

Konsumenter som bär

Bärkraftigt, bärbart eller (o)hållbart?

NIKLAS HANSSON är fil.dr i etnologi och forskare vid Centrum för Konsumtionsvetenskap, CFK, Göteborgs universitet. Han bedriver forskning om konsumtion och mobilitet i projektet *Consumer Logistics* och om digital konsumtion i projektet *Digcon*.



It is widely believed that the design of transported artifacts and toolkits employed by mobile populations is influenced by two main factors, portability and potential utility. – Kuhn 1994

att transportera saker och göra dem bärbara – sakers portabilitet – är ett universellt fenomen bland människor sett över historisk tid (se artikeln av Cochoy m.fl.). Även samtida konsumtion i en västerländsk kontext kräver olika former av bärbarhet och att konsumenter själva transporterar sina inköp. Saker konsumeras inte alltid på samma ställe som de införskaffas vilket i sin tur genererar mobilitet och portabilitet som konsumenter själva ansvarar för. Människor transporterar saker hem från affären där de köps och de görs bärbara genom den bärkraft som genereras via människors muskelkraft och de verktyg som de utrustar sig med. Genom att exempelvis kombinera bärkassar, cyklar och varor för vidare leverans hemåt görs saker bärbara. Mitt huvudsakliga argument i artikeln är att konsekvenserna av att flytta och bära varor och människors bärkraft är centrala för att förstå konsumtionskulturen men även (hållbart och attraktivt) stadsliv och familjeliv.

KONSUMTIONSLOGISTIK OCH BÄRANDE I VARDAGEN: RÖRELSE EN VIKTIG KOMPLEMENT

Konsumtion genererar rörlighet och vice versa, och även om konsumtionsforskningen allt oftare poängterar hur konsumtion är något som sker bortom inköpstillfället, har det samtidigt blivit alltmer komplicerat att diskutera rumslighet och mobilitet och därför även portabilitet. Forskare på området betonar hur mobilitet, rörelse och

logistik villkorliggör och strukturerar konsumenters handlingsmönster och hur ”virtuell” rörelse (till exempel att shoppa på Internet) bidrar till att forma konsumentpraktiker (Cochoy 2008). Men, studier av erfarenheten av att bära eller transportera hem saker från affären är sällsynta. Därför är syftet med denna artikel också att presentera ett antal empiriska exempel på olika mobila konsumenter – konsumenter-i-rörelse – på väg med sina inköp och hur denna rörlighet förhandlas fram i nära samspel med objekt som t.ex. bärkassar, barnvagnar, cyklar, cykelkorgar och kollektivtrafik¹.

DET OBEKVÄMA MED ATT VARA STORKONSUMENT I KOLLEKTIVTRAFIKEN

En mamma som intervjuades i studien beskrev hur hon när hon var på väg hem med mat från storköpet inne i centrum upplevde det som viktigt att vänta på den rätta, ”låga” bussen eller spårvagnen – sådan kollektivtrafik som var nyare och där det fanns påstigningsmöjligheter med låga trösklar för dem som hade det svårare att ta sig upp för trappstegen – och att det kändes pinsamt att be folk om hjälp att lyfta barnvagnen när den var lastad med en massa varor. En annan mamma i trettioårsåldern hade liknande erfarenheter av kollektivtrafiken:

Buss 16 som vi skall ta nu är en stombuss (med låg ingång). Så det kommer inte att bli några problem. De flesta bussar har en låg ingång i mitten, så det brukar inte vara några problem. Men om den första spårvagn som kommer är en gammal vagn med höga trappsteg och man måste be om hjälp, då brukar jag vänta på nästa vagn, så att jag inte behöver... så att jag kan gå på själv. Intervjuaren: Varför är det knepigt att be om hjälp? Josefin: Det är bekvämare att gå på själv. Och jag tycker också att det är kom-

Det kan vara krångligt att ta sig på och av spårvagnen med en fullastad barnvagn. Avstånd och teknisk design kan utgöra konkreta hinder för en smidig och bekväm shoppingupplevelse.

plicerat med den här vagnen (en Stokke Explore)... folk är inte så vana vid den, så de vet inte var de skall hålla den. Så jag måste instruera dem. Så det blir så omständigt. Och eftersom man måste gå både på och av, måste man instruera två gånger. Man får fundera på om det är värt det eller ej.

Andra deltagare i den här studien delade liknande erfarenheter av att shoppa och åka med kollektivtrafik och de bad sällan medpassagerare om hjälp med sina fullastade barnvagnar och när de bar ett par extra påsar. Om sätena bredvid utrymmen avsedda för barnvagnar redan var upptagna på spårvagnen eller bussen komplicerade det situationen ytterligare. Som föräldrar var de dessutom tvungna att hålla ett extra öga på vagnen och barnet medan de jonglerade och balanserade sina inköp. Att hålla ett öga på medpassagerare, shoppingväskor och barnvagnen samtidigt upplevdes ofta som besvärligt och gjorde resan jobbig både mentalt och fysiskt. Att hålla sig och sakerna portabla blev en ansträngning och de fick använda sig av de sittplatser och utrymmen som fanns till hands. Tillfälligheter som trånga utrymmen och för höga trösklar kunde

skapa obekväma situationer och hinder för framkomlighet. Speciellt för dem som var utrustade med barnvagnar med små hjul och som dessutom var tungt lastade.

Utan någon uttalad intention eller medveten ”moral” utövade kollektivtrafiken ett slags teknisk och fysisk separation och exkludering av passagerare med tydliga sociokulturella effekter. I likhet med Latours mekaniska dörrstängare (1988) och den diskriminering som sker av barn på grund av deras mindre muskelstyrka än vuxna (de kunde helt enkelt inte öppna dörren därför att den automatiska dörrstängaren var för trög), diskriminerade kollektivtrafiken (i vissa fall) vissa konsumenter eller kombinationer av passagerare och deras bärmedel. I en motsägelsefull känsla av social kontroll (passagerare med barnvagn och påsar bör inte åka kollektivt?), upprätthöll kollektivtrafiken en effektiv spärr gentemot barnfamiljer och föräldrar med barnvagn som kände sig ovälkomna. Det hela kan tolkas som normativa effekter relaterat till vem som anses vara välkommen att resa och de som inte är det. Förutom den tekniska exkluderingen beskrev föräldrar även hur det sociala samspelet kunde upplevas som obekvämt. Det kändes lite dumt att ta upp plats, att breda ut sig över flera sittplatser och be medpassagerare om hjälp. Att dessutom hålla balansen och minimera risken att falla utgjorde ytterliga svårigheter. Att diskutera den här typen av bärbarhet, att vara portabel på kollektivtrafiken, blir förstås extra intressant ur ett stadsplanerings- och hållbarhetsperspektiv där kollektivtrafik ofta framhålls som ett klimatsmart alternativ till privatbilismen och där innerstadskonsumtion diskuteras som ett relevant inslag i levande stadskärnor där invånare inte bara väljer de stora köpladorna placerade på billigare platser runt

omkring städerna utan också väljer att handla i innerstäderna. Obekvämt är bara förnamnet när det gäller kollektivtrafikens tillskott till den diskussionen; tidsin-effektivt, socialt kontroversiellt och utmanande av resenärsnormer är andra aspekter med kulturell klangbotten som resonerar mot en hegemonisk bilkultur och konsumtionsmönster baserade på individens frihet och möjlighet att göra sig och sina saker portabla utan att inkräkta på andra passagerare eller stadsmiljön i stort.

DEN BORTGLÖMDE ERFARENHETEN AV ATT CYKLA MED VAROR: ÄR CYKELN ETT BÄRREDSKAP?

I diskursiva register har cyklisten länge positionerats som ett specifikt mobilt subjekt; historiskt har cyklandets hälsoeffekter, den friska cyklisten (Cupples & Ridley 2008) och cyklandet som del av nationsbyggande praxis framhållits (Emmanuel 2012), men också cyklandet som potentiell fara för stadstrafik och ett slags ”subalternt” transportmedel har utgjort mål för diskussion (ibid.). Många samtida hållbarhetskampanjer representerar cykling som ett miljösmart alternativ för privattransporter (ibid.). Men varken cyklar eller cykelinfrastruktur kan reduceras till att vara instrumentella attribut i hållbarhetsarbetet, offentlig diskussion eller för delen i relation till de kroppar som faktiskt brukar dem. Inte heller kan de analyseras enbart via sina symboliska eller kommunikativa funktioner där de ofta associeras med professionalism, hälsa, fritid osv., eftersom de *materiellt* gör konsumenter mobila att förflytta sig över avstånd med varor. De *gör* människor rörligare, ökar bärkraft osv. beroende av situation. Samtidigt som de *omöjliggör*

vissa handlingar beroende av samma anledning. Denna dynamik utspelar sig i nära samspel med färdmedlen och de erbjuder *bättre eller sämre* komfort och passform beroende på vem som cyklar, med vad och var.

RISKER MED ATT BÄRA SAKER
MEDAN DU CYKLAR OCH HUR DET KÄNNES
ATT BLI SVETTIG OFFENTLIGT

Lina, en mamma i trettioårsåldern, brukade hämta sin treåriga son Henry från dagis efter jobbet och sedan handlade de tillsammans på det lokala storköpet. Familjen bodde i centrum och handlade nästan alltid på samma stormarknad på cirka tio minuters cykelavstånd från hemmet. Henry och Lina hade alltid sina hjälmar på sig. Det signalerade omtanke och ett säkerhetstänk som var förenligt med normen eller bilden av den ansvarsfulla, urbana och moderna cyklisten såväl som det goda moderskapet. Svenska myndigheter har gjort ett stort avtryck när det gäller säkerhetsaspekter och cykling, där exempelvis cykelhjälm, barnsitsar och cykelljus blivit delar av normen för hur cyklister bör utrusta sig. Lina hade utrustat sin cy-

kel med en cykelkorg fram på styret där hon brukade placera en påse medan hon höll en andra påse i handen som hon vilade/stödde mot styret för att avlasta vikten från armarna. Den bakre änden av cykeln användes för att placera en barnstol för hennes son. Konfigurationen "cykel-cykelkorg-cyklist-plastpåse" utvidgade uppenbarligen hennes bärförmåga men formaterade också hur hon upplevde omgivningen på resande fot och krävde en viss kroppslig ansträngning för att kunna hålla balansen medan hon cyklade genom staden.

Förutom riskerna med att cykla genom staden och att hantera biltrafiken var den fysiska ansträngningen att ta sig tillbaka hem från affären med varorna i fokus. Att cykla uppför backen till familjens lägenhet på Kungshöjd i centrala Göteborg var en svettig upplevelse. Lina kommenterade cykelturen uppför backen hållande två extra plastpåsar: "Jag placerar alltid de tyngsta sakerna i korgen och tar de lättare i handen och lutar den mot styret." Resan uppför backen gjorde Lina utmattad, något som blev tydligt när vi kom fram till lägenheten. Lina var svettig och varm från ansträngningen.

Till skillnad från den offentliga bilden

Bildserien fångar effektivt tre olika händelser under cykelturen med varor: a) den intensifierade erfarenheten av att färdas bland biltrafik och att ständigt anpassa tempo och distans för att minska risken för olyckor och att stoppa i onödan b) (kropp)s hållningar som kommunikativt beteende i trafiken som utförs samtidigt som hon håller balansen på cykeln med varor och barn, och c) ansträngningar att parkera en balanserad cykel och att hantera avlastning av varor utan att cykeln faller.

av cyklar och cyklister uppfattade de föräldrar som valt att använda cyklar för inköpsresor ofta den fysiska närmiljön och cykelturen i termer av risk snarare än estetisk njutning och frihet, och som hinder att övervinna. Säkerhetsfrågor som att balansera flera påsar på cykelstyret och risken med att transportera inköp medan de cyklade genom staden positionerade dem normativt som potentiellt oansvariga föräldrar och deras identiteter skiftade från konsumenter till cykel-medborgare och föräldrar med specifika förväntningar på trafikbeteende men också när det gäller ansvar för barn i stadsrummet och sådana aspekter som att bli svettig och att anstränga sig i offentligheten. Även om Lina i exemplet ovan inte ansåg det speciellt besvärande att visa sig svettig och anstränga sig på vägen hem, var det ändå så att det var på väg hem till lägenheten som hon tyckte att det var okej, annat hade det nog varit om hon var på väg till jobbet eller någon annanstans där inte duschen eller ett snabbt klädombyte hägrade.

SHOPPARE MED BARNVAGN
SOM HANTERAR RISKER MED
ÖVERKONSUMTION: "MASSKONSUMTION"
ÄR ATT BÄRA EN MASSA

Barnvagnar var definitivt de objekt som barnfamiljer i denna studie senast införskaffat och som användes för hantering av dagligvaror. På ett plan var barnvagnen ett (konsumtions)objekt som tog en aktiv roll i konstruktionen av en normativt formad livsfas eller ett rollförvärv: att bli förälder och bra föräldraskap. Naturligtvis är barnvagnskonsumtion nära kopplat till statuskonsumtion och könsspecifikt identitetsbyggande med bilder av "rätt" moderskap, enligt varumärke, ålder (vissa

familjer köpte begagnade barnvagnar) och tekniska egenskaper där barnvagnar kan beteckna säkerhet, bra föräldraskap och en urban livsstil, dvs. de kan medkonstruera bättre mobila konsument-föräldrar (se också Brembeck detta nummer). Även om barnvagnar är artefakter som produceras och köps för att bära omkring småbarn och att göra spädbarn mobila på ett säkert vis (nyttofunktioner), har de definitivt symboliska liksom rörlighetsvärden som adderar till deras attraktionskraft som verktyg för konsumentlogistik. Hur denna kombination av förälder och barnvagn kan påverka konsumtion och bärbarhet diskuterar jag nedan.

Det första exemplet är en mamma som var den i familjen som vanligtvis köpte kläder och mat till barnen medan hennes man gjorde kompletterande shoppingresor på väg hem från jobbet. Trots att kollektivtrafiken var det viktigaste transportmedlet till vardags för familjen innan de fick barn handlade hon numera rutinmässigt per fot tillsammans med sina barn. Den här mamman brukade ta med en bärsle (s.k. "Baby-björn") till sin minsta dotter när de handlade mat och när hon inte kunde bära tillräckligt i händerna eller fick plats med sakerna under vagnen. Då lyfte hon ur dottern ur barnvagnen och placerade henne i bärselen. På det

En mamma som bär sin dotter i bärsle och kör en barnvagn fullastad med varor från affären.

Mamma som utrustar sin barnvagn med bärcrok. I någon mening en analog lösning till dragkroken.

viset kunde hon få plats med extra mycket varor i vagnen och fortfarande hålla ett öga på sin dotter på väg hem från affären.

Under "go-along" observationen berättade informanten att hon tyckte att det var värt den extra ansträngningen att gå och bära, och att hon inte brydde sig så mycket om att bära den extra vikten. Naturligtvis blev hon både varm och svettig och ibland skar tungt lastade påsar in i händerna på vägen hem. På ett liknande vis som stora kundvagnar utrustar konsumenter inne på stormarknader för att enkelt beräkna volym på sina inköp och därmed tillfälligt sätter priset inom parentes eftersom det är volymen som kommer i fokus, gynnade kombinationen av barnvagnen och bärselen i detta fall också "masskonsumtion" bortom tydliga begränsningar (se Holmberg detta nummer för en diskussion om minimalistiskt bärande och masskonsumtionens motpol).

Utrustad med bärselen kringgick mamman effektivt de objektiva begränsningar för inköp som barnvagnen satte upp. Barnvagnen förvandlade mammans begränsade kapacitet att bära genom att "friställa" extra muskler att flytta varor tillbaka från affären. Men den ökade bär-

förmågan riskerade också att bli kontra-produktiv genom att göra den fysiska belastningen och rörelsen tyngre. Säkerhetsarrangemangen för barnet säkerställdes numera av bärselen på ryggen där hennes dotter sov lugnt när den här bilden togs. Den affektiva dimensionen av att ta hand om småbarn på ett säkert vis medan hon flyttade varor var föreskrivet i bärteknologin, vilket gav en ökad rörlighet samtidigt som hon bar på bebisen. Den tekniska lösningen lösgjorde föräldrarnas händer från tvånget att bära och omvandlade ett potentiellt immobiliserande hinder till en portabel enhet.

Det är såklart inte alla som äger en barnvagn som också äger eller använder en bärsele men som ändå måste hantera risken med att handla för mycket eller finna sig i situationer då händer och barnvagn inte riktigt räcker till för att lösa transporten hemåt. En annan mamma hade en annan lösning för potentiell "överkonsumtion" under sina shoppingturer. Hon hade utrustat sin barnvagn med två krokar hängande från styret på vagnen som gav henne möjlighet att "koppla fast" påsar fyllda med varor medan hon rörde sig i det lokala shoppingområdet.

Den extra uppsättningen metallkrokar sanktionerade improvisation när det gäller det i förväg planerade antalet inköp och att fortfarande kunna vara mobil. Då lastutrymmet under barnen i barnvagnen inte var så stort och barnens vikt tenderade att minska det, utökade krokarna hennes bärformåga och fungerade som ett extra par händer.

BÄRBART OCH BÄRKRAFT

Sustainable transportation provides access to all groups of people in the city in a manner that is within the environmental carrying capacity of the city and is affordable to both the providers and the users of the system. The system has low impact on the environment, encourages transit oriented development, green vehicles, car sharing, fuel-efficient transport systems, and non motorized modes of transportation such as walking and biking. A sustainable transportation system is essential as it is an important aspect of a liveable city, a city that provides a high quality of standard of living.

<http://www.unescap.org/esd/suds/publications/Sustainable-Urban-Transportation-System/Sustainable-Transportation-9.pdf>

Vad är då slutsatserna vi kan dra utifrån de exempel som presenterats här med olika mobila konsumenter? Vad som är bärbart och vad som är bärkraft är en högst lokal och situationsbetingad fråga. Det som är bärbart för den ene kan vara orimligt svårforcerat en annan. Småbarnsföräldrar visade också prov på uppfinningsrikedom och initiativförmåga när det gäller att lösa dessa vardagliga logistiska övningar. Samtidigt är de beroende av en social omgivning som på olika sätt betingar deras handlingsutrymme och som agerar i normativ riktning när det gäller vem och vad som rör sig i den urbana miljön. När vi sätter bärbart i relation till vardagskonsumtion och shopping-

ärenden blir bärkraft en diskussion som inte enbart handlar om den enskilda individens förmåga att transportera saker hem från affären; det handlar då i förlängningen om några av de stora framtidsutmaningarna. Inom klimatkussionen har begreppet "carrying capacity" – ungefär miljöns bärkraft – länge funnits som ett begrepp som förklarar att hållbarhet bygger på balans och att det är en balans som bygger på att den sociala, ekonomiska och ekologiska balansen inte rubbas till fördel för i någon mening överutnyttjande eller för den delen att delar av denna helhet, denna ekologi, så att säga utesluts och exkluderas ur samspelet. Frågorna kring bärbarhet och transport- och konsumentlogistikens bärkraft ställs då på sin spets: hur ska bilkulturen kunna bytas ut mot ett mindre klimatbelastande transportsystem om inte ens de vardagliga konsumtionsbehoven kan tillfredsställas utan alltför stor ansträngning? Hur skulle en miljösmart och bärkraftigt konsumtionslogistik se ut om vi på allvar funderade på att byta ut automobiliteten mot velomobiliteten? Om barnfamiljer och småbarnsföräldrar upplever de alternativa transportmedlen och bärverktygen som otillfredsställande i relation till mängden produkter som behöver transporteras hem, och här är förstas mat en central aspekt; hur ser relevanta aktörer till att bärkraftiga alternativ utvecklas? Var finns de "pockets of persistence" (alternativa bär- och transportkulturer) (Watson, M. 2013:118) vi kan lära oss av och hur kan vi teoretiskt och begreppsligt konstruera bättre förståelse för de sociotekniska system och konsumtionspraktiker som reproducerar och förändrar (o)hållbara konsumtionslogistikpraktiker. Den här artikeln är ett modest försök att vidareutveckla en på många vis nödvändig diskussion².

NOT

- 1 Det empiriska materialet för artikeln utgörs av semistrukturerade kvalitativa intervjuer och "go-along observationer" tillsammans med barnfamiljer boende i Göteborg, som shopper, samt videor och foton.
- ² Se också Cochoy detta nummer för en diskussion kring den historiska framkomsten av "gäendelogistik" och relevansen för ett hållbart stadsliv.

REFERENSER

- Cochoy, F., 2008. "Calculation, qualculation, calculation: Shopping cart's arithmetic, equipped cognition and clustered consumers", in *Marketing Theory*, special issue on Markets Forms and Marketing Practices, Vol. 8, No. 1, pp. 15–44.
- Cupples, J. & Ridley, E., 2008. "Towards a heterogeneous environmental responsibility: Sustainability and cycling fundamentalism", in *Area* Vol. 40 No. 2, pp. 254–264, 2008.
- Emmanuel, M., 2012. *Trafikslag på undantag: Cykeltrafiken i Stockholm 1930–1980*. Stockholm: Stockholmia Förlag.
- Kuhn, S.L., 1994. "A formal approach to the design and assembly of mobile toolkits", in *American Antiquity*, Vol. 59, No. 3. (1994), 426–442.
- Latour, B., 1988. "Mixing humans and nonhumans together: The sociology of a door-closer", in *Social Problems*, 35(1):298–310.
- Watson, Matt, 2013. "Building future systems of velomobility", in Shove, E. & Spurling, N., *Sustainable Practices: Social Theory and Climate Change*. London: Routledge.

SUMMARY

Consumers that Carry Portability, Carrying Capacity or (Un)sustainability (Konsumenter som bär Bärkraftigt, bärbart eller (o)hållbart?)

Contemporary consumption generates mobility and even though recent understandings of consumption have moved beyond moments of purchase, it has also become complicated to discuss spatiality and mobility. This article builds on semi-structured qualitative interviews and "go-along observations" of families with small children and develops an argument that the consequences of people moving purchases are paramount for understanding (un)sustainable urban life and possibilities for systemic transition towards a more sustainable consumer culture.

Keywords: portability, consumers, mobility, logistics, sustainability.

Niklas Hansson is a Ph.D in Ethnology and a researcher at Centre for Consumer Science at the University of Gothenburg, Sweden.