en organisation. Det sker i nätverk med en mängd olika aktörer och tar former så som att köpa,

⁸ Latour 1996

⁹ Czarniawska 2000, Adolffson 2003

sälja, resa och andra handlingar som inte alls sker i direkt anslutning till den organisation man säger sig tillhöra, menar Czarniawska.

Det jag vill göra som skiljer sig från de två förstnämnda är att använda Latours och Czarniawskas metodologiska och teoretiska perspektiv för att analysera policyprocessen inom kollektivtrafiken mycket i likhet med hur Latour gör med Aramis i Paris. Istället för att fokusera på makroaktörer som Falkemark eller maktperspektiv som Isaksson är denna uppsats inriktad på att följa policyprocessen på betydligt mer fokuserad nivå. Jag vill studera hur policyprocessen förverkligas inom ramen för ett tekniskt projekt på kollektivtrafikdelen av trafikpolitiken och då specifikt inom ramen för den kommunala sektorn. Till hjälp för den analysen tar jag utgångspunkt i Latours studie för att se hur man kan tillämpa de principer han drar upp för Aramisfallet för Göteborg och Kringen-projektet.

Latour och Czarniawska ger, en i grunden, annan bild av hur och varför man ska studera organisationer och därför också vad organisationer består av. Det har en väldigt intressant bäring på just den offentliga förvaltningen. Den offentliga förvaltningen beskrivs ofta som något vitt skilt från både samhället och politiken så till vida att förvaltningen handlar om byråkratiska och tjänstemannaprinciper. Tjänstemannaorganisationen beskrivs som ett neutralt instrument, men moderna forskare konstaterar att så inte är fallet. Förvaltningen påverkas och påverkar sin omgivning, den påverkas av sin organisationsform och den påverkar det politiska skeendet genom sin centrala position inom det politiska beslutsfattandet. Även om många forskare inom skilda discipliner har vänt sig mot detta sätt att se på förvaltningen erkänner man också att det fortfarande är så som den större delen av forskningen ser på sitt studieobjekt.¹⁰ Studiet av organisationen i offentlig sektor behöver nya verktyg för att studera offentlig sektor utifrån de förutsättningar som faktiskt råder.

Czarniawska och Latour ger just de verktygen att förändra synen på hur studiet av det offentliga kan gå till. De erbjuder en väg bort från det rationalistiska synsättet mot en mer kontextuell och, som de

¹⁰ Rothstein 2001

uttrycker det, performativ tolkning av organisering. Därigenom lämnar de det traditionella studiet av policyprocessen för att skapa en annan förståelse kring hur policy utformas och utvecklas utifrån faktiska förhållanden istället för normativa antaganden. Detta är inom ramen för vad jag själv vill gå vidare med och förstå policyprocessen och dess intrikata relation till organisering.

2. Teoretiska ansatser

Mycket av inspirationen till den här uppsatsen är hämtad från Bruno Latour och hans bok "Aramis or The Love of Technology" där han studerar ett projekt för att skapa ett nytt kollektivtrafiksystem. Hans studie handlar om hur man kan analysera ett tekniskt projekt och i det här fallet handlande det om Aramis som var en typ av spårtaxi som man under 20 års tid försökte utveckla för vissa av Paris stadsdelar. Projektet havererade och Latour gör en briljant analys av hur och varför projektet slutar som det gör. Han ger en ingående beskrivning av hur förespråkarna vägrade acceptera att deras idé fick en annan form än den på förhand fastslagna. Istället läste aktörerna sig inför hur projektet skulle genomföras och vägrade kompromissa. Eftersom de tekniska lösningarna inte gick att anpassa efter de föreställningar trafikingenjörerna hade och dessa inte var villiga att förändra projektet var det dödsdömt, menar Latour.

Till dem som inspirerats av hans metodologi och teoretiska förhållningssätt hör organisationsforskaren Barbara Czarniawska, vars senaste stora studie var att studera hur den kommunala förvaltningen i Warszawa är organiserad. Hon analyserar stadens organisering under en period på 1990-talet när man i Polen kommit igång med att skapa en "post-sovjetisk" förvaltningsorganisation. Hon fokuserar i sin studie på handlingar som ett sätt att organisera och för att få en bild av dessa handlingar utför hon ett slags etnografisk studie där hon följer efter och ser vad de som arbetar på förvaltningarna gör. Hennes studie visar att Warszawa i sitt arbete med att komma bort från den gamla kommunistiska förvaltningsapparaten kommit allt närmare det man hade innan kommunismen. I sin iver att förnyas har de istället återvänt allt mer till den kultur man hade inom förvaltningen på 30-talet. Hon visar också hur förvaltningen förlorat delar av sitt minne genom att man saknar de strukturer och processer som för att "minnas". I sin studie lanserar hon också ett annat sätt att förstå organisering, som hon menar sker genom "action nets". Termen använder hon för att bredda men samtidigt fokusera vad orga-

nisationsforskaren bör studerar. Hon menar att organisering sker i nätverksform och är inte begränsad i tid och rum på det sätt man normalt ser på en organisation.¹¹

Både Czarniawska och Latour vänder sig mot den klassiska ostensiva¹² definitionen av organisation till förmån för en mer performativ¹³ definition. En ostensiv definition utgår från att samhälleliga processer skulle gå att beskriva som om de existerar separat av dem som upptäcker, utvecklar och definierar dem för att sedan kunna visas upp. Det är i princip den klassiska och rationalistiska synen på organisationer som något mätbart och med fasta egenskaper som definierar den. Det leder till tanken att det går att klassificera och metodiskt analysera organisationer som objekt som existerar separat från de personer som är i den eller studerar den. Den performativa definitionen gör tvärtom. Där handlar det om att undersöka praktiker, dvs vad som faktiskt görs. De menar att organisationer är så komplexa till sin natur att det omöjligt går att studera alla dess aspekter och på ett otvetydigt sätt tolka vilka "egenskaper" en organisation har. Forskare och aktörer agerar inom ramen för samma kontext och det är de som konstruerar kunskapen kring vad en organisation är. Forskarens uppgift kan bara vara att försöka berätta en relevant berättelse av vad som är de mest betydande egenskaperna genom att utforska de praktiker som utförs.¹⁴ Mycket av deras forskning går ut på att belägga varför deras tolkning av organisering är den lämpligaste och de går i polemik mot den mer rationalistiska och, som de ser det, mer normativa studiet av organisation.

Nyckelbegreppen för det teoretiska angreppssättet är nätverk, översättning som handling, aktörer och förklaringssymmetri. Nätverk som en metafor för hur människor organiserar sig. Mänskliga aktiviteter förbinds med varandra i en nätverksliknande struktur, menar Latour och Czarniawska. Översättningar är resultatet av de handlingar som aktörerna utför för att stärka sin tolkning och få

¹¹ Czarniawska 2000

¹² Förstått som någon synligt eller demonstrerbart.

¹³ Förstått som en utsaga.

¹⁴ Czarniawska 1993, Latour 1998

den accepterad av andra. Förklaringsymmetri handlar om vikten att förklara både lyckade och misslyckade projekt som om man resultatet inte var känt. En förklaring kan inte innehålla svaret om den ska kunna lära oss något, menar Latour. Låt oss titta närmare på dessa centrala begrepp och vad de betyder för studiet av organisationer och policyfrågor.

2.1 Organisation som organisering

Barbara Czarniawska har inom projektet *Managing Big Cities* studerat Rom, Warszawa och Stockholm och den offentliga organiseringen av staden. Genom att låna begrepp som översättning från tekniksociologin och forskare som Bruno Latour menar hon att studiet av organisation är studiet av organisering. Organisation kan studeras genom de processer som konstituerar dem, menar Czarniawska. Att studera de formella strukturer som vi kallar organisationer är egentligen bara studiet av fiktiva berättelser som hålls vid liv genom organiserandet som praktik. Alltså menar Czarniawska att det är det faktiska organiserandet som är det primära studieobjektet för en organisationsforskare och inte dess resultat, det vi normalt kallar för organisationen.¹⁵ Czarniawska ser organisationen som ett resultat av det arbete hon är intresserad av att studera. Som exempel är kommunen ur hennes perspektiv resultatet av hundratals år av arbete (alltså handlingar) att strukturera och mobilisera människor för en viss tolkning av vad kommuner är, vad de ska göra och hur de ska göra det.

2.1.1 Organisering som handlingar

Czarniawska kritiserar den gängse tolkningen av vad organisationsforskare bör studera. Hon delar upp organisationsforskningen i fyra delar beroende på vad och hur den studerar

¹⁵ Czarniawska 2000

organisation där hon menar att de två sistnämnda äger mer relevans för organisering.¹⁶

Platser: Även om ingen organisationsforskare skulle säga att de studerade en plats är det ofta så som resultatet ändå blir. Den rationella bilden av en organisation är att den befinner sig på en specifik plats. Till exempel om forskaren vill studera en kommun är kommunhuset den naturliga platsen, samt kanske ett par andra delar inom förvaltningen, vilka inte befinner sig i kommunhuset men som har en tydlig formell position inom kommunen. Då riskerar man, enligt Czarniawska, att göra två misstag med sina efterforskningar. Det första är att man missar att organisering sker på flera platser samtidigt och rör sig snabbt mellan platser och kontexter. Kommuner precis som andra element i samhället påverkas av saker i omgivningen. Det leder till att man som forskare riskerar att redan på förhand skapa föreställningar om hur verkligheten är organiserad där praktiker blir faktiska objekt och platser. Helt plötsligt behandlar vi kommunen som om den är helt skild från staten och staten helt skild från världen trots att vi vet att så inte är fallet. Kommunen påverkas ständigt genom olika processer men vi gör det analytiska misstaget att separera dessa processer i ett makro- och mikroperspektiv som helt saknar relevans för hur social process faktiskt går till, menar Czarniawska.

Människor: Att studera individuella personer eller grupper bör ses som något för psykologer och inte organisationsforskare. Aktörerna själva är inte intressanta för de kan inte berätta något om omgivningen som sådan. Organisationsforskning, menar Czarniawska, fokuserar organiserandet kring aktörer och deras handlingar inte kring enskilda personer. Ett samtal kan vara bara ett samtal och inte nödvändigtvis en organiserande handling.

Frågeställningar: En del av organiserande sker vid definiering och omdefiniering av centrala och viktiga frågeställningar. De genomgår en kontinuerlig process av översättning vilket är en viktig del för organisationsforskaren att studera. Den processen av över-

¹⁶ Czarniawska 2004:7f

sättning är en viktig grund till organisationsforskningen men är också mycket komplex till sin natur, den sker oftast i komplexa kedjor och utan rationell grund. De flesta frågeställningar inom en organisation är ständigt under omförhandling eftersom de har en central roll inom organisering och hur organisationer förstår sig själva och sin omgivning. Ett exempel på vad som skulle vara intressant att studera kan vara synen och förståelsen av medborgare mellan olika förvaltningar eller inom samma förvaltning över tid eller varför inte ett nyckeltals betydelse i kommunens årliga redovisning för att ta två väldigt enkla exempel.

Händelser: Är en intressant del för organisationsforskare eftersom det ställer forskarens uppfattning av något i relation till hur aktörerna upplever det. Framförallt handlar det om kedjor av händelser där man får möjligheter att studera aktörerna i relation till denna större grupp av händelser. Det ger forskaren möjlighet att studera hur aktörerna knyter dessa händelser till varandra genom berättande. Alltså hur aktörerna skriver sin egen historia eller om man så vill hur de organiserar det som händer på ett sätt som forskaren har möjlighet att se och förstå. Som exempel skulle kunna vara utvecklandet av en ny policy eller kommunens planer för att inför stadsdelsstyrning, två händelser som både går att se separat men som också kan vara del i en större process inom organisationen.

Czarniawska vill alltså fokusera på de två sistnämnda kategorierna och lanserar begreppet "action nets" som ett sätt att analysera organisation. Organisation menar hon är egentligen i grund och botten organisering och organisering består av handlingar: Handlingar så som sälja, köpa, investera, utveckla, forma eller tala. Det är handlingarna som är innehållet i ett nätverk. Det är dessa som bör följas och försöka tolkas inom ramen för nätverket. Att studera organisationer tar då formen av att studera nätverket och de handlingar som utförs inom ramen för detta. Handlingar kan definieras som en rörelse eller händelse som en avsikt kan kopplas till i den kontext i

vilket den tar plats.¹⁷ Avsikten kan dock inte tillskrivas i förväg utan är per definition en tolkning som måste göras i efterhand. Handlingen är inte bunden till en människa utan finns även på system och objektsnivå.¹⁸ Dessa handlingar är vad som formar och utvecklar omgivningen och inte vice versa som ibland görs gällande.

Czarniawska lånar här från Latours terminologi när hon beskriver översättning. Översättning menar hon berör både det materiella och det sociala och hur detta förändras. Förändringen kan beröra allt från idéer till artefakter.¹⁹ Översättning är en destabiliserande åtgärd. Först måste de bestämda åsikter som finns sättas i gungning för att möjliggöra en omtolkning. Sedan krävs det att den som vill ha det översatt arbetar med att försöka stabilisera det med sin tolkning i centrum. Organisationer kan fungera som ett slags stabilisator, inom organisationer finns stora mängder know-how och kulturellt betingade företeelser som är djupt rotade. Dessa kan hjälpa till att stärka den process med vilken de själva också har skapats.²⁰

2.1.2 Organisation som aktör i ett nätverk

Organisationer är ett resultat av handlande. Dessa handlingar strukturerar och interagerar på ett svåröversiktligt och icke-hierarkiskt sätt därav går det att föreställa sig dessa som ett nät där kopplingar går kors och tvär mellan aktörer.²¹ Organisationer är resultatet av handlingar och genom dess handlingar får organisationer styrka. De tar formen av aktörer genom de processer som definierar dem. Organisationer kan anta formen av en juridisk person och genom denna får den en identitet, vilja och självbild, menar Czarniawska.²² Organisationen är både aktör och översättare, men producerad och konstituerad genom handlingar. Det behövs ett stödsystem byggt på normer, värderingar och etik för att garantera

¹⁷ Hädanefter används definitionen här för nätverk.

¹⁸ Czarniawska 2004:11

¹⁹ Med artefakt menas här ett tillverkat föremål.

²⁰ Czarniawska 2000:10

²¹ Czarniawska 1998:6

²² Czarniawska 2004:8f

existensen av en organisation. Dessa normer och värderingar är ofta svåra att se eftersom de tas för givet i den kontexten.

2.1.3 Avslutningsvis

För Czarniawska är studiet av organisationer bundet till studiet av handlingar och handlingarna är bundna till översättningar. Organisationsforskning handlar om att studera kollektivt handlande inom ramen för det relevanta nätverket. Nätverket är inte bunden i tid och rum eller till specifika aktörer utan man bör följa handlingarna där de sker.²³ Organisationsforskarens uppgift blir alltså att följa aktörernas handlingar.

Ett "action net" kan ur detta perspektiv vara t.ex. folk som arbetar med trafikfrågor i Göteborg. Det skulle sedan kunna brytas ner till mindre beståndsdelar så som de som håller på med biltrafiken och de som håller på med kollektivtrafiken. De arbetar med samma frågor och deras handlingar kommer att vara en del av samma struktur. För att använda ett annat exempel kan man se t.ex. de som håller på med förvaltningsforskning som ett "action net". Många träffas troligtvis aldrig ens, de sitter spridda över hela världen, men de har gemensamma normer och värderingar. De interagerar med sina handlingar genom sitt arbete och de kan identifiera varandra och sig själva genom det fältet i vilket de är verksamma. Det som dessa personer gör konstituerar vad trafikfrågor i Göteborg är.²⁴ Nätverket har inga tydliga gränser, dessa måste istället konstrueras och sättas i rimliga proportioner till aktörernas diskurs.

I sina studier av offentlig sektor använder Czarniawska budgetarbetet som exempel på vad som är intressant att studera och inte. Hon menar att det är ointressant att studera den biten papper som i slutändan blir budgeten eller andra politiska dokument. Istället är det arbetet med att utveckla och skapa budget där saker och ting händer. Där har man möjlighet att följa de processer som konstitue-

²³ Czarniawska 2001:19

²⁴ Ibid:5ff

rar nätverket.²⁵ För vårt specifika fall kanske nätverket vi studerar skulle kunna kallas för "utvecklingen av Göteborgs spårbundna kollektivtrafik". Det är den gruppens handlande inom ramen för Kringen-projektet vi försöker titta närmare på.

En stor del av Czarniawskas begreppsapparat är lånad från tekniksociologen Bruno Latour så för ytterligare stärka vår teoretiska synvinkel ska vi ta en närmare titt på hur han ser på organisering och organisationer.

2.2 Aktörer och nätverk

Bruno Latour som är förgrundsgestalten till Aktörsnätverksteorin (ANT) menar studiet av projekt är studiet av fiktion. Det är studiet av något som ska förverkligas eftersom projekt per definition är något man skapar och i dess början finns enbart förhoppningarna och idéer men knappast några materiella lösningar. Inledningsvis i ett projekt, menar han, bör man inte som forskare ens göra en distinktion mellan verkliga objekt och projektets föreställningar. Men allteftersom projektet fortskrider blir uppgiften för projektet att överföra dessa föreställningar till faktiska objekt genom vad Latour kallar för översättning. Genom översättning kan aktörerna/förespråkarna knyta till sig olika materiella och sociala resurser tills dess att nätverket är så starkt att objektet till slut existerar.²⁶

Latours teoretiska bas ligger i att analysera teknik och vetenskap utifrån ett nätverksperspektiv. Den teorin bygger på aktörer (eller aktanter vilket jag återkommer till senare) som agerar inom ramen för ett nätverk genom att knyta till sig andra aktörer genom översättning.²⁷ Det viktiga i hans teori blir att studera hur dess förbindelser mellan aktörerna i nätverket skapas. Låt oss titta närmare på vad Latour menar med dessa underliga begrepp och hur han närmar sig dessa förbindelser.

²⁵ Czarniawska 2003

²⁶ Latour 1996

²⁷ Latour 1992

2.2.1 Symmetri

Latour menar att man inte kan utgå från att vissa förhållanden existerar innan de analyserats, som forskare måste man förklara och analysera alla studieobjekt symmetriskt. Till skillnad från många andra samhällsvetare som väljer att göra en tydlig uppdelning mellan, exempelvis, det sociala och det tekniska, menar Latour att det handikappar forskaren om man gör en sådan uppdelning. Det begränsar forskarens möjligheter att anta på förhand givna föreställningar om hur studieobjektet är organiserat. Latour har ett genuint intresse för att studera uppkomsten och upprätthållandet av dikotomier. Tekniskt eller socialt är exempel på en typ av dikotomi som Latour ägnat mycket tid åt att analysera. Här skiljer sig denna uppsats mål delvis från det Latour eftersträvar men det finns ändå en viss relevans i hans resonemang. Nätverksteorin utgår således från att man analyserar alla noder (aktörer) i nätverket, oavsett dess "status" som tekniskt eller socialt. Han vill inte "diskriminera" någon aktör i nätverket, han menar att alla är en del i nätverket och ska analyseras utefter detta.²⁸

Uppsatsens intresse ligger inte riktigt i att försöka ifrågasätta eller begränsa alla typer av motsatsförhållanden men det är viktigt att försöka belysa och förstå hur Latour resonerar kring tekniskt och socialt eftersom det får konsekvenser för hans sätt att bygga upp sitt studieobjekt och sin studie rent metodologiskt. Den allra viktigaste kritiken Latour har mot den klassiska och rationellt orienterade vetenskapen är dess brist på symmetriskt tänkande. Att föreställa sig världen i motsatsförhållanden får konsekvenser för hur man resonerar kring kunskap i allmänhet och metodologiskt i synnerhet. Vi tenderar att förklara olika fenomen i relation till dessa motsatsförhållanden vilket är ett sätt som Latour inte kan förlika sig med. För honom måste det finnas en förklarings-symmetri mellan alla typer av förklaringar.

Latour driver en linje med den allra striktaste formen av förklarings-symmetri. Han menar att vi måste förklara både lyckade och

²⁸ Latour 1992, Latour 1998

misslyckade projekt på exakt samma sätt. Det måste finnas ett generellt sätt att förklara verkligheten. Om vi inte kan likställa förklaringsmodellerna riskerar vi att hamna i ett tautologiskt resonemang. Det vill säga att lyckade projekt är lyckade just därför att de är välgenomförda och misslyckade projekt misslyckas just därför att de har inbyggda brister. Problemet med denna tautologi är att det inte tar oss närmare någonting. Det hjälper oss inte att förstå vad som går rätt eller fel och varför. Istället hamnar vi i ett deterministiskt resonemang dvs. där resultatet upplevs som ödesbestämt.²⁹ Ett vanligt resultat för detta sätt att tänka resulterar i att lyckade projekt ofta beskrivs ur en teknisk synvinkel. Om den briljanta ingenjörskonsten som lyckades kuva alla hinder. Medan misslyckade projekt ofta använder sig av sociala förklaringar så som: Det fanns ingen finansiering, det var ohederliga entreprenörer eller politiskt krångel som stjälppte projektet. Det finns till och med termer som direkt pekar ut denna förklaringsasymmetri så som t.ex. "mänskliga faktorn".

Ett lyckat projekt kan bara förstås som ett resultat av genomfört arbete, inte som dess essentiella innehåll. Termer som sanning, effektivitet eller lönsamhet kan bara studeras ur ögonen på aktörerna i ett visst ögonblick. Det kan aldrig förstås som något fristående vilket forskaren själv kan hänga upp sina förklaringar på. Sanning och effektivitet uppstår när förespråkarna för en viss hållning enrollerar en tillräckligt stor mängd aktörer i nätverket som äger tillräckligt stor social och teknisk "massa". Således måste vi följa aktörerna i ett specifikt nätverk och göra oss bekanta med deras tolkningar och bevekelsegrunder.³⁰ Vi bör hela tiden undvika att använda vad vi vet blev resultaten som förklaring till varför det blev så.³¹

Arbetet som forskare blir enligt Latour mer förknippat med att följa hur olika översättningar sker och hur aktörerna i nätverket knyter an till dem. Att studera hur olika aktörer växer eller går under genom att knyta till sig andra aktörer i ett sociotekniskt nätverk.

²⁹ Latour 1996:78f

³⁰ Latour 1998:179ff

³¹ Latour 1996:79

2.2.2 Aktörer

Med aktörer, menar Latour, alla element som kan påverka sociala processer. Han drar ingen skiljelinje mellan det som kallas socialt och det som normalt kallas tekniskt. Precis som han vill uppehålla ett mått av förklaringsymmetri vill han skapa en generell symmetri där inga dikotomier tas för givet. I artikeln "Where Are the Missing Masses?"³² visar Latour på hur man kan inlemma artefakten i en sociologisk analys av organisation. Latour menar att det icke-mänskliga element är på samma sätt är den stabilisator som sociologer sökt för att finna hur det kommer sig att sociala förhållanden är så pass stabila som de är. Han menar att dessa artefakter eller naturobjekt tillhandahåller stabiliteten. Vi har alltså introducerat en mängd icke-mänskliga objekt för att göra vårt samhälle mer hållbart och stabilt.³³

Han vill alltså applicera en symmetri mellan människor och icke-människor, i vårt fall, tekniska system och offentliga aktörer, de ska båda förklaras på samma sätt inom samma analys av hur Kringen stabiliserar. Det förklarar både aktörsroller och etablerandet av ny transportteknik. För att på ett tydligt sätt visa detta vill han inte använda ordet aktör utan överger detta till förmån för aktant, vilket är alla som deltar i ett nätverk eller alla som "agerar".³⁴ Dessa aktanter "tynger ner" sociala relationer och gör vårt samhälle mer hållbart. I deras samhälle krävs det ständigt arbete för att upprätthålla de sociala strukturerna. Om vi inte hade kunnat använda utomkroppsliga resurser hade vårt samhälle varit betydligt mer instabilt socialt sett men mer komplext och mer socialt i den klassiska bemärkelsen.³⁵

Artefakter och tekniska system blir således ett sätt att potentiellt berika eller begränsa möjligheterna till handling i samhället och mås-

³² Latour 1992

³³ Latour 1998:189

³⁴ Han uttrycker sig bl.a. "We use *actant* to mean anything that acts and *actor* to mean what is made the source of an action." (Latour 1992:256). Czarniawska uttrycker sig istället så här: "An actant is that 'which accomplishes or undergoes an act'." (Czarniawska 2004)

³⁵ Latour 1998:41ff

te därför ingå i analysen, ett sätt att stärka sociala relationer och göra dem mer varaktiga. Aktörer, mänskliga eller ej, kan agera som över-sättare. Tekniska system blir således sociotekniska system i den mening att vi lånar dem "social tyngd".

2.2.3 Översättning

För att beskriva hur förespråkare av ett visst program, i vårt fall projektet Kringen, knyter an till andra aktörer genom att omformulera sig och sitt program använder Latour det centrala begreppet översättning.³⁶ Översättning innebär alltså att man som aktör omformulerar ett uttalande eller handling till att passa den aktör för vilket den är riktad. Genom översättning försöker förespråkaren att vinna över andra aktörer för sin tolkning av programmet.

Latour använder bl a ett exempel med en hotelldirektör som försöker se till att nycklarna till hotellrummen lämnas in innan gästerna lämnar hotellet varje dag.³⁷ Det första steget är att upplysa varje gäst om att man vill ha in nycklarna. Detta får de snälla och uppmärksamma gästerna att lämna in sina nycklar, dock är det fortfarande många som inte gör det. För att ytterligare få fler gäster att lämna in sina nycklar sätter hotelldirektören upp en skylt som gästerna ser på vägen ut där det står "Var god att lämna Er rumsnyckel vid portierdisken innan Ni går ut". Fortfarande är det väldigt få som lyder uppmaningen, gästerna har annat att tänka på även om nu lite flera följer uppmaningen än tidigare. Då väljer hotelldirektören att sätta stora tunga brickor på varje nyckel och gör på så vis nycklarna otympliga att bära med sig. Varje steg har ytterligare stärkt förespråkarens program - i vårt fall den olyckliga hotelldirektören - men på lite olika sätt. Översättningen tar följande väg.

Först försöker hotelldirektören genom att be att få igen nyckeln alliera sig med gästernas moraliska sida. Uppenbarligen har gästerna annat att tänka på och därför räcker inte det. Då placerar hotelldi-

³⁶ Program förstås här som en förespråkares uttryckliga vilja att genomföra något.

³⁷ Latour 1998:146ff

rektören denna önskan på en skylt och skapar en inskription för att ytterligare "tynga ner" sin önskan. När inte heller detta hjälper tar han hjälp av ytterligare tekniska artefakter genom att fästa stora och otympliga plattor vid nycklarna. Hotelldirektören har då använt tekniken för att översätta sitt program till något som gästerna måste inkorporera i sina handlingar. Nyckeln blir jobbig att bära med sig och det blir således en befrielse att ge den till portieren innan man går ut. Som ni säkert märker är inte längre grundföresatsen densamma mellan där vi började och där vi slutade. Inledningsvis ville hotelldirektören få in sina nycklar och detta presenterades för gästerna. I slutänden vill dock gästerna bli av med nycklarna därför att de är otympliga och problematiska. Vi har alltså gått från att hotelldirektören vill ha in sina nycklar till att gästerna vill bli av med sina.³⁸

I större sammanhang kan forskaren skapa ett slags översättningskedjor där ett problem gällande till exempel växthuseffekten i slutändan leder till att man utvecklar och byter ut växlarna i spårvagns-nätet och vice versa. Dessa översättningar är inte nödvändigtvis logiska eller rationella utan framförallt oemotståndliga eller nödvändiga.³⁹ Alla aktörer översätter sin synvinkel, sitt program, genom att försöka formera den på ett lämpligt sätt för andra.⁴⁰ I den kommunala sektorn kan man tänka sig att det drivs ett miljöprojekt av en lokal naturskyddsforening för att bygga artificiella fågeldammar för flyttfåglar. För att möjliggöra projektet behöver de forma projektet på ett sådant sätt att kommunen som helhet finner projektet intressant. Projektets ledning behöver knyta an tjänstemän och politiker på kommunal och regional nivå för att kunna finansiera och få tillstånd. Projektledningen tar kanske turistnäringen till hjälp och översätter projektet som en kombination av ett miljöprojekt och turistprojekt för att locka fler besökare till kommunen. Nu har man stärkt projektet och fått hela kommunen intresserad. Dock är projektet väldigt kostsamt och kommunen kan inte finansiera hela projektet. Projektet

³⁸ Ibid.

³⁹ Latour 1996:33

⁴⁰ Ibid:41f

måste också visa på att man inte stör fågellivet genom sin nya turistinriktning. Samtidigt för att klara finansieringen tar man kontakt med ett par nationella forskningsprojekt inom ornitologi som ger sitt stöd. Exemplet som sådant är kanske fiktivt men det visar på ett par viktiga poänger. Varje gång betydelsen av projektets idé skiftar fokus så skiftas också det faktiska innehållet. Detta är inte på något sätt ett konspiratoriskt sätt att se på förändring eller utveckling utan en helt nödvändig del av processen. Utan dessa översättningar hade projektet aldrig blivit av, det är en förutsättning för projektets möjligheter att fortskrida. Innehållet i det här fallet är fågeldammar, men för att göra det mer attraktivt kanske man lägger in en vandringsled för turister. När man sedan ytterligare ska göra den mer ornitologiskt orienterad kanske man blir tvungen att bygga gömda stugor varifrån man kan titta på fåglarna. Så översättningen är inte på något sätt bara ett retoriskt knep utan får direkta konsekvenser för det materiella. Det är inte en värde- eller aktörsneutral handling utan tjänar vissa specifika syften och intressen.

2.3 Handlingar som översättning

Både Czarniawska och Latour gör alltså en poäng av att de inte studerar organisation så som vi normalt förstår den. Latour menar att forskaren måste undvika motsatsförhållanden eller dikotomier och istället fokusera på att följa aktörerna i deras försök att utveckla och stärka sina förbindelser. Czarniawska gör något liknande genom sin fokusering på handlandet av aktörerna. Det viktiga, menar hon, är det handlandet som sker inom ramen för nätverket. Organisationens formella strukturer är ett resultat av detta handlande.

Latour vill också försvara de tekniska systemens roll i den samhällsvetenskapliga analysen. Dessa måste också ses som "aktörer" med överförd mening "social förmåga". Czarniawska ser det som att tekniska system har förmågan att agera både översättare och aktörer. Tekniska system och artefakter, hävdar de, strukturerar och begränsar vår möjlighet till handling och eftersom handlingar är centrala för organisationen av det sociala kan vi inte ignorera dem.

Aktörernas handlingar kan förstås som översättningar för att knyta an till andra aktörer i nätverket och för att mobilisera nätverket. Centralt för oss att studera blir då handlandet hos aktörerna, det är handlandet som hamnar i fokus för studien. I handlandet är översättning ett centralt begrepp. Översättning handlar om att transformera aktörer och uttalande så att de kan tolkas fördelaktigt i nätverket i vilket de är situerade. I vårt fall kan det handla om hur man kan få "tangentiella strukturer" att bli en "spårvagnsring" för att sedan bli en "automatbana" som sedan återgår till "spårvägsring" när nätverket inte kan acceptera automatbanan. För att stärka den processen används redan översättningar så som t.ex. ingjuta detta projekt med innovationskänsla och men samtidigt kontinuitet som vi ska se mer av nedan. Översättning är inget värdeneutralt utan har direkta effekter på verkligheten och hur den tolkas av de inblandande.

Genom sin syn på organisering så kan de följa en idé eller andra fenomen förutsättningslöst. Följa hur det rör sig från idé till objekt, från objekt till kvasi-objekt eller hur det rör sig mellan organisationer eller sammanhang utan att för den skull på förhand bestämma hur eller varför detta sker. Istället för att förutsätta ett visst resultat och att det ska matcha en viss avsikt antas istället bara en översättning och transformering. Vår fokus ligger då på vad som skapar detta och vilket arbete som används för att skapa den.⁴¹

⁴¹ Czarniawska 2003

3. Metoddiskussion

Jag har i denna uppsats valt att göra en deskriptiv fallstudie genom att använda de verktyg som Latour och Czarniawska tillhandahåller. Den är deskriptiv till sin natur därför att dess främsta syfte är att visa hur den policyprocess kommunen använder går till och vilka aktörer som spelar in. Den är historiskt explorativ både teoretiskt och praktiskt. Teoretiskt genom att försöka utforska hur har man kan använda Latour och Czarniawskas verktyg och dess analysförmåga. Praktiskt genom att jag kommer utforska hur och varför det blev som det blev.

Inom denna typ av organisationsstudier är teori och metod nära sammanlänkat. Metodologi blir lika mycket teori som teorin i sig själv som kanske också går att uttyda i kapitlet ovan. Många av de teoretiska resonemang som förs är direkt kopplat till metodval. Genom deras tolkning av organisation som organisering kan man inte längre studera en enskild plats och göra anspråk på att ha följt deras synsätt. Centrum för Latour och Czarniawskas teori är översättningsbegreppet. Ett begrepp som fokuserar på de handlingar som transformerar aktörernas uppfattningar eller verklighet, som diskuterats ovan. Detta implicerar att man som forskare måste komma åt de faktiska handlingarna på något sätt. Oftast har detta gjorts via etnografiska fältstudier, vilket inbegriper deltagande observation eller bara observation.⁴²

Latour och Czarniawska använder också historiskt orienterade metoder och kvalitativa textanalyser för att bygga upp en studie. Att följa handlandet eller med Latours terminologi att följa förbindelser mellan nätverkets noder är centralt i deras performativa definition av organisering. I Latours studie av Aramis använder han sig av intervjuer och textanalyser och skapar ett slags återberättelse utifrån aktörernas perspektiv, en rekonstruktion av representationer.⁴³

⁴² Latour har bland annat ägnat sig åt att göra en etnografisk studie i ett laboratorium där han deltar i det dagliga arbetet och studerar forskarnas arbete (Latour & Woolgar 1979). Czarniawskas studie av Warszawas offentliga administration utför genom att hon "skuggar" personalen som hon studerar (Czarniawska 2000).

⁴³ Latour 1996, Czarniawska 2000

3.1 Operationaliseringar

Ur mitt perspektiv, som till stor del är historiskt orienterat, måste handlandet i mångt och mycket rekonstrueras. För att återgå till Czarniawska så kommer jag att försöka rekonstruera de centrala frågeställningarna för att se hur dessa har förändrats över tid och rum. Hur man har definierat centrala problem knutna till förvaltningen av kollektivtrafiken i Göteborg. I detta fallet idén om hur man ska utveckla och effektivisera den spårbundna kollektivtrafiken i Göteborg.

Likaså kommer jag att följa händelser eller kedjor av händelser för att försöka återberätta policyhistorien kring projektet. Detta placerar det stora utredningsarbetet och andra viktiga händelser som utförts inom ramen för kollektivtrafikarbetet i centrum. Dessutom kan jag genom det arbetet följa vilka frågeställningar som lyfts fram samt hur de definierats inom ramen för nätverket och också hur de ofta knutits till specifika beslut.

3.1.1 Följa handlingar

Genom att följa de utredningar som gjorts och vilka frågeställningar som fastställts i dessa så försöker jag att följa det praktiska arbetet som utförts inom nätverket. Jag försöker också att titta närmare på det mer vardagligt arbetet i form av internt arbetsmaterial och promemorior när det finns tillgängligt. Med hjälp av detta material försöker jag följa de översättningar som sker inom nätverket över tid. Även tidningsartiklar kommer väl till pass för att se hur politiker och tjänstemän uttalade sig vid tiden för olika händelser. Som komplement har ett antal intervjuer utförts med dem som varit med i arbetet för att ytterligare förstå och bygga upp hur man tänkte och vad man gjorde i olika skeenden. Fokus för efterforskningarna i materialet ligger på att studera handlandet (som ger översättning), det vill säga vad som gjordes och varför det gjordes.

3.1.2 Nätverk och avgränsningar

En annan intressant fråga är hur man hanterar avgränsningar gentemot materialet. Rent teoretiskt gör Czarniawska gällande att det egentligen inte finns några gränser för nätverket. Nätverk överlappar varandra i en evighetskedja för att skapa ett nätverk som egentligen helt saknar gränser. Därför måste gränserna istället konstrueras genom mina problem- och syftesformuleringar. Det vill säga att inte låta fokus falla på något annat än den centrala frågan om Kringens tillblivelse och den process som leder dit. Det finns flera områden inom kollektivtrafikarbetet som på olika sätt står väldigt nära Kringen, så som t.ex. KomFram-projektet som till största delen lämnats utanför detta arbetet.⁴⁴ Den typen av sidospår har lämnats därhän för att hela tiden ha Kringen eller de översättningar som gjorts direkt från eller till processen som omgärdar Kringen i fokus.

3.1.3 Översättningar och utsagor

Att följa handlingar innebär i klarspråk att följa översättningar men hur gör man då det rent praktiskt? Att följa översättningar är att följa betydelser och "förståelser". Att hela tiden ställa sig frågor när man går igenom materialet: Vad är automatbanan nu? Vad betyder den för dem som skriver det här? Hur kom den bilden av automatbanan till och vem driver den tolkningen? När och varför skiftar den tolkningen? Det är genom att ständigt bära med sig de frågorna gentemot intervjupersoner eller textmaterial man får möjlighet att följa de översättningar aktörerna utför.

⁴⁴ KomFram-systemet är ett trafikplanerings- och realtidstabellverktyg för spårvägen initierat och utvecklat till stora delar inom ramen för de pengar som Göteborgsöverenskommelsen genererade.

3.1.4 Symmetri

Rent metodologiskt kommer jag också att försöka upprätthålla den förklarings-symmetri Latour eftersträvar. Detta försöker jag åstadkomma genom att återberätta fallet utan att använda resultatet som en förklaring. Alltså att undvika att berätta ett slags "baklänges-historia" där jag använder den kunskap som finns tillgänglig idag för att förklara varför det gick som det gick. Istället kommer berättelsen att fokusera på hur man resonerade vid tidpunkten och vad som fanns tillgängligt då.

3.2 Material

Materialet för uppsatsen bygger på fem stycken djupintervjuer med, för fallet, centrala personer både i och utanför förvaltningsorganisationen, men som alla har en tydlig anknytning till spårvagnstrafiken i Göteborg. Två kortare telefonintervjuer har också utförts med personer som inte ville delta i en längre intervju. Dessutom har jag varit i kontakt med personer inom förvaltningen som hjälpt till med tillgång till material m m. Textmaterialet består av forskningsrapporter, internt arbetsmaterial och promemorior, tidningsartiklar, allmänna handlingar tillhörande Göteborgs stad så som fullmäktige-protokoll, utredningsmaterial och andra informationshandlingar.

Tillgång till material har både varit både god och dålig. Den har varit god så till vida att allmänna handlingar är lätta att få ut och att de tjänstemän som jag har bett om hjälp har gjort allt de kunnat för att bistå mig även med eget arbetsmaterial när sådant funnits att tillgå. Problemet är dock att mycket av materialet inte är allmänna handlingar och är gjort för över tio år sedan. Det har varit svårt att hitta eller så har man gjort sig av med det. Det är oerhört tidskrävande att försöka hitta material som kanske har varit internt arbetsmaterial men som många av dem som intervjuats hänvisar till eller diskuterar och ser som viktiga. Ibland har därför visst material inte synats närmare än genom utsagor av vad intervjupersoner anser om materialet och dess betydelse för ett visst skeende.

3.3 Snöbollsmetoden

För att identifiera nyckelpersoner inom nätverket som kan vara av vikt har en s k snöbollsmetod använts.⁴⁵ Först har formella nyckelpersoner identifierats genom dokumentationen och för varje utförd intervju av en sådan person har dessa tillfrågats om andra personer som kan ha en central roll för studiens intresseområde. På det sättet har ett antal namn byggts upp som jag kan utgå ifrån och vid varje intervju har frågan ställts igen osv. De personer som identifierats först är nyckelpersoner knutna till Kringen-projektet (se 6.1.5 Intervjuförteckning för mer information).

Ett problem som man kan peka på med den här metoden är att den skapar en vridning i urvalet på olika sätt.⁴⁶ Dels kan det vara svårt att se huruvida man får en viss vridning beroende på vilka man får kontakt med. Det vill säga att det är en viss typ av personer som man får kontakt med inledningsvis och huruvida de personerna hänvisar mig vidare till andra med ungefär samma synsätt, alternativt till personer som är benägna att prata mycket vilket dock inte alltid är ett problem. Det skulle kunna skapa situationer där den information man får fram genomsyras av en specifik synvinkel eller åsikt. För egen del är jag inte riktigt orolig för just den typen av vridningar eftersom en så stor del av materialet också består av text och utredningsmaterial att ställa i relation till de utsagor som enskilda personer gör. Dessutom har det visat sig att det har varit väldigt tydligt var skiljelinjen har gått mellan olika intervjupersoners syn på händelser eller aktörer.

De problem som framförallt har uppstått i denna uppsats har varit att några personer som utpekats som centrala personer inte har velat eller inte kunnat ställa upp på en intervju. Detta har berott på olika faktorer men framförallt har det med tidsaspekten att göra. Det är nu över 15 år sedan arbetet med Kringen initierades och det gör att vissa inte längre arbetar med de frågorna, personer har gått bort

⁴⁵ Esaiasson, Giljam, Oscarsson & Wängnerud 2004:212

⁴⁶ Ibid.

eller kommer inte ihåg osv. Dels är det också de begränsningar som bestäms av uppsatsens storlek och begränsade resurser.

På samma sätt har jag följt dokumenten som spelat en central roll i det utredningsarbete som omgärdat kollektivtrafikarbetet i Göteborg. I materialet görs hänvisningar och tolkningar av tidigare material som nätverket producerat som genom översättningar flyttas in i samtiden eller placeras i en ny kontext. Därför har jag likt snöbollsmetoden kunnat följa dokumentationen och dess förgreningar i dessa översättningskedjor som dokumenten skapar.

3.4 Samtalsintervjuer

Studien bygger till viss del på samtalsintervjuer utförda med ett antal personer som deltog eller deltar i Kringenarbetet. Det viktiga med intervjuerna har varit att försöka förstå hur olika personer med olika perspektiv uppfattade vissa skeenden och hur de identifierat och specificerat vissa problem eller situationer. Vad man gjorde och varför man gjorde det. Intervjuerna har därför haft en fri karaktär där intervjupersonen till stora delar fritt har fått diskutera vissa specifika skeenden vilket följts av frågor eller kommentarer.

I en normal intervjusituation har jag bett intervjupersonen att beskriva sig själv och sin relation till kollektivtrafikarbete i Göteborg, gärna med att beskriva sin yrkesbana inom det området. Därpå har jag ställt specifika frågor rörande det arbetet som också ligger nära det jag studerar. Teman som varit centrala för diskussionerna har varit: Kringen, automatbanan, utredningarna i Göteborg, och Göteborgsöverenskommelsen/Adelsohnförhandlingarna. Då i princip i den ordningen eftersom jag här har fått följa mina intervjupersoners berättelse kring hur saker hänger ihop. Det vill säga, jag började min intervjuserie med fokus på Kringen, i diskussionen framkommer kopplingar till automatbaneutredningen och andra utredningar osv. Därigenom har intervjupersonen fått sätta "dagordningen" om man så vill men jag har haft tydliga syften med mina följdfrågor. Typiska frågor var: Hur resonerade man kring automatbanan/Kringen? Vilka var intresserade av dem och varför? Vem eller vilka hade en viss

åsikt om projektet? Vilka argument hade man vid tidpunkten för utredningsarbetet för eller emot en viss lösning? När och varför blev det på ett visst sätt?

Ett problem som har uppstått är att flera personer inte har velat ställa upp på intervjuer med olika hänvisningar, dels att de helt enkelt inte minns längre och dels att de inte längre jobbar inom området eller har gått i pension. Det historiskt orienterade problemet, dvs att personer glömmer saker kan man naturligtvis inte göra så mycket åt utan istället får man försöka arbeta runt det. De flesta personer som ställt upp har själva sagt att det ofta har kommit tillbaka när man väl börjat prata om det eller om man ställer mer fokuserade frågor. Så varje gång någon upplever sig lite mer främmande inför ett ämne som de har arbetat med för ett antal år sedan så har det fungerat förhållandevis bra att ställa väldigt specifika frågor. De som valt att ställa upp på intervjuer har oftast genomfört dessa väldigt bra. De har tagit gott om tid och utan att stressa eller på annat sätt tvinga fram svar har samtalen flutit på oftast under ett par timmar.

3.5 Validitet

Om vi tar hjälp av Esaiasson med fleras definition av begreppet validitet så kan den delas in i två kategorier, intern och extern validitet.⁴⁷

3.5.1 Internt validitet

Esaiasson m fl menar att intern validitet handlar om huruvida de operationaliseringar man gjort överensstämmer med vilka resultat man ämnar uppvisa. Det vill säga stämmer översättningen mellan teorin och den vetenskapliga metoden, mäter man det man säger sig mäta. Samt på hög reliabilitet vilket betyder avsaknaden av systematiska och slumpmässiga fel.⁴⁸

⁴⁷ Esaiasson, Giljam, Oscarsson & Wängnerud 2004:61

⁴⁸ Ibid:61ff

Den kvalitativa fallstudien uppnår, enligt de Vaus, hög intern validitet genom dess ideografiska natur d v s att den sätter ett förlopp eller aktörer i sin kontext och förklarar utifrån sammanhanget, därför är oftast sammanhanget och dess delar större än dess enskilda delar. Att utelämna kontexten riskerar att underminera resultaten om man inte på ett tydligt sätt motiverar varför man valt att bortse från den. I denna typ av studier gör man därför motsatsen. Man använder kontexten och försöker bygga en så rik och helhetstolkande berättelse som möjligt.⁴⁹ Generellt handlar den interna validiteten om metoden är väl avvägd och bra i relation till vår teoretiska ansats.

Rent tekniskt kanske det mest korrekta sättet är att faktiskt följa med personerna som är inblandade i ett visst skeende och studera vad de gör och hur de gör det i likhet med hur Czarniawska gör i sin studie av Warszawas offentliga förvaltning.⁵⁰ I denna historiskt orienterad uppsats är detta naturligtvis inte möjligt. Därför väljer jag att göra som Latour och, med hjälp av textanalyser och intervjuer, försöka återberätta de processer som formar historien om Kringen likt det han gör i fallet om Aramis.⁵¹

Rent allmänt har jag funnit det svårt att se något annat sätt att relatera till aktörers handlingar i ett historiskt perspektiv än det som använts. Genom att följa utredningar och vad som hänt inom området följer jag hur politiker och tjänstemän relaterat till de här frågorna i handling. Detta görs eftersom utredningarna är resultatet av det praktiska arbetet inom organisationen eller nätverket och är starkt knuten till specifika frågeställningar genom sitt innehåll samt de händelser som har varit centrala under diskursen. Det kompletteras med utsagor från dem som var med och utförde arbetet för att få en mer nyanserad bild av det skrivna materialet och försöka få en bild av de saker som man gjorde men som inte nedtecknades.⁵²

⁴⁹ de Vaus 2000:233ff

⁵⁰ Czarniawska 2000

⁵¹ Latour 1996

⁵² Ibid.

3.5.2 Extern validitet

Den externa validiteten definieras som möjligheten att dra generella slutsatser utifrån de resultat man uppnått.⁵³ Detta anses i allmänhet vara en av de starkaste bristerna inom kvalitativa fallstudier. De Vaus argumenterar dock att den främsta generaliseringen man kan göra från denna typ av studie inte är den av statistisk generalisering utan den av teoretisk. Med det menar han att det snarare handlar om att stärka och utveckla teoretiska resonemang och att vikten av att dra generella slutsatser redan från början inte var i fokus då man valde den forskningsdesignen.⁵⁴ Så är det också i detta fall. Syftet är att efterhärma en teoretisk ram för att se hur den på den på rimligt sätt kan ge oss svar på "hur" och "varför", inte att dra generella slutsatser. Utifrån tanken om generella slutsatser äger denna studie föga vikt men utifrån de Vaus synsätt om syftet med kvalitativa fallstudier är den intressant och utvecklande.

3.5.3 Att studera handlingar

Fördelen med metoden som tillämpats i detta fall är både dess enkelhet och dess komplexitet. Det öppnar upp för en bred och samtidigt väldigt fokuserad studie där man får möjligheterna att följa aktörernas verklighet. Bred därför att vi inte låser oss i vår egen föreställningsvärld om vad som är relevant eller irrelevant och fokuserad just eftersom vi hela tiden följer aktörerna och deras handlingar. Samtidigt har man möjligheten att bryta ner enskilda utsagor och handlingar till mer analytiskt orienterade element som går att analysera utifrån sin egen roll och plats i nätverket. Det ger möjligheten att bedöma styrkan i enskilda utsagor och handlingar. Just denna del är dock ganska begränsad i denna studie eftersom de kräver enormt mycket tid och kraft att göra. Czarniawskas och Latours metodologi är ganska intellektuellt tilltalande kanske delvis genom hur enkelt de får det att låta men i verkligheten är det ett

⁵³ Esaiasson, Giljam, Oscarsson & Wängnerud 2004:61

⁵⁴ de Vaus 2000:237f

väldig komplext tankesystem som är svårt att tillämpa. Det gäller att hela tiden studera hur nätverket bygger upp program genom översättningar, hur dessa interagerar inom ramen för nätverket med hjälp av det material som finns tillgängligt.

Ett av de genomgående problemen med studien har varit att det är en historiskt orienterad studie. Skeenden som varit aktuella sträcker sig över många år och många personer har varit inblandade. Det har skapat problem både i relation till materialet som stundtals varit svårt att få tag på samt intervjupersoner och deras minne eller vilja ställa upp och prata om saker som hände för många år sedan. Men trots detta har mycket material kommit fram tack vare mycket trevliga och hjälpsamma personer inom förvaltningarna. Det man skulle kunna vara lite känslig inför är att vissa beskrivningar kanske kan vara lite mer skissartade än vad som egentligen är lämpligt eller bygger för mycket på utsagor i intervjuer som riskerar att vara efterkonstruktioner och för lite på textmaterial att sätta i relation till de utsagor som intervjupersonerna gör eller vice versa. Men här måste man nog också ta ett steg tillbaka och vara på det klara med att denna uppsats inte syftar till att ge svaret på avancerade positivistiska och numeriska frågeställningar. Istället handlar det om att beskriva en övergripande process och dess grundläggande beståndsdelar.

Är metoden då i grunden relevant för vad som ska åstadkommas? Det som jag försöker komma åt med metoden är att granska representationer eller utsagor om hur organiserandet av kollektivtrafiken har gått till med fokus på aktörernas handlande. Att då använda sig av utredningar som ett avtryck av det arbetet och intervjuer som komplement till det är det närmaste vi kan komma att ha varit där. Det är det rimliga sättet att försöka följa Latours och Czarniawskas metodologiska rekommendation för att det för oss så nära de händelser och frågeställningar som Czarniawska menar konstituerar organiserings.

4. Aktörer, nätverk och spårvagnar

Historien om Kringen är nog inte på något sätt olik andra större infrastrukturprojekt, på så sätt att de ofta är stora och innehåller många aktörer som på olika sätt påverkar och driver utvecklingen. Följande är ett försök att genom en rak och kronologisk berättelse beskriva hur Kringenprojektet kom till och blev verklighet. I berättelsen får vi möjlighet att se hur visioner föds, upprätthålls och ibland även förverkligas. Vi får följa hur aktörerna översätter idéer om lösningar till kollektivtrafiken till olika mer eller mindre praktiskt tillämpbara projektidéer. Dessa översätts sedan först som en spårvagnslösning, sedan till automatbana och tillbaka till en spårvagnslösning. Dessa översättningar är nödvändiga för upprätthållandet och förverkligandet av projektet.

4.1 Utredningar som idébärare

Göteborg har under 1900-talet andra hälft utfört en mängd omfattande utredningar gällande kollektivtrafiken.⁵⁵ Flera intervjupersoner hänvisar till detta som en viktig del i hur Göteborg har fungerat inom kollektivtrafiken. Dessa utredningar har haft olika fokus men en viktig del i flera av dem har varit att se på olika transportmedel och transportsystem som skulle kunna vara effektiva för Göteborg. Utredningarna anses av flera intervjupersoner som mycket välgjorda och aktuella trots att det gått många år sedan de författades. Som vi också kommer att se hänger de ofta ihop och bygger explicit eller implicit på varandra, och bakom dessa utredningar ligger mycket arbete i att skapa de tolkningar kring vilka de ska förstås. Med andra ord så kan dessa ses i Czarniawskas ljus av att studera frågeställningar. Dessa frågeställningar skapas och upprätthålls genom översättningar som sin tur konstitueras av handlingar.

⁵⁵ Se PL89: Kollektivtrafikplanen 1989-05-18 för en bra intern sammanfattning.

Första gången Göteborg gjorde en stor översyn om hur man ska lösa framtida transportproblem var Snabbspårvägsutredningen.⁵⁶ Det var en utredning som enligt många som intervjuats fortfarande anser är en viktig och delvis aktuell utredning. Detta till trots att den skrevs på 60-talet. Huvudrapporten som kom 1967 sammanfattade 5 års arbete med att utveckla strategier för en hållbar kollektivtrafik i det framtida Göteborg. Som fokus för arbetet hade man att försöka se hur man kunde utveckla kollektivtrafiken ända fram till år 2000. Ett av de stora problemen man upplevde med den dåvarande kollektivtrafiken var att man så lätt utsattes för flödesstörningar genom en hårt trafikerad centrumkärna där flera olika trafikslag möttes. Studiens syfte är delvis att för framtiden höja resestandarderna med avseende på säkerhet, snabbhet, regelbundenhet och komfort. Man studerar i utredningen en rad nya trafiksystem framförallt har man tittat närmare på tre kategorier:⁵⁷

1. Okonventionella system: Högbanor på räls.
2. Renodlat bussystem: Att enbart använda bussar.
3. Konventionella rälsbundna system: Spårvagns- och tunnelbanesystem

Utredningen förordar att använda de konventionella systemen. Det vill säga att man utvecklar spårvagnssystemet för att göra det snabbare och effektivare samtidigt som man kompletterar det med en stadsbana. Stadsbanan är till stora delar lik en tunnelbana där en stor del av trafiken går under jord. På sikt vill man att stadsbanan ska ta över delar av spårvägens roll men också att de båda systemen ska ha en kompletterande roll. Linjenätet menar man måste utgå från principen om ett inre finmaskigt nät i centrala staden. Detta bör matas via ett radiellt betonat stomnät som är helt skilt från annan trafik för att säkerställa hög driftsäkerhet. Alternativt kan stomlinjesystemet ha matarlinjer för att täcka upp större ytor vid sin respektive ändstationer.⁵⁸

⁵⁶ Snabbspårutredningen Huvudrapport 1967

⁵⁷ Ibid:1ff

⁵⁸ Ibid:32f

Anledningen till att man förkastar ett renodlat bussystem respektive okonventionella system är å ena sidan att de framtvingar en avveckling av det nuvarande spårvagnssystemet och å andra sidan att miljö och stadsarkitektoniska värden skulle gå förlorade eller behöva omarbetas. Det var också stora kostnader som var förknippade med ett större och tyngre system med tunnlar och broar i en stad som till stor del står på lera.⁵⁹

Ytterligare utredningar följde under slutet av 1960-talet och början av 1970-talet och som sammanfattades i Kollektivtrafikutredningen 1972.⁶⁰ Där sker en stor diskussion om framtida transportmedel/system inom kollektivtrafiken men valet går till att skjuta det på framtiden tills vidare. Istället lyfts frågan om att i allt större utsträckning öka utrymmet och framkomligheten för den kollektivtrafik som redan är i drift. Här börjar man utveckla principerna för signalprioritet, något som tidigare inte använts i någon större utsträckning.⁶¹ Kommunen började arbetet med att flytta över mer av den spårbundna trafiken från blandad trafik till egna banvallar för att öka framkomligheten och säkerheten.⁶² Utredningen avvisar tanken på att bygga stadsbana på gata dess oförmåga att täcka upp den typen av boendestruktur Göteborg har. Istället föreslår man utbyggnad inom det befintliga systemet och där om nya system ska komma på tal ska det vara i form av komplement till det nuvarande systemet. Utredarna ser det istället som viktigt att göra det befintliga systemet mer finmaskigt än tidigare.⁶³ Man ser tydliga nackdelar med bägge huvudalternativen som målas upp som Göteborgs framtid. Det vill säga ett finmaskigt nät av små enheter (spårtaxi) och ett större eller tyngre system så som snabbspårvagn eller stadsbana har båda sina nackdelar i den göteborgska kontexten. Därför är man mer

⁵⁹ Ibid:37f

⁶⁰ Kollektivtrafikutredningen 1972

⁶¹ Signalprioritet innebär i enkelhet att kollektivtrafiken får företräde framför annan trafik genom att ljussignaler ändras för att passa deras behov.

⁶² Kollektivtrafikutredningen 1972 Delrapport 3

⁶³ Kollektivtrafikutredningen 1972 Delrapport 5

intresserad av en sammansmältning av dessa systems fördelar inom ramen för det redan implementerade systemet.

1978 gjordes den s k Spårvagnsutredningen där man fastslog att det var rimligt att fortsätta utveckla ett blandsystem med bussar och spårvagnar. Detta beslut fick till följd att man gjorde ytterligare satsningar för att förnya spårvagnssystemet. Under 1980-talet byggde Göteborgs Stad således en ny modern vagnhall, förlängde spår, och köpte in nya vagnar till spårvagnsnätet. Under 1970- och 1980-talet tittade man närmare på det man kom att kalla spårtaxi, vilket internationellt var känt under namnet Personal Rapid Transit (PRT). Syftet var att skapa ett finmaskigt nät med många små vagnar där man i princip kunde åka direkt från punkt till punkt utan stop i ett litet förarlöst fordon. Ett slags ultimata blandning mellan bil och kollektivtrafik som blev väldigt populärt som koncept men som inte kom att realiseras i någon större utsträckning någonstans. I Göteborg handlade diskussionen mycket om att man ville försöka skapa den finmaskighet som man eftersträvat i de centrala delarna av stan, spårtaxi var ett sådant verktyg.⁶⁴

1981 började man se över linjenätet i Linjenätsutredningen som presenterade sina resultat 1983. Syftet var att se över linjenätet för att se om man kunde effektivisera det.⁶⁵ Fokus låg på att öka antalet direktresor⁶⁶ som en standardhöjande åtgärd. Där har man också lagt till ett par spår-länkar som man använder vid sina beräkningar. Det är fyra länkar man har lagt till: Dubbelspår till Angered, ett spår längs Stora Badhusgatan, en länk mellan Sahlgrenska och Änggården och en länk mellan Munkebackstorget och Kålltorp.⁶⁷

Många av utredningarna lever fortfarande med i det nuvarande arbetet och man talar ofta med vördnad om det utförda arbetet. En av de sista utredningar som gjordes innan Trafikkontoret kom till och man omformade förvaltningssidan på det trafikpolitiska området inom kommunen är Kollektivtrafikplanen för Göteborg

⁶⁴ Intervjuperson B samt Latour 1996:12ff

⁶⁵ Linjenätsutredningen 1983

⁶⁶ Direktresor är resor där resenären slipper byta för att nå sitt mål.

⁶⁷ Linjenätsutredningen 1983

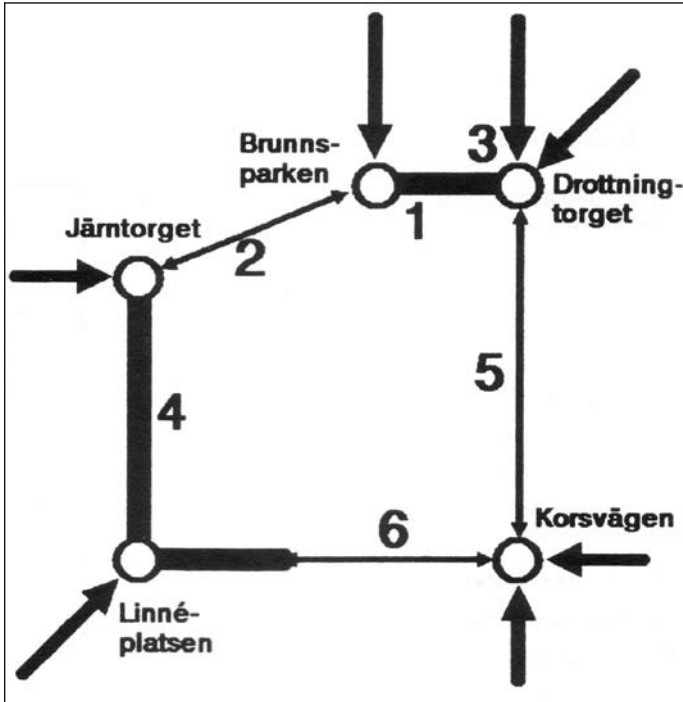
(KOLL).⁶⁸ Arbetet utfördes i en grupp som kallades för Trafikpolitiska Ledningsgruppen (TPL) och där inom bildades en arbetsgrupp av tjänstemän. Gruppen bestod av flera av de inblandade förvaltningarna så som Stadsbyggnadskontoret, Gatukontoret, Göteborgs Spårvägar, Göteborgs Lokaltrafik AB samt konsulter på trafikområdet. I en serie av pm-liknande format avrapporterades resultaten från gruppens arbete. Arbetet hade en stor bredd eftersom gruppen bestod av verksamma från alla delar inom kollektivtrafiken. Syftet var att försöka skapa nya idéer och färdiga projektskisser på hur man kan gå vidare inom det trafikpolitiska området och skapa en bred förankring för dessa idéer. TPL slutrapporterade sitt uppdrag i juni 1990 genom rapporten Handlingsplan för kollektivtrafiken, populärt kallad för "Gula boken" eftersom framsidan var gul.⁶⁹ Gruppen delrapporterade också sitt arbete genom en serie PM mellan juni 1989 och februari 1990.

Arbetsgruppen undersökte bland annat problematiken med att Göteborgs kollektivtrafik i stort sett enbart bygger på radiella strukturer. Det vill säga att alla linjer riktas mot en punkt i centrala stan i ett radiebaserat mönster (se figur 3 nedan). Problemet med detta insåg man var att det minimerar möjligheten till direktresor för alla som inte ska till just den punkten. I den absoluta förlängningen resulterar detta i att det kan ta upp till en timme att resa mellan två platser bara ett par kilometer ifrån varandra. I det radiella systemet måste resenären åka till en centralt belägen knutpunkt för att byta och avverkar därför hela radien två gånger helt i onödan. För att se hur man kunde lösa den problematiken tittade arbetsgruppen närmare på olika cirkulära och tangentiella linjenätssystem (se figur 3 nedan).⁷⁰

⁶⁸ Koll InternPM 10 - 1989-04-17

⁶⁹ Handlingsplan för kollektivtrafiken 1990

⁷⁰ Koll PM 2:4, Kollektivtrafikutredningen PM 1989-06-04



Figur 1: Spårvagnsrutan (Källa: Handlingsplan för kollektivtrafiken 1990:24)

Det är i det sammanhanget som utredningen återaktualiserar okonventionella system och i det här fallet en automatbana. Men man vill behålla spårvagnstrafiken som en stomme i systemet. För att stärka den traditionella spårvägen vill man bygga flera nya länkar i centrum (se figur 1 ovan):

1. Spårväg: Järntorget - Lilla Torget via Stora Badhusgatan
2. Spårväg: Drottningtorget - Korsvägen via Skånegatan/Stampgatan eller Sten Sturegatan
3. Spårvägstunnel: Korsvägen - Guldheden via Chalmers.

Genom dessa länkar har man skapat ett betydligt mer finmaskigt nät i centrala stan som genom cirkulära mönster ökar de tangentiella effekterna i systemet. De positiva effekterna skulle bli ökad turtäthet genom att man ökar spårkapaciteten, förbättrad framkomlighet i



centrala stan vilket gör det lättare att hålla tidtabellen och förbättrad driftsäkerhet då fler länkar genom centrala stan inte gör nätet lika känsligt för störningar.⁷¹ Det föreslås dessutom att man startar en utredning om automatiska, d v s förarlösa, system. Man ger exempel på flera möjliga sträckningar i tre olika versioner. Framförallt var man intresserad av att utveckla automatbanor på det nyexploaterade området kring Norra Älvstranden och in till centrum, men även att länka samma den delen med större delen av stan. Norra Älvstranden var ett gammalt varvs- och industriområde som Göteborg Stad hade planer på att etablera verksamheter och bygga bostäder på. Ett av de största problemen var dock att det området helt saknade snabba och effektiva kollektivtrafiklänkar. Huvudförslaget innebar en liknande dragning som spårvägen ovan men med den norra länken på Hisingenssidan av älven. I deras förslag var automatbanor och spårvägen ett komplement till varandra och något som borde utredas närmare.⁷²

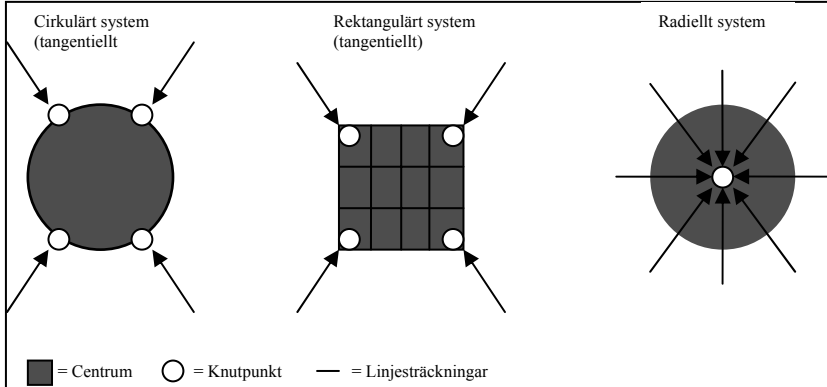
Figur 2: Olika varianter på möjliga sträckningar av automatbanan. (Källa: Handlingsplan för kollektivtrafiken 1990:37)

⁷¹ Handlingsplan för kollektivtrafiken 1990:21ff

⁷² Ibid:33ff

Som man också kanske kan se delar förslagen delvis samma sträckningar på många ställen (Jfr. figur 2 och 3).

4.1.1 Centrala frågeställningar



Figur 3: Tre renodlade skisser på hur man kan föreställa sig tangentiellt, radiellt och finmaskigt system.

Figuren ovan demonstrerar ett par av de centrala begrepp som diskuteras flitigt under de många utredningar som genomförs i Göteborg. Till vänster är ett cirkulärt exempel på ett tangentiellt transportsystem. Tanken är att större delarna av centrala staden som har tungt trafikerade kollektivtrafikstråk ska avlastas. Genom att man skapar ett cirkulärt spårvägnät flyttar man dels resenärer som inte ska till centrum vilket befriar de knutpunkter som ligger centralt och dels så är centrala Göteborg en plats där kollektivtrafiken går oerhört långsamt så att bygga nya spår utanför centrum och på egen banvall ökar hastigheten. Bilden i mitten demonstrerar ungefär samma sak fast här ser man tydligt hur de nya tangentiella stråken är en del av ett finmaskigare nät samtidigt som de behåller sin förmåga till större hastighet än de tunnare stråken i centrum som måste hålla lägre hastighet. Tanken med dessa system, förutom att göra spårvägnätet mer finmaskigt för att ge högre komfort, är också att ge resenärerna kortare resväg. Resenärerna ska istället för att behöva åka till en centralt belägen knutpunkt där alla byter spårvagn kunna ta sig till

en knutpunkt längre ifrån stan och bara tangera det finmaskigare centrala spårvagnsnätet. I det sista, högra fallet, kan man tolka spårvagnsnätet mer som bestående av radiebaserade linjer än en nätstruktur. Här kommer alla resenärer till samma knutpunkt i centrala delarna av stan. Det innebär att ska resenären inte till centrum tar det längre tid eftersom man måste åka hela vägen till stan för att sedan vända ut igen, men samtidigt kan man fokusera på större och mer effektiv trafik längs de tunga stråken. Mycket av diskussionerna inom kollektivtrafiken i Göteborg fokuserar kring olika tolkningar av dessa linjenätssystem och strukturer. Alla med sina för- respektive nackdelar som måste hanteras och tas med i beräkningen.

4.1.2 Idéernas kamp

Historiskt är spårvagnen både det centralaste och det mest ifrågasatta (eller kanske åsidosatta) systemet i den göteborgska kollektivtrafiken. I utredning efter utredning undersöks möjligheter att komplettera ett system som man ser klara brister i. Nätverket har studerat diverse olika möjligheter för att kringgå de problem man upplever med spårvagnen. Spårtaxi, bussar, stadsbana eller andra systemskiftande åtgärder har granskats. Ingen av dessa lösningar har varit tillfredställande eller ansetts tillräckligt effektiv för att avhjälpa problemen. Aktörerna har inte varit främmande för att ifrågasätta vare sig spårvagnen eller alternativa system. I utredningsskedet har alla alternativ studerats grundligt och från många vinklar men utan att det fått några omvälvande resultat till följd trots att det diskuterats vid ett stort antal tillfällen.

Samtidigt har det funnits problem med att enas hur man ska gå vidare eller ens vilket problem som ska hanteras. Utredningarna upprepar ofta samma problematik och samma frågeställningar. Det tycks ha funnits en förlamning inom nätverket och hur det hanterar de data som utredningarna kommer fram till. För att uttrycka det i ordning med teorin som presenterats kan man säga att programmet "effektivisera kollektivtrafiken" ständigt har funnits sig tillrätta med mycket små eller inga systemförändringar. Trots visioner om auto-

matbana, spårtaxi eller stadsbana har de antingen förkastats redan på formuleringsstadiet eller skjutits på framtiden.

Förändringsaktörerna har ständigt varit motarbetade av det nätverk som redan finns och faktiskt fungerar. Att då ta steget att hävda ett imaginärt system framför ett existerande kräver en kraftfull mobilisering till förmån för det programmet. Men inte bara de tekniska systemen motarbetade ett större systemskifte utan också människor och marknaden. Flera av utredningar pekar också på den enorma investeringskostnaden att bygga ett annat system som dessutom skulle få agera komplement till spårvagnen. Båda skulle bli en del av staden och till vilket pris är en central fråga för politiker och tjänstemän. Man lyckas inte mobilisera krafter till förmån för den radikala förändringen.

Vad man istället fokuserat på i de allra flesta utredningar är att bättra på eller förändra inom ramen för det rådande systemet. Det har mestadels handlat om förbättra framkomligheten genom att skapa egna banvallar och införa signalprioritet men också om att bygga ut nätet. Så samtidigt som man varit tveksam till om spårvagnen kan lösa Göteborgs trafiksituation har man arbetat med att förstärka och utveckla den inom ramen för samma program inom nätverket.

Vi kan också se hur idén om hur man kan utveckla kollektivtrafiksystemet utvecklas över tid men ändå hela tiden befinner sig väldigt nära samma kärna. Utredningarna hamnar alltid i samma linje och ställer samma diagnos. Det vill säga att det är svårt att utveckla ett helt nytt system men att spårvägen har ett antal mycket problematiska brister. En av de brister som utmärks i utredningarna är relaterad till flödet.⁷³ På grund av den stora mängden fordon som färdas genom en smal korridor i centrala stan under högtrafik riskerar man ständigt problem om något skulle gå fel i just den punkten. Samtidigt är det också i just denna punkt som spårvägen är som mest utsatt, gatorna är smala och man kör ständigt i blandad trafik som ytterligare riskerar att skapa problem. Redan på 70-talet lyfts

⁷³ Flöden har en central roll inom trafikplanering och innehåller variabler så som belastningsfaktorer och effektivitet.

frågan om att förändra spårvagnsnätet så att det inte är beroende av samma smala korridorer i centrum. Man vill komma bort från det radiellt baserade spårvagnssystemet till ett mer finmaskigt nät i centrala stan. Inte bara tror man sig då lösa problemet med sårbarheten och köbildningen utan även antalet direktresor. Idén föds och utvecklas i olika tappningar under 70 och 80-talet. Det tar en mängd olika former genom åren, som "effektiviseringar inom det befintliga spårvagnsnätet", som "automatbana" eller "spårtaxi" men motiveringarna och problembilden är ständigt densamma.

Dessa olika lösningar har direkta konsekvenser för olika aktörer. Om valet faller på att utveckla spårtaxi eller automatbana så skulle den konventionella spårtrafiken minska i betydelse eller kanske till och med skrotas helt. Det är naturligtvis inte ett aktörsneutralt beslut, beslutet skulle direkt gynna eller missgynna givna aktörer på ett eller annat sätt. Spårvägen ser det naturligtvis som en attack gentemot dem om man finner att det bästa vore om man skrotade all spårbunden trafik och ersatte den med busstrafik. Likaså kommer resenärerna in som en aktör. Att satsa på ett centralt och tungt stomsystem i likhet med snabbspårväg innebär också större gångavstånd för flertalet resenärer men igengäld tätare och snabbare trafik. Handikappade och äldre är viktiga aktörer inom kollektivtrafikarbetet som i detta exempel riskerar att hamna på efterkälken. Tekniska system är inte neutrala när de placeras inom nätverkets kontext.

4.2 Trafikkontoret

Trafikkontoret är en konstruktion från 1991 som ett försök från kommunen att effektivisera och utveckla trafikfrågorna inom kommunen. Tidigare hade ansvaret över kollektivtrafik och vägar delats i olika konstellationer mellan Stadsbyggnadskontoret, Gatukontoret, Göteborgs Spårvägar och Göteborgs Lokaltrafik AB. Nu flyttade man över huvudmannaskapet för politiska frågor rörande trafiken till denna nya sektorbaserade förvaltning med en egen nämnd. Kommunledningen och de berörda förvaltningarna hade alltmer upplevt det som att man inte kunde komma överens

när man arbetade mellan kontoren och man hoppades att en ny sektorsnämnd skulle ha lättare att komma framåt i trafikarbetet. Förvaltningarna verkar ha kommit överens om att man inte längre kunde driva trafikarbetet i de tidigare formerna utan att en förändring var nödvändig. Trafikkontoret har sedan starten agerat som en beställarnämnd där alla ingrepp man gör upphandlas av utomstående aktörer i enlighet med den för tiden givna trenden med att marknadsanpassa förvaltning. De hade därför som uppgift att verka som en plats där alla övergripande policybeslut fattades. Så egentligen var det ett slags centraliserande åtgärd för trygga ett effektivt beslutsfattande i trafikfrågor, medan det var en decentraliserande åtgärd för implementering och beredningsärenden.

De som arbetade på Trafikkontoret vid den här tiden upplevde att man hade en väldigt öppen och positiv atmosfär. Man var öppen för alla typer av förändringar och inga dogmatiska begränsningar fanns.

4.3 Statlig intervention

Under slutet av 1980-talet uppmärksammades trafiksituationen i Sveriges tre största städer alltmer. Den socialdemokratiska regeringen uppfattade situationen som kritisk och att städerna själva hade svårt att ta sig ur situationen. Det blev nödvändigt för regeringen att försöka hjälpa till att lösa den trafikpolitiska krisen som storstadsregionerna höll på att hamna i. Industrin och kommunerna själva menade att regionerna riskerade att stagnera ekonomiskt om inget gjordes och som de största ekonomiska motorerna i Sverige var detta otänkbart. Regeringen valde då att tillsätta en förhandlare för var och en av städerna. De hade till uppgift att förhandla fram lösningar på trafikproblematiken i respektive region. Staten valde att sätta upp en mycket snäv tidsram, den totala förhandlingstiden sattes till 9 månader vilket i princip uteslöt möjligheten till djuplodande utredningar. Man verkar mest ha varit intresserade av snabba resultat. I Göteborg fick man förhandla med Ulf Adelson som statens representant och som

motpart gick de 8 närmsta kommunerna⁷⁴ samman med Göteborg genom Göteborgs Kommunalförbund.⁷⁵ Förhandlingsgruppen leddes av Göteborgs "starke man" socialdemokraten Göran Johansson tillsammans med representanter från 5 av de 9 inblandade kommunerna.⁷⁶

4.3.1 Splittring och missämja

Historierna kring denna tidiga period i utvecklingen av det som kom att bli Göteborgsöverenskommelsen är många. Ulf Adelsonh och staten var starkt fokuserad på att utveckla vägnätet. Han hade sett hur det kunde gå i Stockholm om man valde att inte bygga ut vägnätet, menade han. Han var en stark förespråkare för vad som kallas för kringfartsleder, d v s att genom att skapa ett slags vägning utanför stan slippa all genomfartstrafik. Han gick hårt in och drev en "ringled" (i österled) runt Göteborg. Det visade sig ganska snart att detta inte var uppskattat vare sig av hans egna tjänstemän eller av kommunernas. Dessa vände sig mot idén främst därför att man menade att Göteborgs trafikproblem låg i att många skulle in till stan eller över älven till Hisingen i norr inte förbi staden så som Österleden implicit utgick ifrån. Det var denna grupp trafikanter som skapade trafikstockningarna, menade tjänstemännen, och att en ringled skulle avlasta i mycket liten utsträckning och var således oförsvarbar ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Tjänstemännen agerade på egen hand för att utveckla en smidigare variant på kringfartsled. Adelsonh uppskattade varken kritiken eller tjänstemännens egna initiativ och det gick så långt att han isolerade de tjänstemän som delade denna uppfattning. Dessa fick inte längre delta i förhandlingarna. Adelsonh lyckades också alienera andra viktiga planeringsorgan så som Vägverket och andra berörda myndigheter. Det förekom under tiden för förhandlingsarbetet bara ett möte med Vägverket. När Adelsonhs förslag fick kritik så blev

⁷⁴ Partille, Öckerö, Ale, Lerum, Härryda, Kungsbacka, Kungälv och Mölndal.

⁷⁵ Falkemark 1999

⁷⁶ SOU1991:19

det inga fler möten. Även Göteborgs Stadsbyggnadskontor var förvånade över hastigheten och sättet på vilket man gick fram med så stora omställningar.⁷⁷

För vissa tjänstemäns del var det i detta skede dessutom mycket viktigare att trygga en fungerande kollektivtrafik vars utveckling man ansåg hade stagnerat på grund av bristande investeringar, men man var beredd att göra eftergifter för Adelson för att få igenom de projekt man ville ha.⁷⁸ Ett av de största problemen som Göteborg Stad identifierade var det faktum att man inte hade några direkta planer för vad alla pengar skulle användas till. Göteborg hade uppfattningen att anledningen till att man tillskansat sig så mycket pengar från staten vid tidigare utbyggnader inom infrastruktur var att man hade haft konkreta planer. Göteborgs Stad hade under 60-talet haft skisser och planritningar på idéer under förhandlingsarbetet vilket man ansåg var en av de saker som staten uppskattade och belönade. När Adelsonförhandlingarna inleddes ansåg man sig ha väldigt lite planer att visa upp, oavsett om det gällde kollektivtrafik eller bilvägar. Således inleddes ett febrilt arbete dels på Trafikkontoret men också under själva förhandlingarna med att skapa hållbara idéer.

Trafikkontoret gjorde projektinventeringar för att försöka se vad som kunde presenteras. På vägsidan kammade man noll, men inom kollektivtrafiken hade man ett antal olika idéer och projekt man kunde arbeta vidare på från TPLs arbete. I detta läge väckte man frågan om att förbättra den åldrande infrastrukturen (växlar, skenor mm), att skapa ett tangentiellt och alternativt cirkulärt baserat stödsystem för den nuvarande spårtrafiken och ett nytt realtidsystem för trafikstyrning helt i linje med TPLs arbete året innan. TPLs arbete bestod till stora delar av rent teoretiska och hypotetiska problem och lösningar. Det vill säga de var inte anpassade för implementering utan handlade mest om teoretiskt orienterat arbete i form av teoretiska beräkningar på trafikflöden och framförallt skapade man

⁷⁷ Falkemark 1999:130ff

⁷⁸ Falkemark 1999:147

flera förslag som pekade i olika riktningar. Det blev därför Adelsonförhandlingarnas uppgift att formulera dessa idéer på ett sätt som pekade ut vilken riktning detta arbete skulle få.

4.3.2 Överenskommelsen

Våren 1990 fastslogs således en preliminär överenskommelse där den absolut största utgiften var den ringled som Adelson eftertraktade. I övrigt ingick pengar till framförallt tågtrafik, allt för att stärka regionens konkurrenskraft.⁷⁹ Göteborg lyckades att tillskansa sig medel för att utveckla kollektivtrafiken även om man från vissa delar av förvaltningen hade hoppats på mer. Överenskommelsen ansågs till vissa delar som en "politikerkonstruktion", dvs att tjänstemännen hade haft väldigt lite att säga till om hur förslaget utformats. Politikerna var också starka förespråkare för att snabbt få till ett avtal och flera tunga politiker i Göteborg var noga med att poängtera sitt stöd för överenskommelsen.⁸⁰

I överenskommelsen ingick att samtliga 9 kommuners fullmäktige var tvungna att godkänna förslaget för att det skulle genomföras.⁸¹ Göteborgs kommun röstade igenom avtalet och de politiker som varit en del av förhandlingsgruppen försvarade avtalet och dess nödvändighet. Förslaget föll först när Partille, en liten kommun strax öster om Göteborg, inte godtog avtalet. Partilles fullmäktige motsatte sig de ingrepp som skulle göras i kommunen eftersom ringleden skulle dras rakt igenom kommunen. Att ställa sig bakom förslaget som skulle säga Partille kommun mitt itu var politiskt självmord för lokalpolitikerna bara några månader före valet samma höst. Detta gjorde att avtalet röstades ner med överväldigande majoritet i Partilles fullmäktigeförsamling. Således fallerade avtalet och man valde att tillsätta en ny utredning för att se på alternativ till den sträckning

⁷⁹ SOU 1991:19

⁸⁰ Falkemark 1999:147, Intervjuperson A

⁸¹ SOU 1991:19

som Partille inte kunde acceptera. Denna gången ledd av Vägverket, men det är en annan historia.⁸²

I detta läge som infann sig 1991 var Göteborg införstådda med att investeringar för att stärka infrastrukturen skulle komma. För kollektivtrafikens del hade man en ungefärlig uppskattning om hur mycket pengar det handlade om vilken inriktning dessa pengar skulle ha.

”Kollektivtrafiksystemet i Göteborg förbättras och vidareutvecklas. Den befintliga spårvagns-trafiken förbättras. Vissa nya spårvagnslänkar byggs runt centrala staden, vilket medför effektivare och snabbare trafik. En ny automatisk bana planeras med en första etapp. Vissa strategiska terminal- och bytespunkter rustas upp och byggs ut. Nya former för trafikstyrning av spårvägen utvecklas.”⁸³

Anmärkningsvärt är att man här lyfter frågan om en automatbana, en teknisk lösning som är väldigt ovanlig och innovativ och inte på något sätt okontroversiell. Under förhandlingarna så diskuterades det flitigt hur man skulle uttrycka sig i avtalet. Vissa höll fast vid att det skulle stå ”spårväg” och vissa var noga med att trycka på om ”automatbana”. På de flesta ställen i avtalet står det därför både och.⁸⁴ Flera idéer och sträckningar finns fortfarande öppna i förhandlingarna med Adelson. I förhandlingsgruppen ingick flera av de tjänstemän från Trafikkontoret som hade detta i baktanken och som slogs för att det skulle komma med en automatbana i avtalstexten. Förhandlingarna pågår nästan samtidigt som TPL lägger fram sin utredning där automatbanan för första gången på flera år lyfts som ett reellt förslag.

4.3.3 Ett gyllene tillfälle

Genom statens och Ulf Adelsons inträde i nätverket uppstår möjligheten att förverkliga alla de planer som man under så många år försakat. Deras insteg i nätverket möjliggör en förflyttning av en idé mot ett realiserande. Framförallt genom det kapital staten skjuter till uppstår då frågeställningen: Vad ska man satsa på? Här finns det

⁸² Falkemark 1999

⁸³ SOU 1991:19:48

⁸⁴ Ibid:44ff

skilda meningar om hur man ska vidare. Ska man förbättra och stärka det system man har eller ska man komplettera det och på sikt kanske byta ut det mot ett nytt modernt och attraktivt system? Det är dessa två program som nu möter varandra.

Det uppstår också en viss motsättning mellan kollektivtrafiken och biltrafiken. Adelsonhs idéer kretsar mycket kring biltrafik och viss mån tågtrafik medan Trafikkontoret har ett intresse av mer resurser till kollektivtrafiken i det läget som uppstår då man ansåg att den hade hamnat i ett krisläge. Krisläget berodde på för lite underhåll och inadekvata investeringar, samtidigt som kritiken kring den olönsamhet som spårvagnssystemet tros ha blir allt mer allmän kunskap inom kommunens organisation. Ett krisläge som också gav upphov till vidare utredningar längre fram.⁸⁵

4.4 Automatbanan

När Adelsonhförhandlingarna var avslutade startade arbetet med att skapa ett reellt projektunderlag för den i överenskommelsen nämnda automatbanan. Detta kom att placeras under det då nybildade Trafikkontoret som kastade sig in i arbetet. Inom Trafikkontoret började man se hur automatbanan kunde realiseras. Automatbana som begrepp inom kollektivtrafiken var vid den här tidpunkten inte något nytt. Förarlösa och spårbundna fordon fanns i flera olika utvecklingsstadier runt om i världen. Dels fanns det vissa typer av automatiska banor redan implementerade i t ex Lille, Frankrike, det s k VAL-systemet som beskrivs som en tung och framgångsrik del i Lilles trafiksystem. Det fanns även en mängd mindre lösningar, oftast i anslutning till flygplatser eller mindre matarsystem till andra kollektivtrafiksystem, som man inom Göteborgs Stad uppmärksammade i och med arbetet med KOLL.⁸⁶

Göteborgs Stad har vid flera tillfällen under 80-talet och även tidigare uppmärksammat dessa olika lösningar och följt utvecklingen av automatiska system med stort intresse. Nu återaktualiserades

⁸⁵ Handlingsplan för kollektivtrafiken 1990, Spårvagnsutredningen 1993

⁸⁶ PL89: Kollektivtrafikplanen 1989-05-18, Intervjuperson B, Latour 1996

dessa planer genom förvaltningens intresse för att utveckla nya och innovativa lösningar för kollektivtrafiken. Både Adelson och de lokala politikerna såg det som ett intressant projekt speciellt i anslutning till det ankommande VM i friidrott som Göteborg skulle stå som värd för 1995. Förhoppningen var att den första etappen, nämligen den mellan Centralstationen och Korsvägen via Gårda och Skånegatan, skulle vara färdig då. I slutändan ville man skapa en cirkulär automatbana med hög turtäthet som gick runt hela innerstaden.⁸⁷

4.4.1 Utredningen

Tiden för utredningen har av flera beskrivits som en positiv tid med "högt till tak" inom den nybildade förvaltningen. Trots att det var uppenbart att vissa grupper inom staden motsatte sig automatpanelösningen så fortskred planerna och utredningsarbetet utan några motsättningar, och i februari 1992 släppte Trafikkontoret rapporten om sin utredning. Rapporten innehåller noga utförda studier både av existerande automatbanesystem och ett tydligt upplägg för hur detta skulle kunna komma att se ut i Göteborg.⁸⁸

Materialet till utredningen är mycket omfattande. Den innehåller också en stor teknisk utredning där alternativen utreds ingående. Man har besökt i princip alla, då existerande storskaliga typer av automatbanor, totalt 13 olika varianter varav 4 typer studerats i detalj.⁸⁹ Utredningen gör gällande att man redan i augusti samma år, om erforderliga politiska beslut fattats, kunde genomföra upphandlingsprocessen.⁹⁰

Här tydliggör man också vilka som är målgruppen och vilken afärsidé som ligger till grund för automatbanans utveckling. Motiveringen till systemet är:

⁸⁷ Intervjuperson A, Trafikkontoret Huvudrapport 1:1992

⁸⁸ Trafikkontoret Huvudrapport 1:1992

⁸⁹ Trafikkontoret Delrapport 2 1:1992 Bilaga 3

⁹⁰ Trafikkontoret Huvudrapport 1:1992:30

att vara ett komplement till det gamla systemet med bussar och spårvagnar,
att vara ett förstklassigt, lättillgängligt, högfrekvent och snabbt transportmedel som förbinder bytespunkter,
att ge möjlighet till att utveckla den befintliga och framtida markanvändningen samt
att utgöra en väsentlig del av Göteborgs kollektiva stomlinjenät.
Målgrupper menar man är:
Regionala och perifera pendlare med mål i centrala stan men utanför citykärnan,
affärsresenärer samt konferens- och nöjesbesökare,
personer som jobbar eller studerar inom banans upptagningsområde,
befintliga kollektivtrafikanter som automatbanan erbjuder högre resestandard för.⁹¹

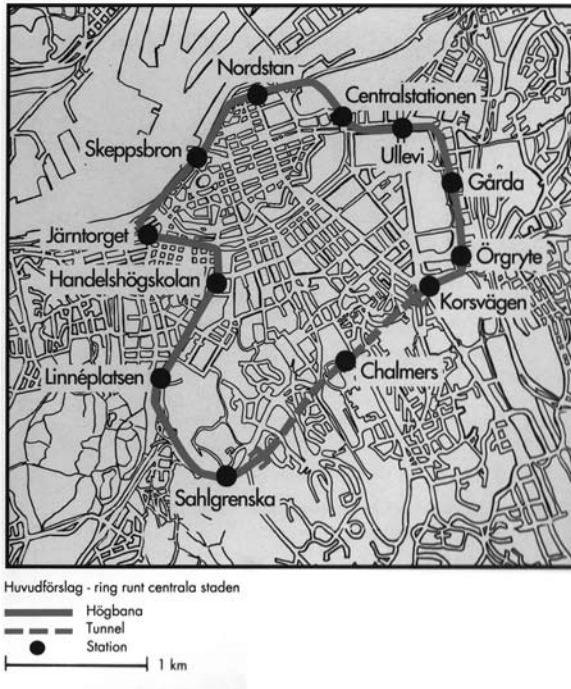
Ett av de allra tydligaste målen med "automatbanan" är således dess innovativitet i sig själv. Den skulle locka nya grupper, framförallt "kostymnissarna", tillbaka till kollektivtrafiken från bilpendlandet.⁹² Dessa representerar grupper som inte åkt kollektiv i Göteborg sedan 60-talet.⁹³ Den skulle upplevas som något helt annat än det gamla systemet men samtidigt vara ett tydligt komplement till det. Det skulle också vara en del i det nya evenemangsstråket som skulle gå utmed Skånegatan där man redan hade Svenska Mässan och Ullevi som två av stadens viktigaste evenemangsplatser. En annan viktig del är just den radiella effekten av att hålla resenärer som inte ska in i centrum utanför centrum för att göra systemet robustare vid störningar och att sprida ut resenärerna över fler punkter. Utredningen argumenterar också utifrån utgångspunkten att det kommer innebära stora tidsvinster för de flesta resenärer genom att automatbana har högfre-

⁹¹ Trafikkontoret Delrapport 2 1:1992:1

⁹² Intervjuperson A

⁹³ Göteborg har haft en sjunkande mängd kollektivtrafikresenärer under lång tid och det är ofta hög- till medelinkomsttagarna som funnit bilen ett mer lockande alternativ. (PL89: Kollektivtrafikplanen 1989-05-18, SU1993)

kvent trafik som går mycket fortare än konventionell spårbunden trafik. Automatbanan beskrivs i stora delar mycket positivt och så upplevde också många det inledningsvis. Det skulle vara en ny, frisk fläkt inom kollektivtrafikarbetet i Göteborg.



Figur 4: Automatbanans sträckning (Källa: Trafikkontoret Huvudrapport 1:1992:1)

Sträckningen hade nu specificerats tydligare jämfört med hur det sett ut på de förslag som drogs upp av TPL i KOLL. Borta var dragningen ute på Hisingen och istället var den mycket tydligare lik den spårvagnsruta som också föreslagits (se avsnitt 4.1).

Efter att utredningen färdigställdes började man ta kontakter med företag som eventuellt kunde vara intresserade av att bygga den nya automatbanan. Trafikkontoret skickade ut en tidig offertförfrågan

samtidigt som man sökte en tydligare förankring av projektet. Man var redo att på allvar förändra kollektivtrafiken i Göteborg.

4.4.2 Automatbanan upphör

Nästa fas i arbetet var alltså att fatta de nödvändiga besluten på bredare nivå inom staden för att förverkliga projektet. Man gav arkitekter i uppdrag att gestalta automatbanan och man förberedde och skickade ut offertförfrågan. Bredare möten sattes upp för att stärka projektets legitimitet utanför de som arbetat med det så långt, vilket mestadels var Trafikkontoret och utomstående konsulter. Ett av de problem man upptäckte i gestaltningen av automatbanan var att den skulle vara ett stort ingrepp i stadsmiljön, något som man fått kritik från Stadsbyggnadskontoret för under processens gång. Nu när nya bilder presenterades över bl a Linnégatan insåg man att detta inte skulle accepteras. Man bestämde sig internt på Trafikkontoret att försöka se på alternativa sträckningar istället för att gå rakt ner för Linnégatan och inte publicera de bilder som man uppfattade som negativa. Under ett möte med representanter från Spårvägen, Stadstrafiken, Stadsbyggnadskontoret och andra ledande delar av förvaltningen så kom denna gestaltning ändå fram, för att sedan också spridas i tidningarna.

”På ett möte på Stadsmuseet så lägger någon plötsligt den där bilden på overheadapparaten och då hör man publiken ’ooouuh’ [...]. Det går ju att rita perspektiv som fan alltså. Då tittade jag på min ordförande... Då var det kört!”⁹⁴

Man beskriver automatbanan som något utanför den filosofi som Göteborg har vad gäller kollektivtrafik som kan summeras så här vilket också gjordes av flera personer som intervjuats: Göteborg är en ”spårvagnsstad” och i en spårvagnsstad ska det finnas spårvagnar.

⁹⁴ Intervjuperson A

DB: Hur gick det till när man kom fram till att det var en dålig idé att gå vidare med automatbanan?

BB: Nyckelhändelsen var när stadsarkitekten skrev en helsidesinsändare i Göteborgs-Posten och exemplifierade med hur man skulle gå fram längs Linnégatan en trappa upp med spår och balkar osv och ställde sig starkt kritisk till det arbetet. [...] En del tunga röster i Göteborg, jag minns inte vilka det var, men då var det locket på.

DB: Både politiker och tjänstemän då eller?

BB: Ja, men huvudsakligen politiker som då fick den insikten och då var det locket på.

Från den punkten fanns inte längre automatbanan enligt flera inblandade. Det fanns inte längre några aktörer utanför Trafikkontoret som var beredda att bära idén om automatbanan vidare. Det gick inte att få brett stöd för idén längre. Spårvägen var emot på grund av det inte passade in i deras syn på spårtrafik och stadsarkitekterna var emot på grund av dess enorma inverkan på stadsmiljön och deras åsikter hade nu fått allmängiltighet. Konsulter och andra som varit inblandande i utredningsarbetet hade gjort sin del genom att rapporten var färdigställd och således uppstod det ett vakuum, som efter detta möte och med den efterföljande offentliga debatten, ingen politiker eller tjänsteman ville ta. Det hela blev en "non-issue".⁹⁵

4.4.3 Handlingar och program

I slutet av 1980-talet vaknade viljan av skapa något innovativt igen och med hjälp av Trafikkontoret och Ulf Adelson så gick det alltså att initiera och mobilisera för den nya idén – en automatbana. Här kan man se hur tre viktiga aktörer interagerar för att skapa ett gyllene tillfälle för att utveckla kollektivtrafiken i Göteborg. Staten hjälper till med finansieringen som alltid varit problematisk i denna typ av stora projekt. Ulf Adelson var intresserad av kringledsproblematiken och att få ett avtal i hamn, och om det därför skulle satsas på kollektivtrafiken var detta ett projekt förkroppsligade modernitet och framtid, något som passade honom. Trafikkontoret som ville satsa på något nytt och tillämpa de idéer man hade

⁹⁵ Intervjuperson A

utarbetat året innan. Det var ett trafikkontor där man upplever det som att kollektivtrafiken har halkat efter utvecklingen och riskerar att bli helt obsolet och då speciellt den spårbundna trafiken. Automatbanan representerade ett sätt att ta sig förbi dessa problem och rädda kollektivtrafiken.

Samtidigt fanns det både inre och yttre spänningar och motprogram till formuleringen av automatbanan. Dels fanns det starka krafter som redan på formuleringsstadiet motsatte sig att arbeta utanför det etablerade spårvagnssystemet, framförallt tjänstemän vars arbete var starkt knutet till spårvägen men även andra som föredrog spårvägen av ett eller annat skäl. Dels så hade man hela det tekniska systemet mot sig, ett helt linjenät och tekniska lösningar redan implementerade och som fortfarande kunde uppvisa potential. Dessa samverkade för att förminska och bryta ner programmet Automatbana. Men det var först på stadiet när programmet skulle formuleras och vidareutvecklas utanför Trafikkontoret som det mötte det hårda motståndet och det blev tvärstopp. Nästan som om programmet Automatbanan var ett korthus som bara behövde någon som blåste på det föll det hårt och snabbt, trots förhoppningar och en lång rad av utredningar. Vilka faktorer var det som samspelade för att automatbanan skulle dö?

De grupper som arbetar med utredningen är starkt knutna till Trafikkontoret och det arbete som utförs där, i övrigt rör det sig mest om utomstående konsulter. Dessa kan vi se som ett nätverk. De ser automatbanan som något innovativt och framåtsträvande. Som något som kan rätta till några av de problem som finns inbyggda i det nuvarande spårvägsnätet och i slutändan locka nya grupper till kollektivtrafiken. För dem är automatbanan en välsignelse. Dessa kan arbeta fritt inom ramen för utredningen utan större motsättningar. Problemen uppstår egentligen först senare när de måste öka programmets storlek till att omfatta hela nätverket inom Göteborgs kollektivtrafik. Inom det större nätverket finns starka aktörer som ser automatbanan antingen som ett vulgärt arkitektoniskt monster eller som ser det som ett angrepp på deras arbetssätt. Stadsarkitekter och grupper knutna till spårvägen driver ett annat anti-program, ett pro-

gram där automatbanan ses som ett direkt angrepp på stadsbilden och den göteborgska arkitekturen.

Problemen uppstår när de formulerande aktörerna ska mobilisera nätverket som helhet. På ett brett möte mellan olika aktörer kommer bilden som de som utvecklat systemet fruktat upp på OH-apparaten. Bilden som man inom Trafikkontoret valt att slänga och hellre dra om automatbanans sträckning för att det inte skulle bli ett så brutalt ingrepp än att försöka ta striden. Man visste själva att detta är den svaga punkten, men när den väl kommer upp på skärmen är det för sent. Nu har anti-programmet fått upp tempo och styrka. Samtidigt har förespråkarna förlorat del av sin kraft eftersom flera av konsulterna som arbetade med utredningen har slutfört sitt uppdrag och därmed inte längre är inblandade i att stärka programmet. Konsulternas roll var att skapa en hållbar lösning men de har inte möjlighet eller vilja att interagera inom den offentliga beslutsapparaten vilket blev nödvändigt vid denna punkt. För att kunna gå vidare behöver man en större acceptans i nätverket som helhet och inom den kommunala delen av det. Anti-programmets aktörers får ett tolkningsföreträdare i nätverket, och automatbanans förespråkare har inte längre möjlighet att diktera vad automatbana egentligen är för något.

4.5 Spårvägsringen

I början av 1994 framkommer att automatbanan inte är politiskt möjlig längre och politikerna tar offentligt avstånd från det alternativet. Kampen om stora stadsarkitektoniska värden och investeringskostnader är förlorad.⁹⁶ Det slutgiltiga beslutet är fattat. Det är i detta vakuum som uppstår efter det att automatbanan inte längre ses som ett hållbart alternativ som Kringen formuleras. Kringen blir då resultatet av att hitta en översättning av de principer nätverket försökte införliva i automatbanan.

BB: Och nästa utmaning var att Trafikkontoret hade på eget bevåg räknat ut att kollektivtrafik med buss skulle vara mycket billigare. De

⁹⁶ Ämnet tar stor plats i Göteborgsposten vid tiden. (GP 1994-01-03, GP 1994-02-25, GP 1994-02-27, GP 1994-03-18, GP 1994-03-29)

gjorde ett slags företagsspel där halva kontoret jobbade på en busslösning och halva på spårvagnstrafiken. Det var så seriöst arbete att det pågick inget vanligt arbete, de var oerhört engagerade och då fick man i vågskålarna både seriösa och oseriösa bedömningar om att busstrafiken var avsevärt mycket billigare. Denna informationen spillde man ut till politikerna, politikerna sa det att vi måste jobba mera med detta. Och då kom SU93 som ett krav från politiken och Trafikkontorets ledning där man sa att har vi nu börjat spilla ut information som vi inte riktigt vet hur stark den är så gör vi en riktigt och total genomlysning [...].

DB: Den rapporten är väldigt fokuserad på siffror?

BB: Ja det skulle ju vara det. Men det fanns ju en del i den också som var ganska intressant, att det fanns skisser på två alternativa spårvägssystem. [...]⁹⁷

Trafikkontoret inser att man måste titta närmare på de alternativ som redan används istället och då handlar det om buss- och spårvagnstrafik. Vid tidpunkten hade man hos Trafikkontoret genomfört en utredning om spårvägstrafiken (SU93)⁹⁸ där resultaten tolkades lite olika av politiker och tjänstemän. I allmänhet så uppfattades den konventionella spårvagnstrafiken som mindre eftertraktad och mindre effektiv, enligt utredningen, och att man på sikt skulle förlora på att behålla spårbunden trafik p g a bland annat reinvesteringar. Vissa politiker drog dock andra slutsatser eftersom man kunde visa att det fanns fördelar med spårvagnen från tidigare års resultat.⁹⁹ I allmänhet stöder politikerna ett arbete med att utveckla den konventionella spårvägstrafiken och göra den mer konkurrenskraftig. Göteborg, menar man, är en "spårvagnsstad" och spårvagnar hör till stadsbilden i Göteborg. Att lägga ner är inte ett alternativ.¹⁰⁰

AA: De började dra ner på ramarna till trafik då. De tyckte ju att det skulle sparas pengar i det offentliga.

DB: 30 miljoner på kollektivtrafiken, eller från spårvägen?

AA: Det var vi som valde det då, tror jag. Vi fick ju uppdrag att titta på var vi kunde spara 30 miljoner någonstans. Och det var ju så här att busstrafiken blev ju bara bättre och bättre, och billigare och billi-

⁹⁷ Intervjuperson B

⁹⁸ Trafikkontoret Huvudrapport 5:1994

⁹⁹ GP 1994-03-18, Intervjuperson A

¹⁰⁰ GP 1994-01-03, Kommunfullmäktige 1994 Dnr. 301:28

gare när vi upphandlade den. Och vi kunde höja taxorna p g a att vi hade en kvalitetsutveckling. Busstrafiken gick ju ungefär jämt. Det var inga pengar att spara på att dra in busstrafiken egentligen och då fick man dra i spårvagnstrafiken för den gick ju med mycket större förluster. Men problemet var ju att marginalkostnaderna är så låga, du tjänar nästan ingenting. [...] Så Spårvägen svarade med '30 miljoner, då får vi lägga ner allt!'. Och då kände sig antagligen moderaterna väldigt trängda i det läget då. Vi kastade alltid fram spårvagnskortet när vi skulle spara pengar.

DB: Varför kunde man göra det?

AA: Det var så känsligt. Det var ju 'the untouchable', du får inte röra spårvagnssystemet, det var ju den här egna grejen. Men vi som tjänstemän går ju direkt på det då. Du kan ju inte spara i vinterrenhållningen, spara i asfalt. De stora pengarna låg ju där, det var ju spårvagnssystemet som kostade skjortan.¹⁰¹

Tjänstemännen ser fortfarande behovet av att utveckla kollektivtrafiken med ungefär de resultat som automatbanan hade föreslagit. Alltså börjar man titta närmare på konventionella spårlösningar som kan uppnå liknande resultat. Man går bland annat tillbaka till grundmaterialet även för automatbanan nämligen TPLs arbete i slutet av 80-talet och hämtar inspiration från de diskussioner som förs där om tangentiella och radiella strukturer samt spårvagnsrutan.¹⁰² Det fanns dock fortfarande ett tydligt tryck att göra något innovativt. Man ville fortfarande visa att vad man än gjorde så skulle det vara gjort med framåtanda och nytänkande. Så spårvagnsrutan var inget bra namn. Det gav kantiga och begränsande konnotationer så istället döpte man om idén till Kollektivtrafikringen som i sin tur blev Kringen (helt i göteborgsk anda) eftersom det var tillräckligt kort, fyndigt och enkelt.

¹⁰¹ Intervjuperson A

¹⁰² Intervjupersonerna A, B & E

4.5.1 Utredningen

Precis som tidigare tog nu en utredning över för att skapa hållbara lösningar inom ramen för det som man tidigare bara haft lösa idéer för. Trafikkontoret tillsammans med Göteborgs Spårvägar och Stadsbyggnadskontoret bedrev utredningsarbetet tillsammans med externa konsulter, arbetet inleddes i oktober 1994. Utredningen presenterades ett år senare i september 1995.¹⁰³ I förordet till utredningen beskriver Claes Westberg, dåvarande chef för Trafikkontoret, Kringen som ett projekt med framåtanda och att om Göteborg tar steget fullt ut och satsar har man möjligheten att bli en högteknologisk stad inom kollektivtrafik. Utredningen har konventionell spårväg som grundförutsättning, något som också stipulerades i socialdemokraternas budget för Göteborgs Stad 1995.¹⁰⁴

Man föreslår att antal nya spårsträckningar och förändringar av befintliga sträckningar:¹⁰⁵

Ullevi - Korsvägen (ny sträcka)

Korsvägen - Chalmers (ny sträcka)

Chalmers - Sahlgrenska (ny eller befintlig sträcka)

Sahlgrenska - Linnéplatsen (befintlig sträcka)

Linnéplatsen - Järntorget (befintlig sträcka)

Järntorget - Lilla Torget (ny sträcka)

Lilla Torget - Ullevi (befintlig sträcka)

Etapp 1 och 2 är de man vill gå vidare med medan man skjuter Etapp 3 på framtiden då man saknar finansiering inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen. I Göteborgsöverenskommelsen är det ca 650 miljoner kronor som finns tillgängliga och det har man utgått från i sitt förslag men vill ändå poängtera andra viktiga länkar.

¹⁰³ Trafikkontoret Huvudrapport 8:1995

¹⁰⁴ Kommunfullmäktige 1994 Dnr. 301:28

¹⁰⁵ Trafikkontoret Huvudrapport 8:1995:7f

Man delar in Kringen i tre etapper:

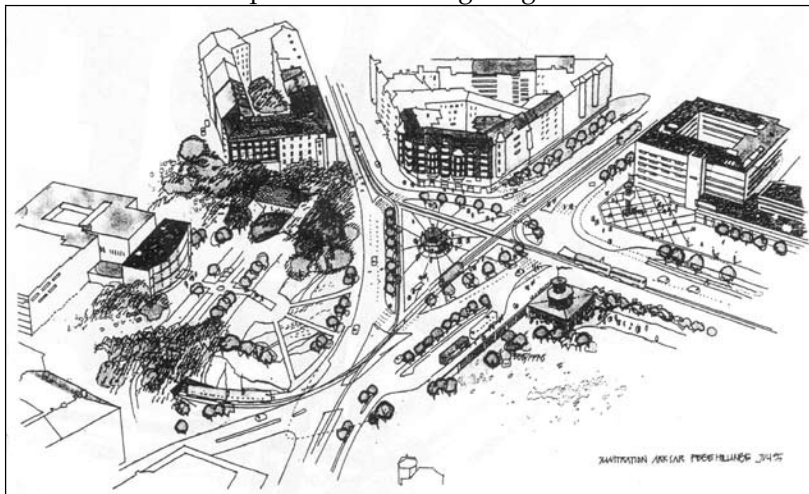
Etapp	Åtgärder	Kostnad (Mkr)	
Etapp 1 96-98	Folkungabroarna	75	440
	Skånegatan	100	
	Korsvägen	60	
	Tunnel Korsvägen-Chalmers	120	
	Annedalsbron	50	
	Fysiska åtgärder i systemet.	20	
	Effektivisering i systemet.	15	
Etapp 2 2000-01	Järntorget-Badhuslänken- Skeppsbron-Lilla Torget.	120	160
	Fysiska åtgärder i systemet.	15	
	Effektivisering i systemet.	25	
Senare etapper 2001	Tunnel Chalmers-Wavrinskys Plats eller Chalmers-Sahlgrenska.	50	50-135
	Eller Operalänken.	135	
	Eller ATC.	75	
		100	
	Summa		650-735

Figur 5: Kringen indelat i etapper och kostnader. (Källa: Trafikkontoret Huvudrapport 8:1995:97)

En av huvudpunkterna i förslaget är att skapa fler och tydliga knutpunkter utanför centrum (Centralstationen och Brunnsparken) för att på så sätt skapa fler tangentiella resor. Utredningen gör också gällande att ett större linjenät också kräver större resurser i drift eftersom det måste trafikeras med fler vagnar än det äldre systemet. Dessutom vill man öka turtätheten för att få full effekt av det nya systemets fördelar. Man vill också frångå den gamla principen med 45-metershållplatser för att helt satsa på nya 30-metershållplatser. Alltså inte göra det möjligt att köra två ihopkopplade spårvagnar utan alltid bara köra en vagn.¹⁰⁶

¹⁰⁶ Vid tidpunkten fanns det två olika stora spårvagnsmodeller i drift. Dels M28/29 som var ca 14,5 m lång och kördes ofta med tre vagnar ihopsatta på linje 7 och 9 och

Resultatet menar man skulle vara dels ökad service, genom ökad tur-täthet och dels ger det mindre barriäreffekter på vissa utsatta hållplatser.¹⁰⁷ Linjenätet kommer också att få en bättre redundans vid eventuella störningar när det finns fler länkar i nord-sydligriktning och öst-västlig riktning. Man kommer inte längre vara tvingad att alltid åka via Brunnsparcken där samtliga vagnar trafikerar.¹⁰⁸



Figur 6: Korsvägen som den gestaltades i utredningen. Notera att tunnelmynningen på förslaget låg i direkt anslutning till hållplatsen. (Källa: Trafikkontoret Huvudrapport 8:1995:25)

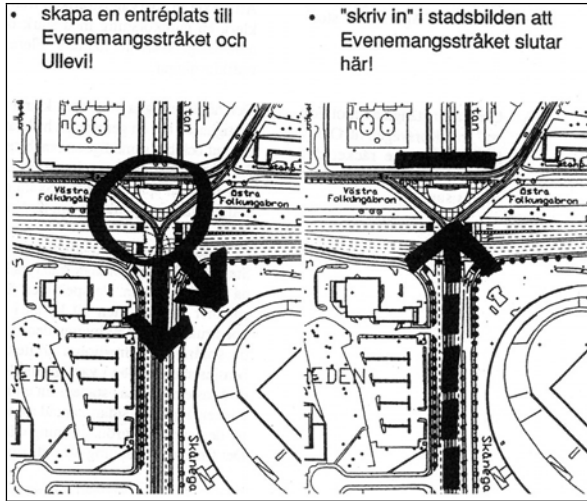
Utredningen gör ingående analyser vid var och en av de viktiga nybyggnationer som krävs. Korsvägen beskrivs som en hållplats med tre lägen i en triangelformad struktur: En i riktning med Södra Vägen, en i riktning Skånegatan – Södra Vägen och en i riktning Södra Vägen – Örgrytevägen. Dessutom förordar man en tunnel under Universitetsbiblioteket med tunnelöppning i riktning med Skånega-

dels fanns det nyare ledvagnar M21 som var ca 22 m långa och kördes i par ihopsatta vilket satte ett minimum på hållplatslängd till 45 m. (Intervjuperson C)

¹⁰⁷ Inom stadsplanering pratar man om barriäreffekter när stora vägar, hus, murar eller fordon skapar ett slags "mureffekt" där delar av omgivning avskärmas eller uppfattas som otillgänglig.

¹⁰⁸ Trafikkontoret Huvudrapport 8:1995:7ff

tan som går direkt till Chalmers Huvudentré genom berget. Utredarna vill skapa mer av en riktig mötesplats för kollektivtrafiken vid Korsvägen. Utforma en plats för byten och möten på ett annat sätt än tidigare med en kiosk och väldesignad torgmiljö i mitten av denna triangelformade korsning.¹⁰⁹



Figur 7: Ullevihållplatsen som den ser ut i utredningen. Utredarna har bemödat sig mycket med att både hitta bra spårvagnsmässiga och arkitektoniskt tilltalande lösningar. (Källa: Trafikkontoret Huvudrapport 8:1995:52)

Ullevi's hållplats får en central betydelse som en triangelhållplats även den. Båda hållplatserna ses som en del i det nyformulerade evenemangsstråket som går utmed Skånegatan. Principerna är nästan identiska med Korsvägens. Man föreslår att hållplatsen ska vara placerad ovanför Fattighusån där Folkungabroarna är belägna. Eftersom dessa används för biltrafik skulle den trafiken dirigeras om och gatan stängas av för genomfartstrafik. Folkungagatan skulle i förslaget få utformningen som en "säckgata". Skånegatan som ska binda ihop dessa två punkter föreslås få spårväg i mitten som är lagd

¹⁰⁹ Ibid:25

på en gräsmatta och med mitträcke ut med hela sträckningen. Detta skulle ses som ett slags slut på evenemangsstråket.¹¹⁰

Järntorget skulle få göras om för att ge plats åt en ny spårvagnssträckning till Lilla Torget via Badhusgatan. Även här föreslår man en triangelformad hållplats med fontänen och kiosken i mitten vilket innebär en ganska stor stadsarkitektonisk förändring. Fontänen skulle behöva flyttas och trafiken dirigeras om för att göra plats för den nya lösningen.¹¹¹

Förutom dessa större ingrepp och nybyggnationer tillkommer en del trafikplaneringsförbättrande åtgärder, uppgraderingar av växel-system och andra åtgärder i det redan existerande spårvagnsnätet för man ska kunna tillgodose de behov som uppstår. I allmänhet har utredningen gått igenom olika alternativ och sträckningar, man har varit noga med att analysera vilka resultat man skulle få i stadsbildens och arkitektoniska begränsningar och möjligheter. Utredningen har tittat närmare på ett par olika linjenät som förslag till hur man skulle kunna trafikera det nya nätet. Man öppnar också upp i utredningen för ett antal områden som måste studeras närmare och utvecklas om man ska genomföra det man föreslår. Det gäller sånt som byggtkniska aspekter, säkerheten, utslaget för andra trafikslag. Man går även in på finansieringsfrågorna med avsikt på driften. Utredningen beräknar att man kommer få ökade kostnader på mellan 27 och 32 miljoner beroende på hur man väljer att trafikera nätet.

Tanken med Kringen rent driftsmässigt är att olika linjer ska tangera de nya sträckningarna och de knutpunkter som utgörs av Järntorget, Korsvägen, Folkungabroarna och Brunnsparken men inte ta de gamla spåren inne i centrum. På detta sätt ökar man hastigheten för de linjer vars resenärer inte ska till centrumkärnan. Linjenätet planerades så att de stora yttre områdena (Frölunda, Bergsjön, Angered, Biskopsgården o s v) får flera linjer som när de sen möter Kringen viker av åt olika håll och tar olika vägar, inom centrum, eller runt centrum. På så sätt ville man skapa ett så finmaskigt linjenät som

¹¹⁰ Ibid:21ff

¹¹¹ Ibid.

möjligt för att öka antalet direktresor. Samtidigt har man genom att skapa fler länkar inom spårvagnsnätet gjort det robustare. Det finns fler möjligheter att kringgå en stillastående vagn än tidigare. Ingen linje var planerad att gå i en cirkel runt hela Kringen så som automatbanan skulle fungera.¹¹²

4.5.2 Politiken

Denna utredning gick igenom med förhållandevis lite motstånd från politikerna. I Trafiknämnden behandlades ärendet i september 1995 med vad som i princip kan ses som idel jubelrop jämfört med tidigare problematiska situationer. Beslut skulle då fattas om att gå vidare med Etapp 1 och 2, d v s exklusive Operalänken och tunnel mellan Chalmers och Sahlgrenska. De invändningar som uppkom under remissförfarandet hos Byggnadsnämnden och Trafiknämnden handlar oftast om detaljer.

Folkpartiets kritik handlade till stora delar om problematiken med att andra trafikslag fick stå tillbaka för den ökade kollektivtrafik samt att ingreppet på Järntorget, där man på förslaget skulle dra spår i en diagonal linje över torget mellan Allégatorna och Linnégatan. Man tyckte sig se alltför stora ingrepp på torget utan en tydlig motivering. Partiet ställde sig kritisk till de stora anslag som utredningen menade var nödvändig för att öka spårvagnsparken för att säkerställa driften. Man var överens om att nyinköp av vagnar var nödvändigt men inte i den storleksordningen.¹¹³ Moderaterna som vid tiden satt i opposition var noga med att poängtera att man ville konstruera tunneln mellan Korsvägen och Chalmers så att man kunde köra bussar genom den. Moderaterna har allmänt ansetts ha en mer avig inställning till spårvagnar än andra partier. Man har historiskt varit försiktigare för att ta striden om spårvagnens varande eller icke-varande menar flera personer. Istället har fokus varit effektivitet och inte med vilket medel detta ska uppnås. Miljöpartiet var noga med att inte andra miljövänliga trafiktyper, specifikt, cy-

¹¹² Intervjuperson C

¹¹³ Kommunfullmäktige 1997:183

keltrafik skulle komma i kläm på ett par ställen. Dessa ärenden remitterades också tillbaka till Trafikkontoret där de senare togs i beaktande.¹¹⁴

Trots vissa invändningar om detaljer så var alla partier överens om den grundläggande planen som utredningen föreslog. Borta var allt motstånd och förslaget antogs i sin helhet i slutet av 1997 av fullmäktige, dock med nämnda invändningar från oppositionen. Till skillnad från åren före Kringen som har beskrivits som grälsjuka och att politikerna hade svårt att fatta beslut så fanns nu en medvetenhet om att man var tvungen att komma överens. Vissa tjänstemän har beskrivit projektet nästan som ett "mysprojekt", där alla helt plötsligt var överens. Det fanns heller ingen som direkt stred mot hur man uppfattade utvecklingen i förslaget och även om det var socialdemokraterna som var Göteborgs främsta tillskyndare vad gäller spårvägstrafiken så föll samliga partier in, med ett visst förbehåll för moderaterna. De var i allmänhet mer aviga och försiktiga i sin inställning till spårbunden trafik och fick också igenom att tunneln mellan Chalmers och Korsvägen skulle byggas så att den går att trafikera med busstrafik.

4.5.3 Implementering

Nu skulle slutgiltiga lösningar läggas fram för samtliga nybyggnationer och de förslag som man dragit upp i utredningen sätts på prov. Här startar en lång process där Byggnadsnämnden och de olika ingenjörerna inblandade ska lyckas foga samman de idéer som man utarbetat. En del platser för Kringen hamnade nu under dispyt. Låt oss titta närmare på de problem som uppstod.

Utformningen av de platser som skulle agera som knutpunkter i systemet d v s Järntorget, Korsvägen, Ullevi och även i viss mån Brunnsparken synades noga eftersom man nu var tvungen att skapa hållbara helhetslösningar. En av de saker man tryckte på om i utredningen var hur viktigt det var att åstadkomma knutpunkter för hållbara tangentiella effekter. Det vill säga att knutpunkterna Korsvä-

¹¹⁴ Trafiknämnden Dnr. 317/95

gen, Ullevi och Järntorget skulle utformas på ett sådant sätt att korsningen av linjer i olika riktning får maximal effekt. Tanken var att man på alla tre ställena skulle ha tre/fyr-korsningar med en mötesplats, eller torg i mitten.

Detta krävde dock en hel del ingrepp i den nuvarande stadsbildens. I fallet Ullevi ville politikerna och vissa mer bilvänliga tjänstemän inte acceptera de inskränkningar som skulle ske vid Folkungabroarna. Man tyckte helt enkelt att kollektivtrafikvänligheten i för stor utsträckning gick ut över biltrafiken på ett sätt som inte var nödvändigt. I slutändan tog politikerna beslutet att Folkungabroarna inte fick stängas av för biltrafiken. Politikerna tyckte att man redan hade offrat mycket av biltrafikens framkomlighet och därför ville de hitta en annan lösning. Resultatet blev att ingenjörerna och arkitekterna fick överge triangelhållplatstanken. I slutändan sköt också tjänstemännen över beslutet om hur man skulle lösa frågan om hållplatsens utformning till politikerna där man presenterade fyra olika förslag men inget av dem var det man hade i Kringenutredningen.¹¹⁵ Istället hade man kvar en hållplats i en av de tre körriktningar (eller två egentligen) och la till en hållplats senare på Skånegatan för att komplettera med möte för samtliga linjer som kommer att trafikera den f d korsningen.¹¹⁶

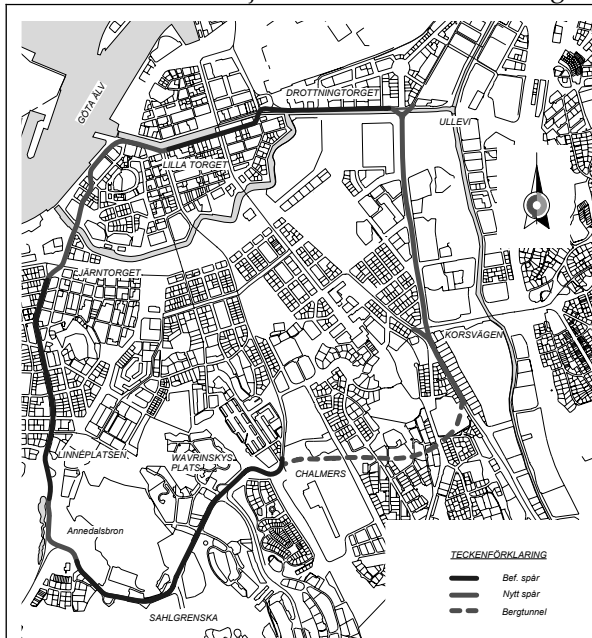
Järntorget förändring skapade också vissa slitningar bland politikerna och tjänstemän. Planen enligt Kringenutredningen utgick från samma principer som de andra två platserna vilket skulle skapa en diagonal hållplats med hög vinkel rakt över torget för att skapa en så effektiv spårvagnstrafik som möjligt. Detta uppskattades dock inte av alla politiker och arkitekter som såg det som ett intrång i en torgmiljö som då skulle förlora sin roll som social plats och reduceras till en hållplats.¹¹⁷ Till slut ändrade man sträckningen på Järntorget så att man inte drog spåret över torget med så sned vinkel utan behöll den tidigare principen om att köra runt fontänen.

¹¹⁵ GP 2000-09-01

¹¹⁶ Intervjupersoner A och D

¹¹⁷ Stadsarkitekten Gunnar Jansson sammanfattar läget i sin debattartikel i Göteborgs morgontidning. (GP 1997-05-22:4)

Korsvägen som triangelhållplats var däremot inte ifrågasatt. Här hade det redan tidigare varit en stor trafikplats med korsande spårvagnslinjer och hållplatser med mycket blandtrafik. Att bygga ut den principen ansågs inte skapa några problem och upprustningen sågs som något i grunden positivt. Det fanns heller ingen som klagade på att man nu skulle göra en ny tunnelöppning mitt i alltihop. Tunneldragningen visade sig dock problematisk ur en mer teknisk aspekt. Det visade sig att man hade svårt att få ihop den stora mängden korsande trafikslag och hållplatsdragningar samtidigt som man skulle få plats med en tunnelmynning. Tunnelmynning måste därför flyttas till en mer lämplig plats. Den plats som man såg som lämplig var belägen under Carlanderska Sjukhuset utmed Södra Vägen.



Figur 8: Kringen så som den är tänkt att se ut när den är färdig utifrån vad man vet idag. (Källa: OH-material, Trafikkontoret)

Sträckningen mellan Järntorget och Lilla Torget som är den viktiga delen i Etapp 2 är ännu varken bestämd eller implementerad. An-

ledningen till att man inte fattade beslut i just den frågan är dels att man ville färdigställa Götatunneln innan man började analysera situationen mer i detalj och dels att man inte bestämt hur man ska gå vidare detaljplansmässigt i området runt Södra Älvstranden. Även om projektet fortfarande pågår och sista ordet inte är sagt är det mest inom projektet avslutat. Den enda del som är finansierad och oavslutad är Södra Älvstranden. Resten av åtgärderna ingår inte i Kringen-projektet som det ser ut just nu och som i uppställningen kallas för senare etapper.

4.5.4 Idéer och verklighet

Här kan man följa hur nätverket översätter sina förslag dels för att komma förbi tekniska hinder men också för att komma förbi mer klassiska sociala problem. Ingenjörerna gör ingen skillnad mellan dessa, båda problemställningarna måste inkorporeras i nätverket för att projektet ska kunna förverkligas. En översättning måste ske för att nätverket inte ytterligare en gång ska fastna och bli tvingat till nya helomvändningar. Flera lösningar måste översättas till mer individuellt anpassade lösningar där man kanske överger en eller flera springande punkter för att överhuvudtaget kunna reifiera visionen. Två exempel på detta utkristalliserar sig. Dels Järntorget där det uppstår frågetecken huruvida det är lämpligt att flytta spårdragningen så att den ligger vid sidan om torget. Dels Ullevi där man ville stänga av trafiken över Folkungabroarna. I det först nämnda fallet återgick man till att köra runt torget som man gjort tidigare. Detta gjorde att man sänkte kvalitén för kollektivtrafiken något men samtidigt slapp man kämpa mot vissa aktörer. I det senare fallet ändrades lösningen om så att det bara blev nya broar för kollektivtrafiken och behöll Folkungabroarna intakta för biltrafik. Det innebar att man övergav principen om en triangelhållplats för alla körriktningar på ett och samma ställe och istället fick man dela upp hållplatsen i två. På Korsvägen uppstår en annorlunda situation, där är man tvungen att flytta tunnelmynningen ett par hundra meter ifrån hållplatsläget på gata tekniska begränsningar. En av de principiellt viktiga detaljerna hänger på de hållplatser som fungerar

som knutpunkter i systemet och med möjligheten att åka i alla riktningar från samma ställe. Senare omvärderas den funktionen och i vissa fall lämnas den därhän. För vissa ses detta som ett svek mot principerna bakom Kringen och för dem är Kringen förfuskad. Den motsvarar inte längre det som var tanken med den. Kringen är inte längre Kringen.

På samma sätt handlar det om översättning för projektet över huvudtaget. Hela Kringen-projektet är en översättning av den grundidé som återfinns i 1980-talets utredningar och med ett idéarv som går långt tillbaka. Samma grundidé som förde automatbanan nästan hela vägen fram. Här kan man följa hur nätverket får översätta idén om tangentiella och cirkulära system, men i en tappning anpassad för att passa in i det mer konventionella spårvagnssystemet. Man var tvungen att knyta till sig det konventionella spårvagnssystemet för att kunna enrollera hela nätverket för projektet. Att lägga ner var inte en möjlighet, pengarna fanns och måste användas, vilket också gjorde det helt nödvändigt att komma överens om något att använda dem till. Utredningen och Trafikkontoret återgår då till grundkonceptet och hämtar inspiration ur den spårvagnsruta som TPL diskuterade tidigare i samband med utvecklandet av visionen om automatbanan i slutet på 1980-talet. Genom den översättningen skapar man möjligheter för att enrollera och mobilisera de som motsatt sig automatbanan.

Samtidigt är det viktigt att fortsätta skapa något som är innovativt och annorlunda i en tid där spårvagnsnätet är under kritisk granskning. Man kunde inte längre låtsas som om problemen inte fanns. Nätverket var rädda att undergräva systemet "som sådant" vilket ingen önskade sig. Spårvägen sågs som en del av Göteborg och man ville inte föreställa sig hur man skulle hantera ett sönderfall av en av grundpelarna i den göteborgska gatubilden. Genom att presentera Kringen som något innovativt och livskraftigt kunde man trygga spårvagnssystemets fortlevnad.

Utredningen har nu också en tydlig stadsarkitektonisk vinkling där alla ingrepp analyseras med både för- och nackdelar som nöts mot varandra och där flera olika alternativ visas och diskuteras. Det

är fullt möjligt att den aspekten fick en mer framträdande roll efter automatbanans misslyckande. Här ser man hur aktörerna översätter sin vision från en typ till en annan för att kunna enrollera och mobilisera en större del av nätverket. Det viktiga är nu att bibehålla visionen om framförallt, tangentiella och finmaskigare flöden något som man burit med sig under många år i olika versioner och som alla kan inse är logiskt att försöka åstadkomma.

4.6 Sammanfattning – Från idé till verklighet

Olika idéer om hur kollektivtrafiken ska utvecklas har formulerats och diskuterats sedan 1960-talet. Ett par begrepp har varit centrala inom den diskurs som förts. Olika tekniska system har stått mot varandra eller bredvid varandra, finmaskighet har stått mot eller tillsammans med storskalighet och turtäthetsproblematiken, radiella och tangentiella linjenät har diskuterats och utvecklats och en mängd olika tekniska lösningar har diskuterats. I utredningen från 1960-talet pratar man om okonventionella system, då i form av planskilda snabbgående vagnar men fram till idag har även spårtaxi, automatbana och andra mer eller mindre omvälvande transportmedel diskuterats. Alla har sin egna för- respektive nackdelar. Alla med sina respektive konsekvenser, inte bara för hur snabbt resenärerna kommer att kunna förflytta sig men också för boendestruktur, biltrafikens framkomlighet, människors rörelsemöjligheter och samhällets syn på infrastruktur. Att tekniken organiserar oss var inte främmande för ingenjörerna. Redan på 1960-talet diskuterar man dessa frågor och deras konsekvenser utifrån ett sådant perspektiv.

När staten bestämde sig för att tillsätta en utredning för att förhandla om att ge pengar för en upprustning av trafikens infrastruktur till Sveriges tre största städer stod man plötsligt inför möjligheten att använda sig av allt det utredningsarbete man samlat ihop i Göteborgsregionen. Nätverket var nu tvunget att formera sina idéer i praktiskt handlande. En idé måste bli verklighet. Aktörerna drog åt olika håll. Adelson och staten fokuserade på vägarna och att snabbt

få till ett avtal. Göteborg med omnejd som var glada att få ett tillskott av kapital accepterade statens avtal trots att man var mest orolig för sin kollektivtrafik som man upplevde befann sig i ett krisläge. Under förhandlingarna kunde man inte riktigt komma överens hur man ville gå vidare inom kollektivtrafikarbetet. I sluttexten till avtalet lämnades det öppet hur man skulle använda de resurser staten skulle skjuta till. Politikerna var framförallt väldigt nöjda att ett avtal var slutet och att pengar skulle komma och fokuserade inte nödvändigtvis på hur de skulle användas. Avtalet strandade när det skulle ratificeras på grund av motsättningar hur man skulle hantera de väginvesteringar som skulle utföras.

Eftersom man visste att pengarna skulle komma oavsett vilka väginvesteringar som skulle vara en del av avtalet så fortsatte arbetet med att försöka bestämma hur och till vad pengarna till kollektivtrafiken skulle användas. Trafikkontoret initierade då en oerhört stor och omfattande utredning om att bygga en automatbana runt de centrala delarna av staden. Idén kom från det arbete som utförts ett par år tidigare där automatbana för första gången lyfts fram som ett reellt alternativ till andra system. Man studerade ingående en stor del av existerande automatbanebeståndet, gjorde studieresor och investerade både tid och resurser i dess tillblivelse. Syftet var att dels locka tillbaka grupper man förlorat till biltrafiken och dels förse delar av staden som saknade effektivt kollektivtrafik. Detta kompletterades med de tangentiella effekter man också ville uppnå. När utredningen presenterades insåg man dock att aktörer inom nätverket inte såg automatbanan som ett reellt alternativ. Motsättningarna inom nätverket stärktes och nådde sin spets genom den bild som Trafikkontoret låtit göra för att gestalta hur det skulle se ut i stadsmiljön. Automatbanan antog formen av ett hot mot den göteborgska stadsbilden och kommunens självbild av vad de förvaltade. Istället för att representera den förnyelse och utveckling som förespråkarna eftersträvade uppfattades den som ett hot. När denna tolkning av automatbanan blev den prevalenta fanns det inte längre någon möjlighet att förverkliga den.

Trafikkontoret fick nu initiera en ny utredning och hitta en annan lösning som skulle accepteras av nätverket. Man hämtade då inspiration igen från tidigare utredningar och lanserade en spårvagnscirkel runt de centrala delarna av staden som fick namnet Kringen. Det nuvarande nätet skulle då kompletteras av flera länkar strax utanför centrumkärnan. Nya knutpunkter skulle hålla samman dessa. Länkarnas syfte var att stärka de tangentiella effekterna av spårvagnsnätet och öka andelen direktresor. Genom att göra det ville man stärka spårvagnens konkurrenskraft och effektivitet gentemot andra transportmedel inklusive andra kollektivtrafiktyper eftersom spårvagnen under åren innan befunnit sig i ett läge där den var starkt kritiserad för sin ineffektivitet. Nätverket lyckades nu med det man misslyckats med i fallet automatbanan, att samla aktörerna runt Kringen som en lösning på de problem man hade inom den spårbundna kollektivtrafiken. Man översatte de principer som var grunden för automatbanan till något som nätverket kunde acceptera.

5. Analys

Projektet Kringen har ovan studerats på ett lite annorlunda sätt. Jag har eftersträvat att följa hur idéer, principer och tekniska aspekter förändras och förflyttas inom ramen för organisering inom den offentliga sektorn och dess tekniska system. Genom begreppet översättning har jag försökt att identifiera dessa rörelser och förändringar inom den spårbundna kollektivtrafiken i Göteborg och då med fokus på Kringen-projektet. Studien visar att Kringen-projektet inte bara är situerat i tid och rum till den officiella projektstarten utan att dess tillblivelse och utveckling påbörjats långt tidigare.

Berättelsen i denna uppsats har försökt att fokusera på att spåra och följa översättningarna i de handlingar som aktörerna utför. Här kan vi följa hur aktörerna översätter sin tolkning av projektet i flera steg, därav skapar de översättningskedjor i sin strävan att förverkliga projektet. Jag pekar här på de händelser där dessa översättningar sker och åt vilket håll dessa sker på ett kronologiskt och naturligtvis delvis tillrättalagt sätt. Detta för att man på ett pedagogiskt sätt ska kunna följa den översättningsprocess som sker.

En av de viktigaste egenskaper som nätverket tilldelar Kringen är dess tangentiella effekter. Resenärerna har nu fått länkar förbi centrum, och slipper de låga hastigheter genom centrum. Som resenär har man nu möjligheten till ett ökat antal hållplatser i centrum samtidigt som man har möjlighet att komma snabbare förbi centrum om man ska igenom. Uppsatsen visar hur dessa idéer kring tangentiella effekter, finmaskighet, storskalighet och effektivitet först fogas samman i automatbanan. När denna inte kan bli verklighet på grund av de motsättningar som finns inom nätverket översätts dessa idéer till en spårvagnsring vilket resulterar i det projektet vi idag känner som Kringen.

5.1 Tekniska system och deras motsättningar

Inom kollektivtrafikarbetet i Göteborg finns flera dualiteter. En av dem berör förutsättningarna för etablerandet av ett nytt system så som automatbanan. Utredningen och efterspelet till automatbana visar att det krävs starka aktörer för att kunna skapa en lämplig överläggning eftersom den direkt ses som en utmaning till det etablerade "konventionella" systemet. Idag ses automatbanan till stora delar som ett lustigt mellanspel och inte som ett reellt alternativ, den är inte bara förpassad till historien utan nästintill förlöjligad. Men faktum kvarstår att den var ett reellt alternativ i början av 1990-talet. Problemen med att mobilisera aktörer i nätverket till stöd för automatbanan är starkt knutna till spårvagnssystemet. Anledningen att man kunde gå så långt som man gjorde var den kris som upplevdes inom ramen för det konventionella systemet. Mot det stod föreställningen av Göteborg som en spårvagnsstad. Spårvagnen är en central del i nätverkets självbild och för att ifrågasätta den krävs enorma ansträngningar. Automatbanan tolkades som ett angrepp på det rådande systemet. Kringen är idén mellan olika system och just därför att nätverket lyckades att ge Kringen egenskaper som ingen annan del av spårvagnsnätet hade. Både en känsla av förnyelse och effektivitet samtidigt som det manifesterade det konventionella spårvagnssystemet.

En annan dualitet som nätverket måste hantera är motsättningen mellan kollektivtrafik och biltrafik. Göteborg är centrum i ett område där biltrafiken är central för regionens utveckling. Det är nödvändigt att skapa goda kommunikationer för biltrafiken. Samtidigt har det blivit alltmer, både politiskt och administrativt, komplicerat att stödja ytterligare bilfrämjande åtgärder i infrastrukturen. Miljöhänsynen har börjat ta allt större utrymme och dess intresse står i direkt motsättning till näringslivets intresse av goda transportmöjligheter. Detta avspeglade sig i Adelsonförhandlingarna där statens intresse i princip till fullo handlade om att tillgodose industrins behov av bättre vägar. Samtidigt som staden Göteborg och dess nätverk är mycket intresserad av en välfungerande kollektivtrafik.

5.2 Aktörer och offentlig förvaltning

Aktörer är inte det som man normalt brukar kalla för aktörer i denna berättelse. Det är ofta förknippat med rationella och organisatoriska strukturer så som de skulle vara beskrivet i ett organisationsschema, enskilda personer eller företag. Trafikkontoret i detta fall skulle kunna tolkas som en sådan aktör eller trafikdirektören skulle vara en annan aktör. Så är dock inte fallet i min beskrivning. Istället uppnår man aktörsstatus genom sin positionering och storlek i nätverket vid varje enskild tidpunkt. Trafikkontoret antar stundtals aktörsstatus men ibland inte. Ibland är det mer centralt vad enskilda individer eller andra grupperingar antar för ställning än vad det vi normalt kallar för organisationer gör. I fallet med automatbaneutredningen fanns det en stark grupp inom Trafikkontoret som förespråkade den men också en stor grupp konsulter utanför förvaltningen som i grunden drev utredningen. De skulle här anta en aktörsstatus tillsammans som förespråkarna för ett program. Starkaste motståndarna stod att finna i anslutning till Stadsbyggnadskontoret och Spårvägen men var inte definierade genom de officiella strukturerna så som vi normalt ser dem. Istället antar de ett anti-program och genom det anti-programmet erhåller de aktörsstatus

På samma sätt kan man ofta se olika utredningar som aktörer och så ses de stundtals i denna uppsats. Utredningarna har ofta utförts av en viss grupp av personer med tvär-sektoriell bakgrund inom den kommunala organisationen eller av utomstående personer inom konsultföretag. Skulle vi då tolka det som om Stadsbyggnadskontoret har skrivit en av utredningarna kan vi sedan inte förstå hur stadsarkitekten kan motsätta sig utredningens förslag. Inte heller kan vi få fram rimliga förklaringar till varför vissa saker accepteras och inte andra om vi såg hela kommunen som en aktör.

Förståelsen av aktör som något annat än organisationer eller enskilda individer blir central för hur man återger och tolkar ett händelseförlopp och vilka man ger utrymme att tolka det förloppet eftersom det är aktörerna vi försöker följa och det är deras tolkningar,

handlingar och utsagor jag försöker att återge. I denna berättelse finns det ingen ledare som berättar hur det var eller vilken tolkning som är rätt för det är sällan som verkligheten ger oss en sådan glasklar bild. Det finns inget organisationsschema på kommunens hemsida som kan beskriva hur berättelsen om Kringen färdades från idé till verklighet.

Dessa aktörer bildar det nätverk som blir "förvaltningen" i den mer vida bemärkelsen. Nätverket är både offentligt och privat, enskild eller flertal och andra egenskaper går att tilldela aktörer på ett sätt som inte går att relatera direkt till det vi normalt kallar kommunal organisation. Aktörer blir således alla grupperingar inom nätverket som påverkar processen eller studiens fokala studieobjekt, Kringen. Det är inget som på förhand kan fastslås utan att vi riskerar att missa viktiga pusselbitar. Detta är framförallt en metodologisk slutsats, en slutsats som konsekvenser för hur vi bemöter studieobjektet och dess kontext.

6. Diskussion

Studier kring organiseringen av tekniska projekt inom offentlig sektor är ovanliga och det är ett policyområde som är förhållandevis stort. Offentlig sektors verksamhet kretsar till stora delar kring teknik och tekniska system. Detta är ett försök att dekonstruera en sådan process. Olika nätverk har byggt upp olika diskurser och analysen skulle därav ha sett väldigt annorlunda ut om det var sjukhusverksamhet som varit uppsatsens fokus, men även där är tekniken en central del av verksamheten. För att förstå processerna som omgärdar dessa frågor behövs betydligt mer djupgående analyser än vad som ryms inom ramen för denna uppsats.

Syftet med denna uppsats var att följa hur ett trafikpolitiskt projekt färdas från idé till verklighet i den kommunala organisationens regi. Idén bakom Kringen är idén mellan olika system för trafikflöden. Genom kollektivtrafikhistorien i Göteborg har flera olika lösningar på de problem kollektivtrafiken upplevts ha lyfts fram och diskuterats. Motsättningarna mellan dessa olika system har varit påtagliga och långvariga. Utredning efter utredning har vänt och vridit på systemen utan att man har kunnat gå vidare och realisera något av dem. Finmaskighet har stått mot storskalighet, nya system mot gamla system, radiellt mot/med tangentiellt. Alla dessa termer är centrala i förståelsen av Kringens tillblivelse och utveckling. Kringen var resultatet av arbetet med att smälta samman dessa termer till en amalgam vars glans alla kunde spegla sig i. Idéerna som reifieras i Kringen idag skapades inte ad hoc utifrån de förutsättningar som sattes på Trafikkontoret vid projektets start. Istället är det resultatet av ett idéarv som utvecklats inom den göteborgska kollektivtrafiken sedan 1900-talets mitt.

Uppsatsen har följt hur detta idéarv översätts i ett konkret förslag när staten genom Ulf Adelsohn börjar förhandla om mer pengar till infrastrukturen i Göteborgsregionen. Först tar det formen av en automatbana som ska skapa en cirkel runt de centrala delarna av stan. Detta visar sig vara omöjligt för nätverket att enas om och istället får

man översätta idén till en spårvägsring, projektet antog då namnet Kringen. Borta var nu den springande punkten som skapade motsättningar inom nätverket nämligen det okonventionella driftsystemet. Vi ser också hur flera av de centrala funktionerna inom arbetet för Kringen översätts. Framförallt rör det sig om ändringar i anslutning till de knutpunkter som har en viktig funktion för spårvägsnätets möjlighet att tillgodose bl a de tangentiella effekter man eftersträvar. För vissa upplevs detta som förfuskningar av den grundidé som konstituerar Kringen. Dessa översättningar är dock en grundförutsättning för att projektet ska kunna gå vidare och bli verklighet och inte gå samma öde till mötes som automatbanan.

Uppsatsen ger en annan bild av den offentliga verksamheten och dess arbete än vad som i allmänhet presenteras. Oavsett om man ser kommunen som en aktör, eller enskilda kontor inom kommunens som aktörer, så stämmer inte detta med den bild som uppsatsen målar upp. Istället är det en ännu mer mångfacetterat bild som börjar skönjas. Det är inte bara offentliga aktörer, så som tjänstemän och politiker, som verkar inom ramen för policyarbetet i den offentliga sektorn. Det finns även privata aktörer som också spelar en viktig roll och det finns inga tydliga gränser mellan någon av dessa. Alla är en del av den policyprocess som format Göteborgs politiska arbete inom kollektivtrafiken. Alla är en del av det nätverk som konstituerar det trafikpolitiska området. I den meningen finns ingen tydlig gräns mellan politiker och tjänstemän eller offentligt och privat.

För Göteborgs del har den dualitet som funnits inom det trafikpolitiska området inneburit begränsat handlingsutrymme. Det är den främsta anledningen till att automatbanan aldrig blev verklighet och det är det främsta skälet till varför det har tagit så lång tid att gå från idén om att utveckla kollektivtrafiken till att det blir verklighet. Ändå har sedan 1960-talet nya och mer okonventionella lösningar diskuterats har de ständigt lämnats därhän. Motsättningarna mellan spårvagnssystemet och alternativa system, och automatbanesystemet i synnerhet, har varit alltför stora. Spårvagnen är djupt rotad i den göteborgska självbilden av kollektivtrafik. Kringen löste problemet genom att inkorporera en känsla av förnyelse men gestaltad

inom ramen för spårvagnssystemet. Den process som Kringen har inneburit verkar dock ha agerat som en förlösande process dels för det nybildade Trafikkontoret som "policynod" och dels för nätverket som helhet. Idag är man inte längre lika osäker på hur man ska gå vidare utan står stadigt inom ramen för det rådande systemet. Spårvagnen kommer att vara en central del i den göteborgska stadsbilden en lång tid framöver. Reifieringen av Kringen är således på vissa sätt ett skifte mot en säkrare och stabilare utveckling inom kollektivtrafikarbetet eftersom man säkrat systemets framtid. Kvar är dock dualiteten vad gäller biltrafik och kollektivtrafik, vilket är en betydligt svårare nöt att knäcka.

7. Referenser

7.1 Källmaterial

7.1.1 Tidningar

Göteborgs-Posten

1994-01-03 Kollektivtrafiken måste snabbt komma ikapp

1994-02-25 Folkpartiet vill satsa på nuvarande system

1994-02-25 Snabbavveckla inte spårvagnen!

1994-02-27 Bara en av sex åker kollektivt

1994-03-18 Spårvagnen blir kvar i många år. Alla partier utom ett säger nej till automatbana och spårtaxi

1994-03-29 Göteborg kan få en spårvägsring runt city

1997-05-22 Hur skall nya Järntorget se ut?

2000-09-01 Här kan Kringen krascha

7.1.2 Utredningar

Snabbspårvägsutredningen. Huvudrapport Göteborgs Stad (1967)

Snabbspårvägsutredningen: Bilagor. Göteborgs Stad (1967)

Kollektivtrafikutredningen i Göteborg. Göteborgs Stad (1972)

Kollektivtrafiken i Göteborgs och Bohus Län och i Göteborgsregionen: Förslag till omorganisation m.m. Länstrafikkommittén (1981)

Linjenätsutredningen för Göteborg. Göteborgs Stad (1983)

Handlingsplan för kollektivtrafiken. Göteborgs Stad (1990)

Automatbana i Göteborg. Huvudrapport 1:1992 Trafikkontoret (1992)

Automatbana i Göteborg: Delrapport 2 tekniska system. Rapport 1:1992 Trafikkontoret (1992)

Automatbana i Göteborg: Delrapport 2 tekniska system (bilaga). Rapport 1:1992 Trafikkontoret (1992)

Storstadens trafiksystem: Överenskommelser om trafik och miljö i Stockholms-, Göteborgs- och Malmöregionerna SOU 1991:19 (1991)

Spårvagnsutredningen 1993 (SU93). Rapport 5:1994 Trafikkontoret (1994)

Spårvagnsutredningen 1993 (SU93): Bilagor. Rapport 5:1994 Trafikkontoret (1994)

7.1.3 Sammanträdesprotokoll

Trafiknämnden Dnr. 317/95 §82

Trafiknämnden Dnr. 317/95 §180

Trafiknämnden Dnr. 317/95 §198 (med bilagor)

Kommunfullmäktige 1994:301

Kommunfullmäktige 1997:183

7.1.4 Internt arbetsmaterial

PL89: Kollektivtrafikplanen 1989-05-18

Koll PM 2:4, Kollektivtrafikutredningen PM 1989-06-04

Koll InternPM 10 - 1989-04-17

7.1.5 Intervjuförteckning

Intervjuperson A: Arbetade under 1990-talet på en chefsposition inom Trafikkontoret. Hade en central roll i utredningarna som bedrevs och arbetet med automatbanan och Kringen-projektets inledande fas. (Intervjuad: 1/11-2006)

Intervjuperson B: Har under lång tid arbetat inom trafikarbetet i Göteborg. Jobbade under en lång period som konsult inom trafikplanering. Hade en central roll i arbetet med bl a Kringen och TPLs arbetsgrupp. Har under de senaste åren arbetat på Trafikkontoret. (Intervjuad: 24/10-2006)

Intervjuperson C: Har 30-års erfarenhet av sitt arbete inom Göteborgs Spårvägar och inledde sin karriär som spårvagnsförare men arbetar idag merparten av sin tid som tjänsteman. För

närvarande kretsar arbetet främst kring linjenäts- och trafikplaneringsfrågor men har tidigare arbetat med bl a personalfrågor. (Intervjuad: 31/10-2006)

Intervjuperson D: Har arbetat med trafikfrågor under många år i Göteborg. Först som ingenjör inom Stadsbyggnadskontoret och sedan vid Trafikkontoret sedan bildandet. Hade en central roll inom signal- och realtidsuppgraderingar (Komfram) och andra växel- och spårlösningar inom spårvagnsnätet under de senaste åren. (Intervjuad: 6/11-2006)

Intervjuperson E: Har arbetat med trafikfrågor sedan 1960-talet i Göteborg, både som konsult och senare på Stadsbyggnadskontoret. Kom in i kollektivtrafikfrågor med anledning av förberedelserna till Adelsohnförhandlingarna (TPLs arbetsgrupp). (Intervjuad: 7/11-2006)

7.2 Litteraturförteckning

- Adolfsson, Petra, 2003, Miljö och dess många ansikten i staden: Om kvalitetsmätningar och organisering i Stockholm Göteborg: BAS
- Berner, Boel, 1999, Perpetuum Mobile?: Teknikens utmaningar och historiens gång Lund: Arkiv Förlag
- Collins, Harry & Trevor Pinch, 1998, The Golem at Large: What You Should Know About Technology Cambridge: Cambridge University Press
- Corvellec, Hervé, 2000, Talks on Tracks - Debating Urban Infrastructure Projects, GRI Report 2000:8 Göteborg: Gothenburg Research Institute
- Czarniawska, Barbara, 1998, On Travelling Between Worlds: City Management as Translation, GRI Report 1998:4 Göteborg: Gothenburg Research Institute
- Czarniawska, Barbara, 2000, A City Reframed: Managing Warsaw in the 1990s Amsterdam: Harwood
- Czarniawska, Barbara, 2001, Isolationist, Automorphism, Relentless Isomorphism, or Merciless Idealism, GRI Report 2001:1 Göteborg: Gothenburg Research Institute

- Czarniawska, Barbara, 2003 "Social Constructionism and Organisation Studies" i Robert Ian Westwood & Stewart Clegg (red.), *Debating Organisation: Point-Counterpoint in Organization Studies* Malden: Blackwell Publications
- Czarniawska, Barbara, 2004, *On Time, Space, and Action Nets*, GRI Report 2004:5 Göteborg: Gothenburg Research Institute
- Czarniawska-Joerges, Barbara, 1993, *The Three-dimensional Organization: A Constructionist View* (Lund: Studentlitteratur
- Esaiasson, Peter, Mikael Gilljam, Henrik Oscarsson & Lena Wängnerud, 2004, *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad*, 2:a uppl. Stockholm: Nordstedts Juridik
- Falkemark, Gunnar, 1999, *Politik, lobbyism och manipulation: Svensk trafikpolitik i verkligheten*, Nora: Nya Doxa
- Isaksson, Karolina, 2001, *Framtidens trafiksystem? Maktutövningen i konflikterna om rummet och miljön i Dennispaketets vägfrågor* Linköping: Tema Teknik och social förändring
- Latour, Bruno & Steve Woolgar, 1979, *Laboratory Life: The Construction of Scientific Facts*, 2nd ed. Princeton: Princeton University Press
- Latour, Bruno, "Where Are the Missing masses?: The Sociology of a Few Mundane Artefacts", i, Weibe Bijker & John Law (red.) *Shaping Technology/Building Society* Cambridge: MIT Press
- Latour, Bruno, 1996, *ARAMIS or the Love of Technology* Cambridge: Harvard University Press
- Latour, Bruno, 1998, *Artefaktens återkomst: Ett möte mellan organisationsteori och tingens sociologi* Stockholm: Nerenius & Santérus
- Marcuse, Herbert, 1991, *One-dimensional Man*, 2nd ed. London: Routledge
- McLuhan, Marshall, 2001, *Media* Stockholm: Pocky Förlag
- Rothstein, Bo (red.), 2001, *Politik som organisation: Förvaltningspolitikens grundproblem 3:dje uppl.* Stockholm: SNS Förlag
- de Vaus, David, 2001, *Research Design in Social Research* London: Sage Publications

Förvaltningshögskolans rapporter:

(pris inkl porto+moms):

- 07:89 Daniel Bernmar
Aktörer, nätverk och spårvagnar: EN studie i organiserandet av ett trafikpolitiskt projekt 90:-
- 07:88 Viveka Nilsson
Genusperspektivet vid Sahlgrenska akademien 90:-
- 06:87 Lena Lindgren
Arbetsmarknadspolitik "på det nedersta trappsteget". En utvärdering av projekt ENTER 90:-
- 06:86 Sara Brorström
Något utöver det vanliga - en studie av sex kommunala projekt 140:-
- 06:85 Jane Backström
Inget är för evigt - en studie av sextimmarsdagen i Kiruna 140:-
- 06:84 Pierre Donatella
Bra och dåliga årsredovisningar - En studie om kvalitetsskillnader 140:-
- 06:83 Vicki Johansson red.
Tillsynens mångfasetterade praktik inom det sociala och hälso- och sjukvårdsområdet 140:-
- 06:82 Anders Björnsson
Max Weber - inblickar i en tid och ett tänkande 90:-
- 06:81 Alexander Baena
Varför slösas det samtidigt som det sparas? - en studie om budgetproblematik i kommunal verksamhet 90:-
- 06:80 David Karlsson
Den svenska borgmästaren. Kommunstyrelsens ordförande och den lokala demokratin. 140:-
- 05:79 Kerstin Bartholdsson
Tre nyanser av grönt: Om betydelsen av kommunala miljöchefers personliga engagemang för miljön 140:-
- 05:78 Björn Brorström, Stellan Malmer, Viveka Nilsson
Varför tillväxt i kommuner? En studie av nyckelaktörers uppfattningar 90:-

05:77 Thomas Vilhelmsson <i>Kommunala pensionsavsättningsbeslut</i>	90:-
05:76 Henry Bäck, Folke Johansson & Adiam Tedros <i>Ledarskap och lokalsamhälle i lokal politik – Fyra politiska initiativ i Göteborg och Stockholm i komparativ belysning</i>	140:-
05:75 Östen Ohlsson & Björn Rombach <i>Den friska organisationen</i>	90:-
05:74 Henry Bäck, Nina Granqvist, Siv Sandberg, Sundback <i>Svenskt och finskt i kommunerna</i>	140:-
05:73 Charlotta Ekman <i>Varför görs det ris i Åhus? Om mötet mellan näringslivspolitik och etableringsstrategi</i>	140:-
05:72 Sven Siverbo (red.) <i>Evolutionsteori för offentliga organisationer</i>	140:-
05:71 Nazem Tahvilzadeh <i>Minoritetsmedier i Göteborgs Stad. En studie om integration, makt och icke-beslut i stadspolitiken</i>	140:-
05:70 Sven Siverbo <i>Inkomstutjämning och kommunalekonomiska incitament</i>	90:-
05:69 Andreas Ivarsson <i>På väg mot paradoxala resultat? En studie av möjligheter till ökad handlingskraft genom resultatstyrning av sektorsövergripande frågor inom statsförvaltningen med jämställdhetspolitiken som exempel</i>	140:-
05:68 Sofie Cedstrand <i>Idealism till salu? Om ideella organisationers strategival och dess demokratiska betydelse</i>	140:-
04:67 David Karlsson & Carina Andersson <i>84% män. Kvinnor och män i kurslitteraturen</i>	90:-
04:66 Björn Brorström & Sven Siverbo <i>Skatthöjning enda lösningen? Om ekonomiska problem och behov av avceremonialisering och självständighet</i>	90:-

- 04:65 Anders Falk
Varför lyckades Geriatriken? En fallstudie av två verksamhetsområdens implementering av balanserad styrkort inom hälso- och sjukvården 140:-
- 04:64 Daniel Lindin & Josip Mrnjavac
Varför blir det detta pris? En studie i hur kommuner sätter sina tomtpriser 90:-
- 04:63 Elisabeth Ravenshorst
Den sensuella organisationen . Ett perspektiv på kommuner och dess chefskap 140:-
- 04:62 Katrin Söderlind
Målstyrning av grundskolan. En fallstudie i Partille kommun 90:-
- 04:61 Henry Bäck och Maritta Soininen
Politisk annonsering eller nätoverkande? Uppföljning och utvärdering av partiernas särskilda informationsinsatser till invandraväljare vid 2002 års val 140:-
- 04:60 Anette Gustafsson
Vem är feminist? Om politiska könsideologier i svensk kommunpolitik 140:-
- 04:59 Henry Bäck
Av de många ett. Västra Götlandsregionens politiker. Partipolitiska och territoriella skiljeliner Göteborg: Förvaltningshögskolan 140:-
- 04:58 Tobias Johansson
Kollision eller konfirmation? - Ett möte mellan transaktionskostnadsteorin och kommunal äldreomsorg 140:-
- 04:57 Anna Berg och Charlotta Fagring
Internationella reglers påverkan på kommunal redovisning -Ett resultat av anpassning eller anpassning som ett resultat 140:-
- 04:56 Aida Alic och Pernilla Wallén
Centralisera mera? Hur organiseras inköpsfunktionen i en kommun för en bättre efterlevnad av LOU? 140:-
- 03:55 Mats Lindblad
Perspektiv på europeisk integration i svensk riksdag. Jämförande analyser av riksdagsdebatterna om grundlagsändringarna 1994 och 2003 angående överlåtelse av beslutsrätt till EG/EU 140:-

03:54 Mia Davidsson <i>Kommunala upphandlare - En studie om hur de fattar beslut</i>	60:-
03:53 Mats Bengtsson <i>Kvinnor och Män i lokalpolitiken</i>	60:-
03:52 Peter Arkevåg, Björn Brorström, Carina Andersson och Tobias Johansson <i>För bra för för få - Årsredovisningar inom staten</i>	60:-
03:51 Johan Berlin och Eric Carlström <i>Balans eller nonchalans? - En studie av kommuner som beviljats extra finansiellt stöd av staten</i>	60:-
03:50 Roger Andersson <i>Praktisk kommunal upphandling</i>	60:-
03:49 Carina Andersson med flera <i>Intervjuer</i>	60:-
03:48 Kajsa Värna och Birgitta Örnfeldt <i>Långlivade förvaltningschefer - strategier som verkar utan att synas</i>	60:-
02:47 Paula Rodrigo Blomqvist <i>Från assimilation till separation. Den finska invandrargruppens krav på finskspråkig undervisning</i>	60:-
02:46 Henry Bäck, Gunnar Gjelstrup, Folke Johansson och Jan Erling Klausen (red) <i>Lokal politik i storstad - stadsdelar i skandinaviska storstäder</i>	60:-
02:45 Lena Andersson-Felé <i>När gamla vårdar ännu äldre ...</i>	60:-
02:44 Björn Brorström och Sven Siverbo <i>Framgångsrik vändning</i>	60:-
02:43 Ann-Charlotte Bengtsson och Eva-Britt Pettersson <i>Modell för kvalitetsmätning inom äldreomsorgen – Finns det något samband mellan kvalitet och kostnad?</i>	60:-

- 02:42 Joacim Rydmark
Beslut under osäkerhet - En experimentell mikrovärldsstudie av metoder för att hantera osäkerhet vid ledning och beslutsfattande i komplexa och dynamiska miljöer 60:-
- 02:41 Anna Holmqvist
Beslutsprocesser och investeringskalkyler i fastighetsbranschen. En jämförelse mellan allmännyttiga och börsnoterade fastighetsbolag 60:-
- 02:40 Carina Andersson
Tidens ekonomi 60:-
- 02:39 Patrik Johansson
Vem tar notan? Skandaler i svensk offentlig sektor 60:-
- 02:38 Conny Pettersson
från Global idé till lokal praktik - Om näringspolitik för hållbar utveckling 60:-
- 02:37 Gustaf Kastberg
Omsorg om Marknaden - En studie av hur reglerna på en offentlig marknad skapas och förändras 60:-
- 01:36 David Karlsson
Sveriges kommunala kulturpolitiker 60:-
- 01:35 Anders Björnsson
Systemskiften - En explorativ essä 60:-
- 01:34 Henry Bäck, Sven Siverbo och Björn Brorström
Ny politisk organisation i Härryda och Stenungsund 60:-
- 01:33 Maria Palm
Maxtaxa - en studie av nytt avgiftssystem inom den kommunala barnomsorgen 60:-
- 01:32 Alexandra Jönsson
Den sociala dialogen i EU och jämställdheten i Europa 60:-
- 01:31 Björn Brorström och Pär Falkman
Kommunal redovisning - teoriutveckling 60:-
- 01:30 Niklas Theodorsson
Det lokals uppror - Om aktionsgrupper i den kommunala demokratin 60:-

00:29	Theresa Larsen <i>Kommunerna som arbetsgivare</i>	60:-
00:28	Björn Brorström <i>Kommunalekonomen - några funderingar om förutsättningar, förhållningssätt och professionell utveckling</i>	60:-
00:27	Östen Ohlsson & Björn Rombach <i>Organisationspyramiden och Buridans Åsna - en lagom teori</i>	60:-
00:26	Jenny Svärd <i>Bestående nätverk – en studie av den sociala dimensionens betydelse</i>	60:-
00:25	Lillemor Bergman och Virginia Leinen <i>Ekonomisk information i vården – en studie om styrmodellens påverkan på förhållningssättet till ekonomisk information</i>	60:-
00:24	Rolf Solli, Peter Demediuk and Rob Sims <i>Chief Finance Officer in local government – Sweden vs Australia</i>	60:-
00:23	J. Henrik Bergström <i>Hur ölskatterna sänktes – Om lobbning, pilsner och pluralism</i>	60:-
99:22	Björn Brorström <i>Institutioner och institutionell förändring Perspektiv, teori och tillämpning på kommunal utveckling</i>	60:-
99:21	Ylva Mühlenbock <i>När det lokala tar hand om det centrala Hur två kommuner omvandlar den statliga styrningen av skolan</i>	60:-
99:20	Malgorzata Erikson <i>Frihet inom rollen - den politiska ledningens betydelse för en kommuns utveckling i ett längre perspektiv</i>	60:-
99:19	Sven Siverbo <i>Kommuner och ekonomisk kris - en studie av kommuner som sökt extra finansiellt stöd av staten</i>	60:-
99:18	Pär Falkman <i>Statlig redovisning ur två perspektiv</i>	60:-

- 98:17 Anette Gustafsson, David Karlsson och Paula Rodrigo Blomqvist
Forskning att räkna med - tre kvantitativa studier om den lokala demokratins förutsättningar 60:-
- 98:16 Katarina Orrbeck
Finansiella rapporter och ekonomiska krav - politikernas perspektiv 60:-
- 98:15 Björn Brorström och Rolf Solli
Ekonomistyrning har betydelse 60:-
- 98:14 Björn Rombach
Nöjdhetsmätningar - en kritisk granskning av attitydundersökningar i sjukvården 60:-
- 98:13 Björn Brorström, Henry Bäck, Sven Siverbo och Annika Svensson
Ingen nämnd - Stenungsunds modell för vitalisering av kommunalpolitiken 60:-
- 98:12 Henry Bäck och Folke Johansson
Politisk decentralisering i skandinaviska storstäder 60:-
- 98:11 Sven Siverbo
Kapacitet att handla? Om politisk styrning och omprövning av verksamhet på lokal nivå 60:-
- 97:10 David Karlsson
Kommunerna och rättvisan 60:-
- 97:9 Patrik Johansson och Jonas Persson (red)
KommunAktuellt nummer 5 1997 – sju betraktelser 60:-
- 97:8 Björn Brorström och Bo Hallin
Varför är kommuner framgångsrika? En studie av framgångens kännetecken och orsaker 60:-
- 97:7 Östen Ohlsson och Björn Rombach
Res pyramiderna 60:-
- 97:6 Hasse Ekstedt och Stellan Malmer
Ränta är priset för att vänta - En analys av den kommunala kalkylräntan 60:-

97:5 Björn Brorström, Rolf Solli och Östen Ohlsson <i>Minihandbok i utvärdering</i>	60:-
96:4 Anna Cregård och Patrik Johansson <i>89 % män – Vem skriver kurslitteraturen?</i>	60:-
96:3 Rolf Solli <i>Kommunalekonomen i imperfektum, presens, futurum eller i cyberspace</i>	60:-
96:2 Henry Bäck och Maritta Soininen <i>Invandrarna, demokratin och samhället</i>	60:-
96:1 Björn Brorström och Björn Rombach <i>Kommunal förändringsobenägenhet</i>	60:-