

# Flygskam, klass och ändrade resvanor

## Nätarrativ om tågsemestrande

ELISABETH WOLLIN är fil. dr och lektor i etnologi och verksam vid institutionen för historia och samtidsstudier, Södertörns högskola, Huddinge. Hon forskar om plats, hållbarhet, stad och land och regional utveckling utifrån kulturvetenskapliga perspektiv.



Foto: Anna Hartvig

År 2019 har i Sverige kännetecknats av att begreppet flygskam blev känt på bredare front hos allmänheten. Begreppet knyter an till debatter om flygets stora klimatpåverkan och bidrar till att människor ökar sin kunskap om klimatförändringar och de avtryck som flygresorna utgör. I relation till det har exempelvis ett internetforum med namn Tågsemester.nu lanserats i syfte att inspirera människor till att ta tåget i stället för flyget på semesterresan. Gruppen har vuxit i rask takt och har i skrivande stund över 100300 medlemmar.

På forumets facebook-sida kan man läsa att "Vi som driver denna grupp och Tågsemester.nu har blivit intervjuade ett 80-tal gånger senaste halvåret av både svenska och internationella medier som vill veta mer om den nya svenska folkrörelsen, att välja tåget på semestern." Även utanför Sverige och Europa har flygskammen varit föremål för diskussion. På första sidan i tidningen *Washington Post* kunde man till exempel den tredje augusti 2019 läsa om fenomenet i en artikel med rubriken *Europe's flight-shame movement has travelers taking trains to save the planet.*

Denna nya svenska tågtrend och dess tillhörande begrepp flygskam har också varit föremål för flertalet artiklar i svenska medier under det senaste året. Journalisten Per Svensson skriver exempelvis i *Dagens Nyheter* den fjärde april 2019 att "Tågen vinner över flygskammen" och att det för SJ:s del innebär en tioprocentig ökning i år. Att flygskammen anses vara orsaken till att tågresandet ökar är ett faktum som även denna sommar har visat sig rent konkret hos många människors konton i sociala

medier och deras delanden av semesterbilder.<sup>1</sup> Den unga hållbarhetsaktivisten och flygvägraren Greta Thunberg som under året har fått ett enormt genomslag viralt och globalt har med stor sannolikhet också influerat många till att följa hennes exempel och bojkotta flyget till förmån för tåget.

Dessa exempel på hur tågtrenden har bidragit till ändrade resepraktiker visar prov på att det är möjligt att påverka och ändra beteenden och vanor på bredare front och på kort tid. De sätter ljuset på den potential som finns i det faktum att människor påverkas av såväl samhällsdominerande föreställningar och debatter som andra människors värderingar och beteenden. Ur hållbarhetssynpunkt är det givetvis mycket hoppfullt.

I den här artikeln ämnar jag emellertid diskutera tågpraktikerna främst utifrån andra synvinklar än hållbarhetsperspektivet. Jag intresserar mig här för om det finns andra sätt att förstå den här tågtrenden på. Genom att etnologiskt närma mig tågpraktikerna vill jag med denna text diskutera tågtrenden ur ett kulturanalytiskt perspektiv.

Syftet är närmare bestämt att undersöka hur nätnarrativ om tågsemestrande kan förstås i relation till begreppen klass och plats. Resvanor och tågresande är forskningsfält som etnologer visat intresse för på olika sätt.

Till exempel har etnologerna Karin Gustavsson, Charlotte Hagström och Marcus Idvall (2019) nyligen fokuserat på tåg i ett temanummer av en etnologisk tidskrift.<sup>2</sup> Etnologen Greger Henriksson (2008) har studerat stockholmarnas resvanor i relation till trängselskatt och miljöpolitik.<sup>3</sup> Själv har jag undersökt vardagliga resvanor på mindre och mellanstora orter i södra och norra delarna av landet.<sup>4</sup>

## TÅGSEMESTER

På facebook-sidan *Tågsemester* delar medlemmarna med sig av sina tågerfarenheter. Flera använder också forumet för att ställa frågor om särskilda rutter och turer som de funderar på att göra och behöver specifik tåginformation om. Kommunikationen i forumet präglas av en övervägande positiv och hjälpsam ton. Undantagsvis muttras det över knöliga byten, spårarbeten eller hårda stolsäten. SJ får emellanåt kängor för dålig service och obekväma tåg. Inte sällan postar medlemmarna också vykortsranna bilder från vackra platser runt om i Europa. Populära resmål tycks vara Italien, Tyskland, Spanien, Frankrike, Österrike och Polen.

En kvinnlig medlem delar sina erfarenheter av att åka med *Norrtåg*. Hon och hennes partner har utgått från Göteborg och sedan, med hjälp av *Tågsemesterkortet*, tagit sig till Kiruna, Luleå, Örnsköldsvik, Härnösand och Åre, för att sedan, via Sundsvall, ta sig tillbaka hem till Göteborg. Det framgår av den publicerade berättelsen att hon var mycket nöjd med resan. Hon informerar om att sittplatser inte behöver förbokas om man har *Tågsemesterkortet*. Hon reflekterar också i anslutning till det att den tjänsten inte hade behövts, då det var väldigt få passagerare på många av sträckorna, vilket är något hon beklagar.

Det här empiriska exemplet framstår för mig som kulturanalytiskt intressant på flera sätt. Först och främst kan nämnas att det är representativt genom att det är en kvinna som skrivit. Enligt forumets egna statistik över sina medlemmar utgörs över 70 procent av kvinnor och ”De flesta kvinnor är mellan 25 och 54 år. Först på sjätte plats kommer män i åldersgruppen 35 till 44 år. Men många män är aktiva

och skriver inlägg.<sup>5</sup> Utifrån eget utforskande av sidans inlägg vill jag också påstå att inlägget är representativt genom att resan utgår från en storstad. Majoriteten av inläggen anger någon av de större städerna som utgångsplats, alternativt en något mindre ort från de södra delarna av Sverige. Även universitetsstäderna Uppsala och Lund är vanliga startpunkter hos medlemmarna. Det här är intressant från klass- och platssynpunkt. Det pekar på att det först och främst är människor ur den urbana medelklassen som är aktiva på forumet. Av det följer sannolikt också att det är samma grupp som tar tåget på semestern i stället för flyget. En ytterligare aspekt i samband med detta är det faktum att flyget inte bara går snabbare, utan också för närvarande oftast är betydligt billigare än tåget på grund av frånvaron av flygskatter.

Inlägget är också intressant genom att tågresan görs till de norra delarna av Sverige. Efter att vid ett antal tillfällen ha studerat inläggen, är min kvalificerade gissning att tågresor som görs i nordlig riktning är i minoritet; de flesta tågsemesterresorna som medlemmarna gör går söderut, via Köpenhamn och till andra europeiska länder. Här bidrar sannolikt den klassiska föreställningen om att åka tåg på kontinenten som återkommande har gestaltats med ett romantiskt skimmer, inte minst i film och litteratur, men även i dagsmedier i form av resereportage. Det ska tilläggas att även tågresan norrut omgärdas av ett exotiskt skimmer, där norr ofta får representera den vilda naturen, frihetliga vidder och äventyr, vilket i sin tur bidrar till att turisterna konsumerar Norrland.<sup>6</sup> Även här existerar dominerande föreställningar, som exempelvis ofta har förmedlats i reklamfilm. Dessa skimrande myter runt tågresorna norröver

är heller på inget sätt nya; redan vid 1800-talets slut och 1900-talets början lockade Svenska turistföreningen (STF) medelklassresenärer till att ta tåget norrut.

#### FLYGSKAM OCH RESPEKTABILITET

På vilket sätt korrelerar det förändrade resmönstret, som de nya tågpraktikerna visar prov på, till begreppet klass? Kanske är det i sammanhanget det nya retoriska fenomenet *flygskam* som allra tydligast kan diskuteras ur ett klassperspektiv. Termen flygskam är kulturanalytiskt relevant, inte minst på det sätt som den har erövat delar av det kollektiva svenska medvetandet på kort tid. Med stor sannolikhet har den stigmatiska innebörden i ordet skam påverkat flera människor till att minska sitt flygande. Ordet skam kan, på ett generellt plan, beröra människor på ett djupt omedvetet plan. Jag tänker att själva ordet skam sannolikt också kan leda till praktiker av så kallad beröringskräck, i den meningen att människor försöker hålla sig ifrån och undvika den typen av beteenden som kan associeras med skam, i det här fallet flygandet.

För mig för flygskam också tankarna till den brittiska sociologen Beverly Skeggs begrepp respektabilitet.<sup>7</sup> Betydelsen av skam kan sägas stå i dikotomiskt förhållande till respektabilitet. Respektabilitet laborerar i relation till skam, begreppet är avhängiga av varandra. Att bete sig respektabelt innebär att man också undviker skam. Att hålla sig på tryggt avstånd från skammen medför att man hamnar närmare respektabilitetens sfär.

För vilka delar av det svenska kollektivet framstår det i regel som särskilt viktigt att uppföra sig inom respektabilitetens ramar? Eller annorlunda uttryckt; för vilka

grupper i samhället blir det särskilt betydelsefullt att undvika skammens stigma? För att tala med Skeggs blir detta framförallt en fråga för människor som klassificeras som eller identifierar sig med samhällets medelklass. I det här sammanhanget blir det ofta också viktigt att dra skarpa gränser mot praktiker som kan associeras med arbetarklass eller underklass. För att det ska framstå tydligt vad medelklass är och hur det görs, blir strategin att definiera sig emot det som inte uppfattas som medelklass. På så vis laddas begreppet flygskam med klass; det framstår då som fint att åka tåg och fult att flyga. Att åka tåg på semestern blir på så vis en praktik tydligt länkad till medelklass. Att åka på en flygcharterresa blir utifrån samma logik en nedklassad praktik. Att det, som även nämndes ovan, många gånger dessutom är betydligt dyrare att åka tåg än att flyga bidrar ytterligare till klassassociationer. Av resonemanget följer inte att alla människor som kan kategoriseras som tillhörande någon form av medelklass per automatik är drabbade av flygskammen. Men jag vill ändå peka på att utifrån det forum som utgör denna artikels empiriska material ter det sig onekligen så.

## HASTIGHET OCH AVSTÅND

Tågpraktikerna kan som ovan nämnts även diskuteras ur ett platsperspektiv. Kvinnan i det ovanstående empiriska exemplet konstaterar att det är så pass få människor som åker tåg med Tågsemesterkortet i de norra delarna av Sverige, att platsbokning inte är nödvändigt. Vad kan det bero på att färre åker tåg i de norra delarna av landet? En bidragande orsak är att befolkningsunderlaget är mindre generellt sett i de norra delarna jämfört med

de södra. Men sannolikt spelar också avstånden en betydande roll.<sup>8</sup> Det tar tid att åka tåg från söder till norr. Att åka på tågsemester ner till södra Europa framstår sannolikt som mindre lockande på grund av tidsåtgången, om man bor i en norrländsk tätort jämfört med en småländsk eller skånsk. Om man bor perifert i förhållande till järnvägsstationen kan ha ytterligare betydelse. På så vis spelar platsen som människor utgår från en roll. Inte bara avlägsenheten utan också hastigheten är med andra ord ofta en avgörande faktor när människor ska ta sig till sina resmål. Hastighetens betydelse för demokratiska processer har den franske urban-teoretikern Paul Virilio diskuterat i termer av den dromologiska revolutionen.<sup>9</sup> Han menar att västerlandets modernitetsprocesser, tvärtemot vad som ofta beskrivits, inte har präglats av att vara demokratiska till sin natur utan i stället dromologiska; det vill säga drivna av just hastighetsfaktorer som i sin tur har genererat makt. Med hastigheten som konkret möjlighet laddades samtidigt långsamheten och människor knutna till den – negativt. Avstånd skapar med andra ord periferi och den perifera positionen kan överbryggas med hastighet som i det här sammanhanget motsvaras av flyget.

## FINTÅG OCH FULFLYG

I den här texten har jag velat närma mig den nya tågtrenden ur ett kulturanalytiskt perspektiv. Jag har gjort det med hjälp av ett empiriskt nedslag i form av Facebookgruppen Tågsemester. För att kulturanalytiskt förstå tågpraktikerna har jag analyserat dem i relation till det retoriska begreppet flygskam; som i sin tur har associerats till perspektiven klass och plats.

Att välja tåget eller flyget till semester-målet handlar inte bara om huruvida individerna är hållbarhetsmedvetna eller inte. Att diskutera resepraktiker främst som individuella val riskerar att ge en fragmentarisk och ensidig förståelse av människors beteenden. Om de däremot sätts i ett större sammanhang framträder en mer komplex bild av praktikerna, där exempelvis retorik, föreställningar, stad, land och klass samspelar.

Jag har här fört fram idén om den urbana medelklassresenären som vänder sig aktivt bort från flygskammen genom att ta tåget istället för flyget. I realiteten gör säkerligen människor inte bara det för respektabilitetens skull, utan troligtvis också för att de har möjligheten; de bor kanske mer tillgängligt, centralt, i de södra delarna nära noderna, närmare resmålen. För de människor som däremot bor avlägset och som behöver överbrygga stora avstånd framstår emellertid kanske tåget många gånger som otillgängligt och för tidskrävande. Kvar som alternativ finns då det skamfyllda fulflyget.

## NOTER

<sup>1</sup> Det ska i sammanhanget sägas att det dock görs mediala försök att avlägsna begreppet flygskam från tågtrenden; se till exempel Björn Wimans söndagskrönika "Tågresan är en lustfylld motståndshandling mot vår tids nihilism" i *Dagens Nyheter* den första september 2019, där han driver tesen att det är lust snarare än skam som driver tågresandet.

<sup>2</sup> Gustavsson et al. 2019.

<sup>3</sup> Henriksson 2008.

<sup>4</sup> Wollin Elhouar 2014, Wollin Elhouar och Hansen 2011.

<sup>5</sup> Tågsemester.nu. Hämtat 2019-08-26.

<sup>6</sup> Jfr Eriksson 2010, Nordin 2007.

<sup>7</sup> Skeggs 1997.

<sup>8</sup> Jfr Bylin et al. (2011) som i en undersökning av de första erfarenheterna av Botniabanan menar att

människor i norrländska inlandsorter inte heller har någon tradition av att resa med tåg till skillnad från inlandsboende i södra Sverige.

<sup>9</sup> Se t.ex. Virilio 1977.

## REFERENSER

- Bylin F.; Westin, K.; & Nordlund, A., 2011. *Tråfikstarten på Botniabanan: En studie av tjuvstartresenärernas upplevelser*. Trum-rapport 2011:04. Transportforskningsenheten, Umeå Universitet.
- Eriksson, M., 2010. *Reproducing a Periphery: Popular Representations of the Swedish North*. Diss. Department of Social and Economic Geography. Umeå: Umeå Universitet.
- Gustavsson, K.; Hagström, C., & Idvall, M., 2019. "Perspektiv på tåg, räls och järnvägar", i *Tåg*. Etnologisk skriftserie. Vol 9. Lund: Lund University.
- Henriksson, G., 2008. *Stockholmarnas resvanor – mellan trängselskatt och miljödebatt*. Diss. Lund: Lunds universitet.
- Nordin, L., 2007. *Man ska ju vara två: Män och kärlekslängtan i norrländsk glesbygd*. Diss. Stockholm: Natur och Kultur.
- Skeggs, B., 1997. *Formations of Class and Gender: Becoming respectable*. London: Sage.
- Virilio, P., 1977. *Speed and Politics: An Essay on Dromology*. New York: Semiotext(e).
- Wollin Elhouar, E., 2014. *Tillhör vi Sveriges framtid? En etnologisk studie av vardag och hållbarhet i norrländsk glesbygd*. Diss. Stockholm. Stockholms universitet.
- Wollin Elhouar, E. & Hansen, K., 2011. *Tidtabelns tyranni och frihetens pris*. Trum-rapport 2011:02. Umeå. Transportforskningsenheten. Umeå Universitet.

## SUMMARY

*Flight shame, class and changed travel habits: Net narratives on train holidays*

*(Flygskam, klass och ändrade resvanor  
Nät narrativ om tågsemestrande)*

The concept of flight shame has raised awareness in Sweden under the year of 2019. It is closely linked to climate debates and knowledge about cli-

mate change and footprints due to flying. This has consequently led many Swedes to opt for train travel instead of plane flights. In relation to this, an internet forum called Tågsemester.nu has been launched where people can exchange train traveling ideas and get inspiration for holiday resorts from one another. This article analyses these narratives on train holidays with a particular interest in how they can be understood in terms of the perspectives of class and place. The concept of flight shame is discussed in relation to respectability. In support of the empirical material, I argue for an

understanding of the train traveling practices, not only as climate active but also in particular practiced by an urban middle class. Traveling habits tend to get a biased understanding if only understood in terms of individual choices.

*Keywords:* Flight shame, train travel, internet narratives, respectability, class, place.

*Elisabeth Wollin, PhD in Ethnology, School of History and Contemporary Studies, Södertörn University, Huddinge, Sweden.*