

MEN TALKING ABOUT THE ENVIRONMENT

Discursive masculinities in men's talk about climate change and sustainable travel

EMMY DAHL

Keywords

Masculinity, femininity, environmental issues, climate, travel, positioning, discursive practice

Summary

The fact that actions such as driving, shopping and travelling contribute to climate change is something that individuals may regard in various ways. Research indicates that the concern and willingness of individuals to change their everyday life in order to reduce their impact on the climate might be gendered. Men in Sweden appear to be less worried and in addition travel in a less environmentally-friendly way than women. This article investigates linkages between masculinities, femininities and individuals' views on climate change by analyzing focus group conversations with men. The ways that these men made use of, reproduced or challenged discourses of masculinities, when positioning themselves in relation to climate change and sustainable travel, were scrutinized. Three diverse discursive practices were found, each one enabling various ways of positioning regarding the individual's responsibility for travelling sustainably. A discourse about men's affection for cars was used as well as challenged by the men talking about sustainable travel. Some men used the discourse in order to justify unsustainable travelling. Other men used it to position themselves as different kinds of men. Furthermore, ecofeminist discourses about women as having a "closer" relation to the environment or nature as feminine were not recreated during the conversations. The article contributes to a deeper understanding of men's reasoning on climate change and sustainable travel. It thus challenges narrow assumptions of men as environmental rogues and masculinity as problematic in relation to environmental issues.



Det är belagt att svenska män är mindre benägna att resa miljövänligt än svenska kvinnor. Men hur förklarar män sina miljöval? Genom fokusgruppsamtal finner Emmy Dahl intressanta mönster, vad gäller relationerna mellan maskulinitet, femininitet och synen på det egna valet av transportmedel. Kärleken till bilen eller cykeln visar sig till exempel vara påfallande lika.

MÄN PRATAR MILJÖ

Diskursiva maskuliniteter i mäns samtal om klimatförändringar och miljövänliga resor

EMMY DAHL

Det finns något utmanande i hur klimatförändringarna får vardagliga handlingar att bli betydelsefulla. Vetskapen om att jag lämnar ett större ekologiskt fotavtryck för varje gång jag tar bilen, flyger eller handlar kan vara obekvämt, särskilt med tanke på de miljöpåfrestande livsstilar som de flesta svenskar har vant sig vid.¹

En individualiserad klimatdebatt leder även uppmärksamheten till skillnaden mellan mäns och kvinnors miljöbelastning, speciellt när det gäller resor. Klimatforskaren Annika Carlsson-Kanyama med flera anser att skillnaden mellan de koldioxidutsläpp som män och kvinnor orsakar genom resor är så stor att den måste beaktas i arbetet för att motverka ohållbara konsumtionsmönster.² Humanekologen Merritt Polk visar i en enkätstudie av mäns och kvinnors attityder till bilen att kvinnor på flera sätt ger uttryck för en större potential än män att anpassa sig till ett ekologisk hållbart transportsystem. Kvinnorna var bland annat mer bilkritiska och positiva till åtgärder som syftar till att minska bilåkandet.³ Frågan är om det även finns könsskillnader i synen på klimatförändringarna.⁴ Internationella forskningsöversikter som presenterar jämförelser mellan mäns och kvinnors miljömedvetenhet har visat på vissa skillnader mellan män och kvinnor, men resultaten kan diskuteras eftersom definitionen av miljömedvetenhet varierar, till exempel mellan lokala och globala problem.⁵ I Sverige har sociologen

Anna-Lisa Lindén visat att kvinnor utför fler miljörelaterade handlingar knutna till hushållsarbete.⁶

Trots ett etablerat forskningsintresse för skillnader mellan könen i miljöattityd och miljörelaterade beteenden finns det få studier som undersöker mäns och kvinnors meningsskapande i relation till miljöproblem. Med tanke på mäns något högre miljöpåverkan finns det anledning att särskilt fokusera på mäns sätt att förhålla sig till klimatförändringarna och miljövänligt resande. Samtidigt är det viktigt att lägga fokus på variationer inom kategorin män, för att utmana föreställningar om gruppen män som enhetlig.⁷ Det övergripande syftet med den här artikeln är att undersöka hur några grupper av svenska män samtalar om klimatförändringarna och miljövänligt resande.

Artikeln inleds med en kort introduktion till vad maskuliniteter och feminiteter har betytt inom forskning om miljöfrågor. Jag presenterar sedan några för analysen viktiga studier om vad som påverkar människors syn på sina resval. Därefter introduceras artikelns teoretiska influenser och centrala begrepp, utmynnande i en metodbeskrivning. Sedan följer en empirisk analys av sex fokusgruppsamtal med män samt en avslutande diskussion i tre delar.

Maskuliniteter, feminiteter och miljöfrågor

Forskningen om genus och miljöfrågor ägnade inledningsvis en hel del diskussion åt kvinnors position och roll i relation till miljön och "naturen".⁸ Olika sätt att

feminisera naturen studerades och visade på föreställningar om både en respekterad naturmoder och en vild och okontrollerad natur som kulturen skulle behärska.⁹ Den feministiska geografen Joni Seager riktade i början av nittiotalet fokus på män när hon studerade institutioner med ansvar för och inflytande över den globala miljöförstörelsen. Seager argumenterade för att dessa både dominerades av män och en maskulin kultur.¹⁰ Med hjälp av en bred maskulinitetsförståelse sattes likhetstecken mellan en miljöignorant inställning, män och maskuliniteter. Rosi Braidotti med flera har försökt undvika en alltför endimensionell och skuldbeläggande syn på män som skyldiga till både förtryck över kvinnor och naturen. Samtidigt vidhöll de att mängden mansdominerade institutioner världen över gör makten maskuliniserad och att en värdeförskjutning som uppvärderar naturen är nödvändig.¹¹ Medan fältet under åren har vidareutvecklats och kontextualiserat sina genusanalyser fortlever intresset för att söka olika sorters samband mellan miljöignorans och maskuliniteter.¹² Ett exempel är när den feministiska teoretikern Stacy Alaimo i en amerikansk kontext ser ett samband mellan ignorans av miljöproblem och en specifik och oemottaglig maskulinitetsideologi som präglade Bushadministrationens styrning av USA.¹³ Vad en sådan och besläktade maskulinitetskonfigurationer har för betydelse i en svensk kontext, där jämställdhetsdiskurser är mer befästa, är relevant att försöka ta reda på.¹⁴

För att utveckla förståelsen av hur relationer mellan maskuliniteter, feminiteter

och miljöfrågor ser ut i specifika sammanhang i Sverige menar jag att det är fruktbart att betrakta maskuliniteter och feminiteter som en mängd diskurser mer eller mindre tillgängliga för individer att positionera sig inom. Vidare är det rimligt att undersöka hur män, men också kvinnor, använder dessa diskurser i samtal om miljöfrågor.¹⁵

Syftet med artikeln är att undersöka hur olika grupper av män resonerar kring klimatförändringarna och miljövänligt resande. Syftet är också att undersöka om och hur maskulinitets- och feminitetsdiskurser används och återskapas eller utmanas av männens positionering i dessa samtal. Vilka diskursiva praktiker aktualiseras när männen begripliggör sin syn på klimatförändringarna och miljövänligt resande i samtal med andra män?

Artikeln bygger på en analys av sex fokusgrupper med män. Fokusgrupperna bildades, enligt ett tillvägagångssätt som kommer att beskrivas närmare, utifrån målsättningen att få syn på en variation av resonemang och positioner. Då uppstår även ett sammanhang där maskulinitets- och feminitetsdiskursers betydelse för mäns positioneringar blir synligt.

Forskning om människors syn på resval och miljöpåverkan

Mobilitetsforskning intresserar sig för rörlighetens betydelse och beskriver ett samhälle genomsyrat av förflyttningar.¹⁶ En sorts förflyttning som har varit mycket inflytelserik är den som sker med hjälp av bilen. Bilens förflyttningssjälvklarheter har påverkat samhällen på mycket genomgripande sätt och bidragit till att upprätta specifika praktiker, relationer och subjektiviteter. Bilen har fått en betydelsefull position både symboliskt och praktiskt.¹⁷ Den har även blivit en frihetssymbol och föremål för – ofta maskulina – begär.¹⁸

Synen på bilen som maskulin går att följa ända tillbaka till dess ursprung. Samtidigt har kvinnor lika länge utmanat relationen mellan maskuliniteter och bilar.¹⁹ Vetenskapsteoretikern Catharina Landström betraktar maskuliniseringen av bilen som en konstruktion i ständigt behov av arbete eftersom många kvinnor dagligen kör bil. Hon finner ett sådant konstruerande arbete i motormagasin där bilar och maskulin passion kopplas samman, medan kvinnor intressant nog tillskrivs en mer rationell relation till bilen.²⁰

Sociologen Mimi Sheller menar att nyckeln till minskat bilkörande inte är rationella förklaringsmodeller utan istället undersökningar av de starka känslor som hon menar är knutna till bilen. Med exempel från annan forskning argumenterar Sheller för att bilkörande kan medföra känslor av självbestämmande och makt samtidigt som frånvaron av bil kan orsaka en känsla av att bli utesluten.²¹ Maskulinitetsforskaren Ulf Mellström har kopplat dessa starka känslomässiga band främst till män och visat hur mäns relationer med maskiner, däribland bilar, kan

vara kärleksfulla. Bilarna både förmänskligas och feminiseras när de blir föremål för långsiktiga relationer och sinnliga möten. Mellström ser mäns passion för maskiner

Bilarna både förmänskligas och feminiseras när de blir föremål för långsiktiga relationer och sinnliga möten.

som en viktig komponent i manlig gemenskap och identitetsskapande.²²

Sammantaget kan detta innebära att bilen och diskurser kring bilen är centrala när människor resonerar kring miljöfrågor och resor, även om bilen i sig ofta kategoriseras som ett miljövänligt transportval.²³ Petra Krantz Lindgren har undersökt argumentationstekniken hos bilister som faktiskt uppfattar bilismen som ett allvarligt problem ur miljösynpunkt. Hur förklarar de sin fortsatta bilanvändning? Informanterna i studien hänvisade både till goda skäl för sin bilanvändning och använde sig av ursäkter. Goda skäl var exempelvis att det saknas alternativ eller att bilen är bättre än alternativet. Ursäkter att använda bilen var istället att hänvisa till väntade tekniska lösningar, att reducera konflikten mellan bilismen och miljön eller att hävda att man ändå är relativt miljövänlig.²⁴ Människors syn på kollektivtrafik har inte undersökts i samma omfattning som deras syn på bilen.²⁵

Men bilens inflytelserika position i mobila samhällen kan kritiserars. I en diskussion av det mångfacetterade system som omger bilen, i form av sociala, materiella

och politiska förhållanden menar Steffen Böhm med flera att bilismen vilar på en illusion av autonom rörlighet. Föreställningarna om bilen utgör en hegemonisk och verklighetsfrämmande diskurs där bilen konstrueras som effektiv, bekväm, billig, demokratisk och befriande. Den hegemoniska diskursen om bilens fördelar döljer samtidigt de många problem som följer med bilismen.²⁶ Mobilitetsforskaren Ben Fincham har visat att cykeln kan utmana bilen som det mest fördelaktiga fordonet i en storstad med trängselproblem. Samtidigt menar Fincham att föreställningen om autonom rörlighet inte nödvändigtvis undermineras utan rekonstrueras när den cirkulerar runt cykeln istället för bilen.²⁷

Antropologen Daniel Miller har lyft fram att bilen kan ställa olika former av omsorg mot varandra. I en viss kontext kan bilresor förknippas med omsorg om barns säkerhet eller familjens behov. Om man väger in bilens miljöpåverkan däremot blir möjligheten att visa omsorg genom att köra bil mer tvetydig.²⁸

Det är inte bara resor som aktualiseras när människors miljöpåverkan diskuteras. Många vardagliga handlingar kan hamna under lupp och frågan är hur människor bestämmer sig för vilka handlingar och förändringar som är rimliga. Karin Skill har studerat hur svenska hushåll förstår sin roll i relation till samhällets miljöproblem. Skill visar att hennes informanter positionerade sig någonstans mellan fanatiska och oansvariga ”andra” och på så sätt legitimerade sin egen inställning som både rimlig och ansvarstagande.²⁹ Karin Bradley har undersökt vilka diskurser som präglar människors

förståelse av miljöfrågor och visat att konstruktionen av en miljövänlig livsstil kan handla om att ha ett specifikt förhållande till naturen. I sitt intervjumaterial fann hon en dominerande diskurs som knöt samman svenskhet och miljömedvetenhet. Det faktum att många svenskers livsstil medför stora miljöpåfrestningar verkar inte äventyra diskursen om den miljövänliga svensken.³⁰

Fenomen och begrepp som miljön, naturen och klimatförändringarna kan ses som sociala konstruktioner som upprättas i politiska, historiska och kulturella sammanhang. Det innebär inte att de som fenomen ”inte finns”. Däremot så blir exempelvis klimatförändringarna något meningsfullt först inom en diskurs. Det innebär även att vad som är en miljövänlig resa i den här studien inte är givet, utan socialt konstruerat inom de diskurser som männen använder sig av i samtalen.³¹

Diskursiva maskuliniteter och feminiteter

För att få syn på hur maskulinitets- och feminitetsdiskurser används och utmanas i samtal mellan män använder jag ett diskurspsykologiskt perspektiv som utgår ifrån att människor skapar mening genom språkanvändning inom diskurser. Diskurserna möjliggör vissa och begränsar andra förståelser av världen. I människors samtal aktualiseras och används diskurser. Artikelnen fokuserar alltså på diskurser artikulera i samtal.³²

Positionering är ett begrepp som tar fasta på att individer upprättar *identifikationer* och förhåller sig till tillgängliga diskurser när de samspekar med andra.³³ Oavsett hur nära, öppet eller avvaktande samspelet är upprättar människor platser åt sig själva inom olika diskurser. Under ett samtal hinner de anta många och kanske motstridiga positioner.³⁴ Samtidigt som diskurser upprättar olika versioner av verkligheten är de också föremål för människors kreativa användning av dem.³⁵ När människor positionerar sig använder de en diskurs vilket gör positionering till en praktik. I det följande används begreppet *diskursiv praktik* eftersom fokus inte framförallt ligger på de diskurser som aktualiseras i samtalen utan på hur dessa används.³⁶ På så sätt blir det möjligt att belysa även konsekvenserna av diskursanvändningen och ifall diskursen återskapas eller utmanas.³⁷

I artikelnen används ett diskursivt perspektiv på maskuliniteter och feminiteter, vilket innebär att begreppen maskulinitets- och feminitetsdiskurs syftar på specifika sätt att konstruera män eller manlighet respektive kvinnor eller kvinnlighet på.

Socialpsykologerna Nigel Edley och Margaret Wetherell har visat hur en diskurspsykologisk begreppsapparat kan användas för att belysa hur män använder sig av maskulinitetsdiskurser i samtal. Edley och Wetherell utgår ifrån att det finns en konventionell maskulinitetskonstruktion i England och undersöker hur män positionerar sig i relation till den. De visar att männen i studien upprättar

heroiska (heroic), vanliga (ordinary) eller rebelliska (rebellious) positioner i relation till konventionell maskulinitet.³⁸

Analysen har även inspirerats av queerforskaren Judith Halberstams och masku-

Fokusgruppen är en utpräglad social situation där informanter anpassar sig till varandra.

linitetsforskaren Marie Nordbergs kritiska diskussioner av maskulinitetsbegreppet.³⁹ Både Halberstam och Nordberg vänder sig emot forskning som tar för givet att manliga kroppar uttrycker maskuliniteter.⁴⁰ Halberstam argumenterar för en mer subversiv begreppsapparat genom att introducera *kvinnlig maskulinitet (female masculinity)* och *manlig feminitet (male femininity)*. Hon menar att kunskap om kvinnors maskulinitetsgörande, istället för framförallt vita medelklassmäns, kan bidra till större insikt om mängden genusvariationer och öka möjligheterna för social förändring.⁴¹ Nordberg diskuterar fördelar och nackdelar med att använda Halberstams begrepp. Hon menar att även om begreppen i sig reproducerar och bevarar innebörden hos det feminina och det maskulina så bär de ändå på subversiva analytiska möjligheter. De möjligheterna kan tas tillvara genom att synliggöra hur maskuliniteter och feminiteter av olika slag utmanas eller återskapas av individer. Nordberg vill därför se en diskussion av hur både kvinnor och män använder maskuliniteter och feminiteter på såväl könsmaktsreproducerande som subversiva sätt.⁴² Hennes sätt att diskutera

både reproducerande och subversiva drag i informanternas positioneringar ger en mångfacetterad analys.

Eftersom den här studien bygger på samtal där informanterna oftast inte talade om kön på en explicit nivå blir maskulinitets- och feminitetsförståelser hämtade från andra sammanhang viktiga. Följaktligen analyseras männens utsagor med hjälp av hur tidigare forskning har visat på maskulinisering och feminisering av olika artefakter, praktiker och egenskaper i olika sammanhang. Frågan är sedan om dessa diskurser kan förklara de positioneringar som männen i studien gör.⁴³

Urval och metod

Fokusgruppmetoden är användbar för att undersöka hur olika tematiker konstrueras och hanteras i samspel mellan människor. Metoden bedömdes därför som lämplig för att undersöka hur män använder sig av olika diskurser genom att positionera sig i samtal. Fokusgruppen är en utpräglad social situation där informanter anpassar sig till varandra. Vilka diskurser som aktualiseras kommer därför att vara avhängigt gruppammansättningen men samtidigt återspegla och till viss del förskjuta diskurser som förekommer i andra sammanhang och samtal.⁴⁴

Fokusgrupperna sattes samman utifrån en varierande gemensam nämnare. Fördelen med i någon form homogena fokusgrupper är att människor med gemensamma intressen eller erfarenheter i högre utsträckning tenderar att dela med sig av personliga resonemang och känner större trygghet i gruppen. Variationer mellan grupperna kan

däremot gynna studien.⁴⁵ Urvalet syftade därför till att inkludera informanter som kunde bidra med olika erfarenheter och perspektiv på klimatförändringarna och miljövänliga resor. Eftersom mäns användning av maskulinitets- och feminitetsdiskurser var studiens fokus var vissa teman från genusforskningen särskilt intressanta. Ett sådant tema var bilen som inom forskning har pekats ut som en artefakt förknippad med maskuliniteter.⁴⁶ Urvalet inkluderar därför både män som kör bil och män som valt bort bilen. Ett annat beforskat ämne som ansågs kunna aktualisera maskulinitetsdiskurser var mäns erfarenhet och inställning till föräldraskap.⁴⁷ En fokusgrupp består därför av nyblivna fäder. För variationer i miljöengagemang inkluderades både män som aktivt intresserat sig för miljöfrågor, genom till exempel ideella organisationer, men också män som inte ingick i sådana sammanhang. Därutöver sågs informanter med särskild anledning att reflektera över tematiken som intressanta.⁴⁸ Sådana anledningar uppfattades kunna vara förändringen till att bli förälder och dess påverkan på resvanor eller att leva utan bil i ett samhälle där bilen prioriteras i trafikrummet.⁴⁹ Två fokusgrupper består följaktligen av män som inte äger bil. Förutom ovanstående eftersträvades spridning i materialet med avseende på ålder, yrkestillhörigheter och utbildningsnivå och resvanor. Samtidigt är graden av spridning i en sådan här studie alltid begränsad. I efterhand kan konstateras att vissa av grupperna kan uppfattas som ovanliga. Samtidigt kan studier av föregångare vara särskilt intressanta för att visa till exempel

hur intresse för miljövänligt resande kan motiveras och artikuleras av män.

Artikeln bygger på ett empiriskt material av sex fokusgruppsamtal där 25 svenska män i åldrarna 26–65 år deltog. Gruppsamtalen genomfördes under 2009 och 2010 i två mellanstora svenska städer och två storstäder. Männerna som deltog hade med ett undantag svenskklingande namn och alla talade svenska utan brytning.⁵⁰ En man berättade om sin uppväxt i ett nordiskt grannland. I fyra av grupperna hade minst en av männen hemmavarande barn.⁵¹ I flera fall bildades fokusgrupperna med hjälp av kontaktpersoner som antingen förmedlade kontakten till en redan existerande grupp eller samlade informanter till grupper. Nedan följer en kort introduktion till de fokusgrupper som ingår i studien.

*Bilfria*⁵² män: medlemmar i bilpool bestod av Gunnar, Folke, Tobias och Peter som kände varandra genom den styrelse för en ideellt driven bilpool de alla ingick i. Även Fredrik som var obekant med de övriga och medlem i en annan bilpool ingick i samtalet. Männerna var mellan 30 och 63 år och yrkesverksamma som egenföretagare eller högre tjänstemän.

Magnus, John och Samuel i *Cykelto-kiga*⁵³ storstadsbor var relativt unga, mellan 26 och 35 år gamla och arbetade som lärare eller inom IT-sektorn. Jag fick kontakt med männen genom ett internetforum om cykling. Alla tre betraktade cykeln som det bästa transportmedlet för att förflytta sig i hemstaden.

Männerna i *Fackliga kritiker av miljödiskursen* använde bilen nästintill dagligen och delade förutom den erfarenheten vissa

yrkesrelaterade erfarenheter eftersom de var fackligt aktiva eller arbetade inom så kallade "manligt kodade" arbetarklassyrken. Martin, Erik, Tord och Sven var mellan 37 och 55 år. Under samtalets gång visade sig flera vara politiskt aktiva inom Socialdemokraterna.

Även de fem männen i *Manliga bilister i pensionsåldern* körde bil till vardags. Dessa mäns yrkesbakgrunder varierade mellan vårdsektorn, tjänsteman inom industrin och ett hantverkaryrke. Även här fanns både fackligt och politiskt engagemang representerat. Sten, Hans, Svante, Bo och Örjan var mellan 55 och 65 år vilket innebär att två av dem var pensionerade medan andra närmade sig pensionering.

Markus, Pär och Tomas i *Nyblivna storstadspappor* kände varandra genom en pappagrupp och hade nyligen fått sitt första barn. Av vad som framkom i samtalet var alla samboende med partner. De var mellan 30 och 44 år och arbetade som konsulter samt högre tjänstemän.⁵⁴ Två av männen visade sig ha ett personligt intresse för miljöfrågor varav en även för stadsbygging.

Gruppen med *Föreningsaktiva män* var den mest heterogena gruppen eftersom den bestod av tre män som var miljöengagerade på olika sätt och två män som var engagerade i bil- och trafikfrågor. Karl, Göran, Niklas, Gustav och Lars-Olof var mellan 33 och 65 år och bodde i en mellanstor stad.

Före fokusgruppsamtalet informerades männen om att studien inriktades mot män och handlade om hur olika människor tänker kring miljö- och klimataspekter av resor.⁵⁵ Samtalet var ostrukturerat och

spelades in.⁵⁶ Den inledande frågan var dock alltid: "Tänker ni på hur era resor påverkar klimatet?" och "Vad tänker ni om det?" En annan fråga som ofta ställdes var "Tror ni att andra människor resonerar ungefär som ni när det gäller resor och miljöfrågor?"

Fokusgruppanalytikern Jenny Kitzinger menar att fokusgruppsamtalet ska ses som ett tillfälle att studera tydliggöranden av idéer snarare än naturligt förekommande samtal. I linje med Kitzingers position försökte jag som moderator att maximera männens interaktion, till exempel genom att bejaka deras samtal.⁵⁷ Jag tog alltså en något mer aktiv roll än vad delar av metodlitteraturen om ostrukturerade fokusgrupper rekommenderar.⁵⁸ Jag uppskattar att effekten av den strategin var att männen blev något mer bekväma men det kan också ha inneburit att de i högre grad riktade sig till mig.

Efter transkriberingen analyserades varje fokusgrupp var för sig i en kodning som präglades av studiens fokus på maskuliniteter och feminiteter, konstruktioner av klimatförändringarna och miljövänligt resande. Intressant var också männens sätt att presentera sitt personliga förhållningssätt till tematiken. När jag sökte efter gruppövergripande mönster visade det sig att de sex fokusgrupperna gick att dela in i tre olika kategorier där antaganden, argumentation och förhållningssätt var snarlika.⁵⁹ Härigenom ringades tre diskursiva praktiker in. Praktikerna är därför delvis en följd av urvalet och gruppammansättningen. Samtidigt ser jag det som troligt att snarlika diskursiva praktiker, eller delar av

dem, upprepas och används även på andra platser. Praktikernas namn återspeglar de antaganden som genomsyrade dem, det vill säga *Ansvarsbefrielse och maktlöshet*, *Bilkritik utan miljöengagemang* och *Ansvarsfullt miljötänkande*. Nu följer en presentation av var och en av de tre diskursiva praktikerna.

Ansvarsbefrielse och maktlöshet

Den diskursiva praktiken Ansvarsbefrielse och maktlöshet framträdde tydligt i två av fokusgrupperna: Fackliga kritiker av miljödiskursen och Manliga bilister i pensionsåldern. Männerna i dessa grupper uttryckte på olika sätt motvilja mot att väga in miljöaspekter i sina resval. De lyfte till exempel fram att miljövänliga resor var oförenliga med deras vardagsliv, deras inkomst eller resbehov. I gruppen Fackliga kritiker av miljödiskursen ifrågasattes både klimatförändringarnas existens och miljöfrågors relevans i jämförelse med andra samhällsfrågor.

I samtalet mellan Fackliga kritiker av miljödiskursen skapades följaktligen ett utrymme för att positionera sig kritiskt inför klimatförändringarnas relevans för det egna vardagslivet. Följande ordväxling ägde rum tidigt i samtalet:

- Emmy: Ja eller tycker ni miljö, hänger det samman miljö resor, klimat resor?
 Sven: Nej inte för min del.
 Emmy: Nej.
 Sven: Jag måste ju ha bilen ju i jobbet så att säga.
 Emmy: Ja.
 Sven: Jag kan inte gå och tänka på att jag förstör miljön.
 Emmy: Nej.
 Sven: Det har jag inte tid med. SMÅSKRATT.

Sven skrattade inför tanken på att han skulle gå runt och tänka på att han förstörde miljön när han körde bil.

En uppgivenhet och misstro mot de styrande institutionerna och personerna i samhället förenade de två fokusgrupper där den här diskursiva praktiken dominerade. Följande ordväxling utspelade sig i gruppen Manliga bilister i pensionsåldern:

- Örjan: Det är ju ett vansinne egentligen... Bussarna ska gå på miljö.
 Bo: Ja.
 Örjan: Och sen bygger de massa parkeringshus inne i stan
 Bo: Mm, mm.
 Örjan: så folk ska åka in liksom med sina bilar.

Örjan och Bo möttes i avsnittet ovan i en gemensam förundran över hur samhället fungerar och hur vansinnigt det hela verkar när man ser på det ur klimatsynpunkt. På liknande sätt diskuterades andra samhällsförhållanden med ilska eller uppgivenhet. Andemeningen i resonemangen blev ofta att ingenting är klimatanpassat och att de som borde ta sitt ansvar, vilket här innebar politiker, inte gör det. Politikens beslut och handlande framställdes som irrationellt, oansvarigt eller rent av som uttryck för hyckleri. Sammantaget innebar det att klimatfrågan konstruerades som ett svårhanterligt problem – särskilt för dem som individer. Själva tillskrev sig männen ingen möjlighet att påverka utvecklingen i en mer klimatvänlig riktning. Hand i hand med kritiken mot inflytelserika personers hantering av klimatförändringarna gick därför konstruktionen av den egna maktlösheten.

Männen som positionerade sig inom den diskursiva praktiken Ansvarsbefrielse och maktlöshet tog avstånd ifrån att de skulle ha ett individuellt ansvar att motverka klimatförändringarna. Till exempel förlöjligades de strategier som individer kan använda sig av för att leva mer klimatvänligt.

- Sven: Jag tror ju om de verkligen ville, om det nu vore så jävla farligt som de säger med miljön
- Emmy: Mm.
- Sven: då hade de ju gjort mycket mer, stängt av alla kolkraftverk direkt bara exempelvis... Hålla på och fjanta om att man ska köra bil hit och byta glödlampor känns ju bara oerhört larvigt.

Sven uttryckte alltså sin kritik mot ett individualiserat miljöansvar genom att göra narr av vissa handlingar som enskilda människor kan använda sig av för att minska sin miljöpåverkan, som att byta till lågenergilampor eller köra mindre bil. Informanterna gjorde även motstånd mot en individualiserad miljödiskurs med hänvisning till att möjligheten att resa miljövänligt inte skulle vara beroende av individers möjlighet att betala för det.

Men frågan om det individualiserade miljöansvaret var vid ett annat tillfälle omtvistad. Då handlade det om skillnader mellan kollektivtrafik och bil. Martin hade precis argumenterat för att bussar och tåg varken passade honom som person eller hans familjs transportbehov. Sven och Erik hakade på samtalet:

- Sven: Jag tycker det är roligt att köra bil också så att
- Erik: Det gör jag med så.
- Sven: man bestämmer själv, får köra lite, kan gasa på...
- Emmy: Ja mm.

- Tord: Jag har inget emot att köra bil heller och jag tycker om att åka tåg. Det är två olika grejer.
- Sven: Ja ja visst, så att det är inget som utesluter det andra.

Här rättfärdigade Sven och Erik sin bilkörning med argumentet att det är roligt att köra bil. De aktualiserade samtidigt en diskurs som pekar ut män som innehavare av känslomässiga snarare än rationella relationer med bilar. En sådan diskurs kunde erbjuda en förklaring till varför de valde bort tåget.⁶⁰ Tord däremot accepterade inte det antingen-eller-förhållande mellan att gilla bilkörning och att tycka om tågresande som Sven och Erik upprättade. Tords invändning fick Sven att backa från sitt tidigare påstående. Martin däremot backade inte utan fortsatte att argumentera för kollektivtrafikens många nackdelar, som till exempel att de människor man reser med kan vara jobbiga. Ett annat argument som han framhöll för sitt bilkörande till jobbet var att han ville hinna träffa sin son innan han somnade. Han berättade att han den här kvällen hade han kört hem under en tiominuterslucka mellan jobbet och fokusgruppsamtalet för att krama sin son. I jämförelse med vikten av att träffa sina barn konstruerades då frågan om ett individuellt miljöansvar som irrelevant. Martin positionerade sig samtidigt inom en diskurs om faderskap som förespråkar närvarande och omsorgsgivande fäder. Barns existentiella och känslomässiga värde för sina fäder gjordes också viktigt. En sådan diskurs har funnits i flera studier med fokus på pappablivande och faderskap.⁶¹ Bland annat har sociologen Lisbeth Bekkengen funnit en *barnorienterad maskulinitet* hos förstagångsfäder. Den barnorienterade maskuliniteten i Bekkengens studie innebar att män satte värde på relationer med barn och inkluderade barn i sitt ansvarsområde och vardagsliv.⁶² I fallet med Martin användes diskursen om barns centrala position i fäders liv samt vikten att vara en närvarande pappa som ett sätt att legitimera miljöbelastande resor.

Istället för att tillskriva sig och andra ett individuellt miljöansvar argumenterade männen för att ansvaret att hantera klimatförändringarna ligger på en strukturell nivå eller på specifika individer som tillskrevs ansvar och inflytande. Framförallt politiker men även samhällsplanerare och högt uppsatta personer inom näringslivet tillskrevs ansvar. Ibland lades även ansvar på teknik. Exempelvis menade Martin att så länge elbilen behövde laddas efter ett antal mil och krävde nya vanor, så var elbilen inte aktuell för honom.

När ansvaret lades hos ”de som har makt” upprättades som jag har visat både personlig ansvarsfrihet och maktlöshet. Maktlösheten fyllde en speciell funktion inom den här diskursiva praktiken. Den möjliggjorde för männen att konstruera bilåkande, semesterfirande utomlands, motvilja mot tågresor, elbilar eller frågan i allmänhet som förstäligt. Stens resonemang är ett exempel på detta:

- Sten: Jag tycker ju att det har väl jag rätt att flyga den där semesterresan någon gång eller om jag ska flyga och hälsa på ungarna...
- Bo: Mm.
- Sten: Jag menar, kan de åka... till Bryssel och flytta det där kontoret mellan de där städerna där
- Bo: Mm.
- Sten: och inte tänka på miljön då kan väl jag få hälsa på ungarna och ta en semesterresa någon gång.

Sten lade det primära ansvaret att resa miljövänligt hos EU-politiker och motive-
rade på så sätt sitt eget resande. Men värt att notera är också hur han framställde
omständigheterna kring sin resa. Han nämnde sina barn som anledningen eller
att "han tog en semesterresa någon gång". Det innebar att han kunde framställa
sina resor som välmotiverade och ovanliga. Precis som i fallet med Martin ovan
kan Stens sätt att nämna barnen som en orsak att resa ses som en aktualisering och
användning av diskursen om den närvarande och omsorgsgivande pappan.⁶³

Inom den diskursiva praktiken Ansvarsbefrielse och maktlöshet gjordes posi-
tioneringar som framkallade arbetarklassidentifikationer, främst inom gruppen
Fackliga kritiker mot miljödiskursen. Arbetarklasspositionering och positionering
som maktlös upprättades i samma samtal. Det innebär också att maktlöshetens
retorik passade väl tillsammans med kritiken av en individualiserad miljödiskurs
och bidrog till att upprätta arbetarklassidentifikationer. Men framställde sig
männen som maktlösa för att det är bekvämt att inte behöva ta ansvar för sin
miljöpåverkan eller kunde och ville de inte ta ansvar för sin miljöpåverkan för att
de är maktlösa? Vad som är orsak och verkan bakom männens positioneringar
som maktlösa respektive inflytelserika går inte att avgöra här.

Inom den här diskursiva praktiken ifrågasatte männen i regel inte varandras
positioneringar, även om det fanns undantag som jag redan har visat i diskus-
sionen om körglädje. Men även vid några andra tillfällen bröts samstämmighe-
ten. De kontroverser som utspelade sig handlade om att vara *alltför bekväm eller
ansvarsfri*.⁶⁴ Jag tolkar meningsskiljaktigheterna som ett uttryck för att det fanns
en punkt även inom den här diskursiva praktiken när individens passivitet inför
klimatförändringarna och miljövänligt resande gick för långt. Total frihet från
ansvar gjorde männen därför inte anspråk på.

Bilkritik utan miljöengagemang

Den diskursiva praktiken Bilkritik utan miljöengagemang präglades av ett av-
ståndstagande från slentrianmässigt bilåkande. Den här diskursiva praktiken
dominerade fokusgrupperna Bilfria män: medlemmar i bilpool och Cykeltokiga

storstadsbor. Samuel i den sistnämnda gruppen hade inget körkort. Han använde framförallt cykeln när han behövde ta sig någonstans. Varje dag cyklade han en knapp mil för att ta sig till och från jobbet.

- Samuel: I vintras så cyklade jag... till jobbet hela vintern också i snö och allting och när det var som mest snö så cyklade man ju förbi bilarna för de kom
- John: Mm.
- Samuel: ju inte fram.
- /.../
- Samuel: Och då kan man ju ifrågasätta vem är det som... Vilket är det mest praktiska färdmedlet då.

I de här två fokusgrupperna ifrågasattes diskurser om bilen som outhärlig och ändamålsenlig. Istället konstruerades bilen som allt från oekonomisk, opraktisk, långsam, passiviserande, bullrig, farlig, våldsam och begränsande i ett trängseldrabbat trafiksystem. Männerna positionerade sig inom en bilkritisk diskurs som ifrågasätter föreställningar om bilen som det mest fördelaktiga fordonet.⁶⁵

Männerna distanserade sig även från de bilorienterade livsstilar som var giltiga och försvarbara inom den diskursiva praktiken Ansvarsbefrielse och maktlöshet. Istället för maktlösa inom ett bristfälligt system framställde de sig som normbrytare. Genom sin bilkritik och vana att klara sig utan bil kunde de framställa sig som att de hade genomskådat något som andra inte hade genomskådat. Samtidigt framstod de som självständiga och handlingskraftiga eftersom de hade hittat ett sätt att resa som innebar fördelar och därtill förändrat sina vanor efter den insikten.

Wetherell och Edley fann att en återkommande positionering bland män i deras studie var att anta en position som rebell. Genom att framhålla sin okonventionalitet jämfört med förväntningar på män framställde sig männen som autonoma och självständiga.⁶⁶ Berättelserna inom den diskursiva praktiken Bilkritik utan miljöengagemang innehöll på ett liknande sätt element av att utmana sin omgivning och positionera sig som en föregångare. Fredrik pratade exempelvis om sina försök att övertyga andra om det irrationella och oekonomiska med att äga en bil. Samtidigt framhöll han det ovanliga i att han själv aldrig hade närt en längtan efter egen bil.

Men det annorlunda som männen tillskrev sig omtalades inte bara som något positivt. Gunnar menade visserligen att omgivningen nu hade börjat *förstå* att han var en föregångare. Peter däremot beklagade att han inte hade möjlighet att erbjuda sina barn samma förflyttningsmöjligheter som andra barn. Samuel

beskrev en social problematik i möten med kollegor och tolkade den som att han uppfattades som kritisk till kollegornas bilkörande när han avstod från att köra själv.

Samtidigt närmade sig männen miljöfrågan med ambivalens. För Tobias handlade den här ambivalensen om vem han var.

Tobias: Det har nog varit... tydligare förr... men många... inom miljörelsen har varit så... avvikande ifrån... ja normal-svensson, stuk så att... det har varit svårt, jag kan känna att jag har svårt för att... identifiera mig med... dem så att säga representanterna för den... rörelsen... Även om jag tycker och har tyckt det länge att... vi måste vara rädda om vår planet.

Tobias upprättade här en skillnad mellan sig själv och personer inom miljörelsen trots att han samtidigt tillstod att "vi måste vara rädda om, vår planet". Senare förklarade han att han förknippade miljörelsen med "någon fundamentalism som jag har svårt att... ta till mig". Det här sättet att vara bilkritisk och betona det positiva med miljövänliga resval men samtidigt uttrycka ambivalens inför miljöengagemang som drivkraft var typiskt inom den diskursiva praktiken Bilkritik utan miljöengagemang.

Istället för miljöengagemang gjordes passionen för det alternativa färd sättet viktig inom den här diskursiva praktiken. Passionen kretsade kring den nämnare som förenade varje grupp, alltså antingen att vara med i en bilpool och därför inte äga bil eller att förlita sig helt på sin cykel, oavsett vad det var som skulle fraktas.

John: Jag tycker att cyklar är fantastiska för att de är enkla, funktionella, alla kan lära sig sin cykel, man kan laga sin cykel och det är inget resursslöseri.

Männen framställde även sina resval som en fråga om hälsa. De mådde bättre av att cykla eller gå och såg bilens bekvämlighet som en risk att bli lat. Cyklandet framställdes som att det gjorde en pigg och alert. Samuel antydde till och med att cyklingen kunde göra honom till en bättre människa:

Samuel: Min bild av... bilåkning det är alltid att det finns... någon form av irriterad pappa som kör bil... Alla

Magnus: Mm mm.

Samuel: pappor som jag har åkt bil med är alltid

- Magnus: Ja.
 Samuel: irriterade när de kör bil.
 /.../
 Samuel: En form av karikatyr på
 John: Mm.
 Samuel: på det som man inte vill vara... SKRATTAR TILL

Det avstånd som upprättades gentemot "normalsvenssons" resvanor inom den diskursiva praktiken Bilkritik utan miljöengagemang visade sig handla framförallt om bilresor. Flera av männen uppgav att de flög på semestern eller ännu oftare. Fredriks positionering nedan är ett exempel på hur den här inkonsekvensen var svår att försvara.

- Fredrik: Så där har de också problem i miljörörelsen att vi ungdomar, vi reser mycket för att... vi ser världen som arbetsplats och... det är min lekplats... att åka till Asien ibland...
- Emmy: Men behöver man inte ta hänsyn till miljödiskussionen när man pratar om det, utan det är bara status, eller?
- Fredrik: Ja alltså, man jag vet ju att det är dåligt att flyga men ändå gör jag det.

Fredrik positionerade sig som del av en ung generation när han talade om sina och sina vänners långväga resor. Miljörörelsens argument framställdes som verkningslösa hos dessa ungdomar. Resorna gav status, menade Fredrik. I den här sekvensen använde sig Fredrik av en diskurs som pekar ut resor som något ungdomligt och normalt för unga människor att ägna sig åt.⁶⁷ På så sätt förklarade han sina egna långväga resor genom att positionera sig som ung men konstruerade också miljörörelsen som en rörelse utan beröringspunkter med honom själv.

Fredriks tvetydiga svar på frågan om hur han värderade miljöaspekten när längre resor kom på tal visar hur resonemangen förändrades när internationella och mer åtråvärda resor hägrade. Eftersom positioneringarna inom den diskursiva praktiken Bilkritik utan miljöengagemang förespråkade miljövänliga resor med hänvisning till andra värden än miljön, så var den miljövänliga resan inte lika aktuell när den inte längre var fördelaktig eller passionerad. Fredrik kunde inte som i relation till bilen hänvisa till passionen med att avstå från utlandsresor, för passionen låg i själva utlandsresan. Vad han däremot gjorde var att erkänna sin inkonsekvens:

- Fredrik: Jag tror att vi alla måste försöka, det är väldigt lätt att skylla på andra sådär, det gör man ju gärna, det gör jag också gärna, ja-
men det är inte mitt fel, för
- Gunnar: Mm
- Fredrik: jag gör ändå ganska mycket.

Utan att Fredrik behövde göra det explicit kunde männen inom den diskursiva praktiken Bilkritik utan miljöengagemang falla tillbaka på att klimatförändringarna inte var huvudmotivet bakom deras miljövänliga resor. Därför var de inte heller tvungna att ingående hantera miljöimplikationerna av sitt flygande. Det miljövänliga resvalet var ett val som de gjorde emellanåt, för att de ville leva ett sådant liv, med de upplevelser, känslor eller hälsovinster, som sådana resor kunde erbjuda.

Ansvarfullt miljötankande

Inom den diskursiva praktiken Ansvarfullt miljötankande tog männen på sig ett stort individuellt ansvar att anpassa sitt vardagsliv efter dess miljöpåverkan. För de män som positionerade sig i enlighet med den här diskursiva praktiken innebar det stora krav på att vara genomtänkt, kunnig och konsekvent i sin syn på klimatförändringarna och det miljövänliga resandet. Den diskursiva praktiken Ansvarfullt miljötankande blev tydligast inom fokusgruppen Föreningsaktiva män. Men den diskursiva praktiken aktualiserades också inom ett annat fokusgruppsamtal, nämligen Nyblivna storstadspappor.⁶⁸

Positioneringar inom den diskursiva praktiken Ansvarfullt miljötankande handlade ofta om att säga sig ha förstått viktiga aspekter av vad klimatförändringarna och det miljövänliga resandet handlade om. Några olika sätt att konstruera sådan förståelse var att lyfta fram kolföreningarnas kemiska egenskaper, att tillskriva sig en ursprunglig insikt om hur allt hänger samman och att känna till hur biogas framställs. Att tillskriva sig en fördjupad förståelse för klimatförändringarna kunde också innebära att man hade en egen vision för hur samhället eller individer bör tackla uppgiften att bli klimatvänliga. Visionerna kunde ta sikte på strukturella ekonomiska förändringar, förändrade levnadsideal eller syn på semestrande. Positioneringarna inom den här diskursiva praktiken krävde därför kunskap om klimatförändringarna och relaterade samhällsfrågor. Kunskaper som männen hade tillägnat sig genom arbete, utbildning eller personligt engagemang.

Inom den diskursiva praktiken Ansvarfullt miljötankande upprättades en direkt länk mellan att ha förstått att klimatförändringarna existerar och att ta ansvar för sina handlingar. Miljöansvaret gick inte att komma undan.

Markus: Och har man nu drabbats av den här kunskapen att shit det ser inte så jävla bra ut, och mitt beteende påverkar det här, då tycker jag också ur filosofisk angreppssynpunkt att, då bör man handla utifrån den kunskapen om man vill känna sig som en god individ.

Markus skapade en tydlig länk mellan att förstå problemet och att agera för att motverka det. För Markus hängde det samman med att vara en ”god individ” och ett ”filosofiskt” synsätt. Niklas konstruerade länken mellan att förstå och handla som en del av en helhetssyn på det egna livet och på hur samhället fungerar:

Niklas: För mig är det viktigt att förstå hur mitt liv fungerar, hur samhället fungerar och att de val jag gör, att jag kan ta ansvar för grejerna jag köper.

Den direkta länk som männen upprättade mellan att förstå och att handla efter sin förståelse innebar att i stort sett alla delar av vardagslivet skulle analyseras utifrån sin miljöpåverkan. Vi lyssnar på Niklas igen:

Niklas: Jag måste ju ta hela kedjans ansvar i det här, och det är ju inte bara transporter utan att det är ju allt jag lägger mina pengar, så jag vill lägga de kronorna jag tjänar på saker jag kan stötta och ta ansvar för. Det är ju ett projekt, och alla sådana här projekt som får en att tänka, det är ju kul.

Som framgår här framhöll Niklas att ambitionsnivån var högt lagd. Han skulle ta ansvar för allt han köpte. Samtidigt hade han ett speciellt sätt att framställa sin höga ambitionsnivå på. Den arbetsinsats som kunde anas i att ”ta hela kedjans ansvar” hanterade Niklas genom att tala om ett ”projekt” som var ”kul”. Han konstruerade klimatfrågan som en personlig utmaning och tillskrev sig alltså i viss mån samma passion som männen som positionerade sig inom den diskursiva praktiken Bilkritik utan miljöengagemang.

Inom den diskursiva praktiken Ansvarsfullt miljö tänkande konstruerade majoriteten av männen sig själva som en del av lösningen på klimatförändringarna. De framställde sig som både kunniga och självständiga. De tillskrev sig en särskild insikt, en intellektuell förmåga och därtill mod att utmana etablerade uppfattningar om klimatförändringarna och andra människors tolkningar av frågan. Genom att positionera sig som auktoriteter och ledare i relation till hanteringen av klimatförändringarna och miljöväntligt resande utgick de ifrån

att de hade möjlighet att påverka och förändra samhället. De förutsatte att deras enskilda handlingar kunde spela roll i en större helhet. Både positioneringar och argumentation inom den diskursiva praktiken Ansvarsfullt miljötänkande hamnade därför långt ifrån positioneringarna inom den diskursiva praktiken Ansvarsbefrielse och maktlöshet.

Till viss del finns en likhet med de rebelliska positioner som Wetherell och Edley funnit i mäns positionering även inom den diskursiva praktiken Ansvarsfullt miljötänkande.⁶⁹ Männerna framställde sig som modiga utmanare av den rådande ordningen. Men att vara en del av lösningen ställde samtidigt höga krav på konsekvens och handlingskraft. Utmärkande var den särskilda insikt, kunskap eller drivkraft som männen tillskrev sig och som gjorde att de framstod som att de både kunde och ville gå före andra i strävan att leva och resa miljövänligt. Här ser jag därför även likheter med de heroiska positioner som Wetherell och Edley finner när männen i deras studie förknippar maskulinitet med att anta utmaningar och känna sig självsäker eller prestera bra i en pressad situation. Wetherell och Edley menar att det gemensamma med de heroiska positionerna är att de innehåller ett självförhållande. De skapar ett samband mellan sig själva och en heroisk manlig person.⁷⁰ En skillnad är förstås att männen i den här studien inte alls beskrev sitt miljöengagemang som något maskulint. Snarare innebar samtalet om deras miljöengagemang ett sammanhang där männen kom att visa specifika kunskaper, som sin drivkraft, sin insikt eller förmåga att skapa nya samhällsvisioner, och på så sätt gjorde sig till ett slags miljöhjältar eller miljöauktoriteter.

Men hjälten var inte ständigt närvarande. Männens självframställningar knöts också till mer problematiska situationer, till exempel i följande utdrag när Karl resonerade kring sitt flygande:

Karl: Därefter [sedan 2001] har jag inte flugit nånting /.../ av medvetenhet att jag inte vill påverka så, mer än när min farmor begravdes /.../ och det var bara några dagars sådär, det gick inte att åka tåg utan det var bara att sätta sig på /.../ har mina principer... att inte flyga har jag nästan bestämt mig för... men samtidigt så är jag inte så där, satt inom situations[tecken, min anm.], jag är inte taliban på det riktigt så att jag, man måste kunna vara lite pragmatisk /.../ att man har en tanke... jag vill samla kunskap och erfarenhet kring någonting som jag vill använda i ett syfte... som att åka till New York eller Kuba så skulle jag kunna göra en sån sak också.

Precis som Karl ovan hävdade också Niklas och Göran att det är okej att resa om man har ett särskilt mål med sin resa eller stannar på orten länge, som några månader. Samtidigt uttryckte de sig kritiskt till charterresor och charterresenärer. Ett exempel på illegitimt resande blev i deras konstruktion den sortens resenärer som ”bara ska åka till värmen och dricka samma coca-cola” som hemma.

Men det blev också tydligt till exempel i citatet ovan att informanterna förhöll sig till en risk att gå för långt i sitt miljöengagemang. Karl försäkrade att han inte var ”talian” i sin ambition att inte flyga. Istället var han ”pragmatisk”. Vid ett annat tillfälle fastställde männen i samma diskussion att de kunde förstöra middagar om de pratade om sitt miljöengagemang. Niklas menade att han upplevde det som ett socialt handikapp att inte flyga: ”För jag kan inte prata om de sakerna.” I relation till omgivningen rämnade därför de annars fördelaktiga positioner som männen tillskrev sig inom den diskursiva praktiken Ansvarsfullt miljö-tänkande. I omgivningens ögon, menade männen, att miljöengagemanget kunde bli problematiskt. Egenskaper som annars i samtalet framställdes som positiva, som principfasthet och konsekvens, blev nu besvärliga. De egenskaperna innebar nämligen i relation till en omgivning att man genom sina starka åsikter kritiserade andras sätt att leva.

Transportmaskuliniteter i miljösammanhang

I den här artikeln har jag synliggjort tre diskursiva praktiker som aktualiserades när några olika grupper av män samtalande

om klimatförändringarna och miljövänligt resande. Jag ska avslutningsvis kommentera hur mina resultat förhåller sig till och ibland modifierar tidigare forskning. De aspekter jag särskilt vill uppmärksamma är dels de intervjuade männens förhållningssätt till diskurserna om mäns kärlek till bilar respektive miljöengagemang som feminint kodat, dels rimligheten i att se män och maskuliniteter som bromsklossar för mer miljövänligt resande.

Som jag visade i forskningsgenomgången har tidigare studier av mäns relationer med bilar och maskiner beskrivit dessa relationer som nära och kärleksfulla, ibland till och med passionerade.⁷¹ Mot bakgrund av detta kan man lägga märke till att diskursen om mäns kärlek till bilar användes av männen i studien, men inte alltid som en diskurs som de positionerade sig inom.

Vissa män hänvisade till sin körglädje på ett sätt som legitimerade deras val av bilen framför tåget. Diskursen om manlig bilkärlek erbjöd då påståendet att det är kul att köra bil en förstärkning, en förståelseram där negligierandet av miljöaspekterna blev begripligt. Dessa mäns val av bilen kunde då förstås som ett uttryck för att de var *män som gillar att köra bil* eller *män med känslomässiga band till bilen*.⁷²

Men som jag har visat var inte positioneringen konfliktfri. Tord gjorde motstånd mot påståendet att kärleken till bilen var ett argument för att välja bort tåget. Likafullt tolkar jag hans motstånd som riktat mot hur diskursen om manlig bilkärlek användes för att negligera miljöaspekterna. Andra män begripliggjorde sin billöshet genom

att utmana diskursen om manlig bilkärlek. Diskursen utmanades på två olika sätt. Dels tillskrev sig männen starka känslor för en annan transportartefakt: cykeln. Cykeln representerade de värden som bilen inte längre ansågs kunna förmedla, såsom närhet till naturen, framkomlighet, en känsla av självbestämmande, frihet och välmående.⁷³ Männen använde därför diskursen om manlig passion för teknik i en vid mening, men på ett sätt som ersatte bilen med en mer miljövänlig transportartefakt, alltså cykeln.⁷⁴ På så sätt möjliggjorde positionen som passionerade cyklister för männen att framställa sig som miljövänliga resenärer, utan att behöva utmana diskursen om mäns passionerade relationer till maskiner och fordon.

Det andra sätt som männen utmanade diskursen om mäns bilkärlek var att framställa sig som annorlunda jämfört med andra män och delvis kvinnor. De använde sin brist på bilkärlek eller viljan att utmana andras bilvana som ett sätt att förklara sitt miljövänliga resval. Avståndstagande från andra män har synliggjorts inom maskulinitetsforskning och bland annat analyserats som ett sätt att upprätta en önskvärd maskulinitetsposition åt sig själv.⁷⁵ Nytt jämfört med tidigare forskning är att motpositionen knöts till bilen och mäns känslor för bilar.

Inga explicita feminitetsdiskurser om miljöengagemang

En intressant iakttagelse utifrån mitt intervjumaterial är att ingen explicit feminisering av miljöengagemang förekom i samtalen. Varken miljöengagemang eller

omsorg om naturen knöts till kvinnor eller framställdes som kvinnligt. Den feminisering av naturen som tidigare forskning

Varken miljöengagemang eller omsorg om naturen knöts till kvinnor eller framställdes som kvinnligt.

har visat på aktualiserades inte inom någon av de diskursiva praktiker som präglade samtalen. Inte heller feminitetsdiskursen om kvinnor som mer närstående naturen än män återskapades.

Däremot återfanns den maskulinitetsdiskurs om mäns miljömotstånd och miljöbelastande livsstilar som forskning om mäns och kvinnors attityder och beteendemönster har aktualiserat. När typiska miljöbovar föreställdes i samtalen var de ofta män. Precis som i fallet med manliga bilister kunde männen använda den manliga miljöboven som en motposition som gav dem möjlighet att framställa sig själva som annorlunda i positiv bemärkelse. Men när männen tillfrågades ifall kön spelade roll i det sammanhanget kunde en liknande motposition förkroppsligad av kvinnor aktualiseras, där kvinnor framställdes som fast i samma problematik.

Männens samtal aktualiserade alltså i regel inte de feminitetsdiskurser som tidigare forskning har knutit till miljöfrågor. Men det finns ett undantag. Jag syftar då på hur klimatförändringarna för några av männen symboliserade en möjlighet att vara en bättre människa eller att skapa ett

sundare samhälle. En liknande vision har anammats inom delar av den ekofeministiska tanketraditionen. Kvinnor har då symboliserat möjligheten att skapa ett både miljövänligt och jämställt samhälle.⁷⁶ Männen positioneringar aktualiserade därför en feminitetsdiskurs där miljöfrågans lösning kan skapa en bättre värld. Samtidigt förknippades det goda och miljövänliga samhället varken med kvinnor eller med feminism vilket innebär att männen utmanade diskursen som feminitetsdiskurs och feministisk diskurs.

Män och maskuliniteter – bromsklossar för miljövänligt resande?

Ett tredje viktigt resultat av min undersökning är insikten om att relationerna mellan män, maskuliniteter och miljöfrågor är motstridiga och mångfaldiga. Artikeln har genom att synliggöra mäns heterogena meningsskapande nyanserat bilden av män och maskuliniteter som bromsklossar för miljövänligt resande och miljöengagemang.

Samtalen visade sig aktualisera stora variationer i männens sätt att tillskriva sig själva makt - både över sina egna liv och vanor och över andras. Det blev också tydligt att människors inställning till klimatförändringarna och miljövänligt resande kan konstrueras som klasspräglad och samtidigt återskapa föreställningar om klass. Det tyder på vikten av intersektionella analyser för att förstå meningsskapandet kring klimatförändringarna och miljövänligt resande.⁷⁷

Därtill har analysen visat hur män kan positionera sig som starkt miljöengagerade

och samtidigt tillskriva sig eftersträvnansvärda egenskaper som socialt ledarskap, kunskap och kreativitet. Vissa män tillskrev sig auktoritets- och ledarpositioner i relation till klimatförändringarna. Andra män framställde sin bilkritik som relaterad till egenskaper som mod, frivillig provokation och rationalitet. Dessa män gjorde därför motstånd mot maskulinitetsdiskurser om män som miljöbovar eller bilvänner. Samtidigt anammade de andra inflytelserika och på många sätt eftersträvnansvärda positioner. Precis som Wetherell och Edley har pekat på, så kan de så kallade rebelliska positioneringarna *både* fungera subversivt och återskapa maskulinitetsdiskurser om manlig makt. Avgörande är hur de används i olika sammanhang.⁷⁸

I jämförelse med de självsäkra positioneringarna ovan så var männens inställning till miljöengagemang ambivalent. Ambivalensen blev exempelvis tydlig när Tobias hade svårt att se sig som en del av miljörelsen trots att han tyckte att det är viktigt att lämna över planeten i gott skick. Vidare visade sig den auktoritet som vissa män tillskrev sig vara något helt annat när omgivningens tolkning dök upp i samtalet. Plötsligt blev det viktigt att friskriva sig från att framstå som en outsider eller någon som förstör en middag. Särskilt svårt framställdes det att upprätthålla en positiv bild av sitt val att inte flyga när man granskades av omgivningen. Hypermaskuliniteter, som miljökrigaren eller en taliban inom miljöområdet, aktualiserades som motpositioner. Det innebär också att alltför nitiskt miljöengagemang maskuliniserades.

Eftersom den här studien handlar om

positioneringar inom samtal kan inga slutsatser dras om vad männen har varit med om utanför samtalet. Men analysen visar på diskursiva svårigheter för män att sammanföra eftersträvsvärda positioner med miljöengagemang när en kritisk blick utifrån tas i beaktande. Samtidigt visar analysen hur männen mycket väl lyckades knyta miljöengagemang till inflytelserika och eftersträvsvärda positioner i det samtal de just då befann sig. Positionen som miljövän var därför inte oproblematiske för männen i studien, men inte heller var den förknippad med femininitet eller feminitetsdiskurser. Däremot finns tecken på en sammankoppling med hypermaskuliniteter då miljöengagemang ”går för långt”.

Avslutningsvis ger resultaten stöd för vikten av att inte bara utforska genuspräglade diskurser i relation till miljöfrågor utan också undersöka hur män och kvinnor använder dessa diskurser i sitt meningsskapande. Som utgångspunkt för att skapa förändring kan uppenbarligen en diskurs som manlig bilkärlek eller manliga miljöbovar erbjuda användbara positioner att ta avstånd ifrån.

Noter

- 1 Naturvårdsverket: *Den svenska konsumtionens globala miljöpåverkan*, Naturvårdsverket, 2010, s. 10, 61-65. För en diskussion av hur ansvaret för samhällets miljöpåverkan individualiseras se Rolf Lidskog och Göran Sundqvist: *Miljösociologi*, Studentlitteratur 2011, s. 89-108, samt Peter Berglez, Birgitta Höijer och Ulrika Olausson: "Individualization and nationalization of the climate issue: two ideological horizons in Swedish news media", *Climate Change and the Media*, Tammy Boyce och Justin Lewis (red.), Peter Lang 2009, s. 216-218; 222-223.
- 2 Annika Carlsson-Kanyama, Anna-Lisa Lindén och Åsa Thelander: "Gender Differences in Environmental Impacts from Patterns of Transportation. A Case Study from Sweden.", *Society & Natural Resources* 1999:12, s. 357. Se även Riita Rätty och Annika Carlsson-Kanyama: *Comparing Energy Use by Gender, Age and Income in some European Countries*, Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI, 2009.
- 3 Merritt Polk: "Are Women Potentially More Accommodating than Men to a Sustainable Transportation System in Sweden?", *Transportation Research Part D-Transport and Environment* 2003: 2, s. 85-94.
- 4 Naturvårdsverkets jämförelse mellan mäns och kvinnors inställning till klimatförändringarna och syn på vikten av att göra något åt dem, visar att en lägre andel män än kvinnor i urvalsgruppen ansåg att det är viktigt att bromsa utvecklingen. Män var mindre benägna att se privatbilism och flygtransporter som bidrag till klimatförändringarna, Naturvårdsverket: *Genusperspektiv på allmänhetens kunskaper och attityder till klimatförändringen (tidigare växthuseffekten)*, Naturvårdsverket, 2009, s. 5, 25-26.
- 5 Lynnette C. Zelezny, Poh-Pheng Chua och Christina Aldrich: "Elaborating on Gender Differences in Environmentalism", *Journal of Social Issues* 2000: 3, s. 443-457; Debra. J. Davidson och William. R. Freudenburg: "Gender and Environmental Risk Concerns - A Review and Analysis of Available Research", *Environment and Behavior* 1996: 3, s. 302-339.

- 6 Anna-Lisa Lindén: *Miljömedvetna medborgare och grön politik*, Formas, 2004, s. 54.
- 7 Jämför hur maskulinitetsforskning har sett som sin uppgift att utmana generaliserade föreställningar om män som en enhetlig och enbart problematisk grupp inom andra samhällsområden, Claes Ekenstam, Thomas Johansson och Jari Kuosmanen: "Inledning", *Sprickor i fasaden: manligheter i förändring*, Claes Ekenstam, Thomas Johansson och Jari Kuosmanen (red.), Gidlund, 2001, s. 7-12.
- 8 Rosi Braidotti, Ewa Charkiewicz, Sabine Häusler och Saskia Wieringa: *Women, the Environment and Sustainable Development: Towards a Theoretical Synthesis*, Zed Books in association with INSTRAW, 1994; Mona Domosh och Joni Seager: *Putting Women in Place: Feminist Geographers Make Sense of the World*, Guilford Press, 2001; Joni Seager: "Death by Degrees: Taking a Feminist Hard Look at the 2 ° Climate Policy", *Kvinder, køn og forskning* 2009: 3/4, s. 11-21; Stacy Alaimo: "Cyborg and Ecofeminist Interventions - Challenges for an Environmental Feminism", *Feminist Studies* 1994: 1; Stacy Alaimo: *Undomesticated Ground: Recasting Nature as Feminist Space*, Cornell University Press, 2000; Roberta Hawkins och Diana Ojeda: "Gender and Environment: Critical Tradition and New Challenges", *Environment and Planning D-Society & Space* 2011: 2, s. 237-253.
- 9 Domosh och Seager 2001, s. 174-183; Carolyn Merchant: *The Death of Nature: Women, Ecology, and the Scientific Revolution*, Harper & Row, 1989, s. 1-2.
- 10 Joni Seager: *Earth Follies: Coming to Feminist Terms with the Global Environmental Crisis*, Routledge, 1993, s. 1-13, 42-43, 164-165.
- 11 Braidotti, Charkiewicz, Häusler och Wieringa 1994, s. 8.
- 12 För en aktuell genomgång av genusforskning i relation till miljö se Hawkins och Ojeda 2011. Nyligen publicerade artiklar där länkar mellan maskuliniteter och miljöignorans visas är Seager 2009, s. 11-21 och Stacy Alaimo: "Insurgent vulnerability and the carbon footprint of gender", *Kvinder, køn og forskning* 2009: 3/4, s. 22-35.
- 13 Alaimo utgår dock från en maskulinitetsförståelse där även kvinnor kan anamma maskulina positioner, utan att för den skull nödvändigtvis representera subversiv förändring om dominansen och förtrycket hos positionen består, Alaimo 2009, s. 26-27.
- 14 Se till exempel Marie Nordberg: *Jämställdhetens spjutspets? Manliga arbetstagare i kvinnoyrken, jämställdhet, maskulinitet, femininitet och heteronormativitet*, Göteborgs universitet, 2005; Christine Hudson och Malin Rönblom: "Regional Development Policies and the Constructions of Gender Equality: The Swedish Case", *European Journal of Political Research* 1, s. 47-68; Ulrika Dahl: "Scener ur ett äktenskap: Jämställdhet och heteronormativitet", *Queersverige*, Don Kulick (red.), Natur och kultur, 2005.
- 15 Min syn på maskulinitets- och feminitetsdiskurser innebär att de är möjliga för både män och kvinnor att använda sig av, även om det inte innebär att de är lika problematiska eller oproblematiska för kvinnor och män. Kvinnors och mäns könsgörande genom diskursanvändning behöver därför inte vara varandras motsatser. Följaktligen är det inte nödvändigt att kontrastera en sådan här studie med en studie av kvinnor för att kunna värdera resultaten. Däremot är det givetvis intressant att undersöka även kvinnors diskursanvändning i relation till klimatförändringarna. Ett sådant projekt pågår för närvarande med planerad publicering i avhandlingsform under 2013.
- 16 Se till exempel Mimi Sheller och John Urry: "The New Mobilities Paradigm", *Environment and Planning A* 2006: 2, s. 207-226. Mobilitetsbegreppet står för en utvidgning av synen på transporter och ringar in både meningsskapande, erfarenheter, förflyttning och upplevelser

- av resor, Tim Cresswell och Tanu Priya Uteng: "Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding", *Gendered Mobilities*, Tim Cresswell och Tanu Priya Uteng (red.), Ashgate, 2008, s. 2.
- 17 Sheller och Urry 2006, s. 208-209. Se även Gunnar Falkemark: *Politik, mobilitet och miljö: om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem*, Gidlund, 2006; Steffen Böhm, Campbell Jones, Chris Land och Mat Paterson: "Introduction: Impossibilities of Automobility", *The Sociological Review* 2006: 1. Special Issue: Against Automobility, s. 3-15.
- 18 Cresswell och Uteng 2008, s. 3; Simon Maxwell: "Negotiations of Car Use in Everyday Life", *Car Cultures*, David Miller (red.), Berg, 2001, s. 205.
- 19 Virginia Scharff: *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motor Age*, Free Press, 1991, s. 165-175.
- 20 Catharina Landström: "A Gendered Economy of Pleasure: Representations of Cars and Humans in Motoring Magazines", *Science Studies* 2006: 2, s. 31-32, 44-46. Se även Merritt Polk: *Gendered Mobility: a Study of Women's and Men's Relations to Automobility in Sweden*, Göteborgs Universitet, 1998.
- 21 Mimi Sheller: "Automotive Emotions - Feeling the Car", *Theory Culture & Society* 2004: 4-5, s. 222-224, 230-231, 236. Jessica Enevold har satt självbestämmandet i bilen i en feministisk kontext och visat hur kvinnor gestaltade i litteratur och film i så kallade road movies "övertar" vägen och samtidigt upprättar nya feminina mobilitetssubjekt, Jessica Enevold: "Regendered Narratives of Mobility: 'A Vroom With a View'", *Kvinder, Køn & Forskning* 2004: 1: "På vej - køn og transport" s. 31-42.
- 22 Ulf Mellström: "Teknologi, makt och passion. En diskussion kring maskinella män och maskulina maskiner", *Sprickor i fasaden*. Manligheter i förändring, Claes Ekenstam, Thomas Johansson och Jari Kousmanen (red.), Gidlunds förlag, 2001, s 198-202. Se även Balkmar och Joelssons analys av autoerotiska moment knutna till mäns risktagande i trafiken, Dag Balkmar och Tanja Joelsson: "Den bioniska mannen på autoerotiska äventyr", *Norma* 2010: 1, s. 27-44.
- 23 Se till exempel Naturvårdsverket: *Allmänheten och klimatförändringen 2009. Allmänhetens kunskap om och attityd till klimatförändringen, med fokus på egna åtgärder, konsumtionsbeteenden och företagens ansvar*, Naturvårdsverket 2009, s. 14-15.
- 24 Petra Krantz Lindgren: *Att färdas som man lär? Om miljömedvetenhet och bilåkande*, Göteborgs universitet, 2001, s. 134-155. Se också Maxwell 2001, s. 203-222.
- 25 Se Greger Henriksson: *Stockholmarnas resvanor - mellan trängselskatt och klimatdebatt*, Lunds universitet, 2008; Åsa Waldo: *Vardagslivets resor i den stora staden*, Lunds universitet, 1999; Håkan Andréasson: *Resenärer i bilsamhället*, Göteborgs universitet, 2000.
- 26 De centrala problemen med bilismen enligt artikeln är trängsel, miljöförstöring, inskränkningen av offentliga utrymmen till fördel för vägar, oljeberoende och de stora olyckstalen. Böhm, Jones, Land och Paterson 2006, s. 3-15. Även Beverley Skeggs har kritiserat mobilitetsbegreppet för att representera en falsk verklighetsbild när det utgår ifrån att människors liv är konstituerat på ett sätt som bara gäller ett privilegierat liv. Skeggs vänder sig specifikt emot John Urrys antagande om att sociala strukturer upphör i ett samhälle där social och intellektuell rörlighet har blivit så omfattande som idag, Beverley Skeggs: *Class, Self, Culture*, Routledge, 2004, s. 48 med hänvisning till John Urry: *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*, Routledge, 2000, s. 17.
- 27 B. Fincham: "Bicycle Messengers and the Road to Freedom", *Sociological Review* 2006: , s. 208-222.
- 28 Daniel Miller: "Driven Societies", *Car Cultures*, Daniel Miller (red.), Berg, 2001,

- s. 28; Sarah S. Lochlann Jain: "Urban Errands: The Means of Mobility", *Journal of Consumer Culture* 2002: 3, s. 398.
- 29 Karin Skill: *(Re)creating Ecological Action Space: Household's Activities for Sustainable Development in Sweden*, Linköpings universitet, 2008, s. 273.
- 30 Karin Bradley: *Just Environments: Politicising Sustainable Urban Development*, Kungliga tekniska högskolan, KTH, 2009, s. 227-230; Naturvårdsverket 2010, s. 21.
- 31 Min syn på "verkligheten" bortom diskurserna ligger i linje med den position som Laclau och Mouffe tillskriver sig i Ernesto Laclau och Chantal Mouffe: "Post-Marxism without Apologies", *New Left Review* 1987: 166, s. 79-106.
- 32 Marianne Winther Jørgensen och Louise Phillips: *Diskursanalys som teori och metod*, Studentlitteratur, 2000, s. 7, 97-108.
- 33 Bronwyn Davies and Rom Harré: "Positioning - the Discursive Production of Selves", *Journal for the Theory of Social Behaviour* 1990:20, s. 43-63; Don Kulick: "No", *Language & Communication* 2003: 2, s. 148-149.
- 34 Davies och Harré 1990; R Harré och L. Vanlangenhove: "Varieties of Positioning", *Journal for the Theory of Social Behaviour* 1991:21, s. 393-407; Margaret Wetherell och Nigel Edley: "Negotiating Hegemonic Masculinity: Imaginary Positions and Psycho-Discursive Practices", *Feminism & Psychology* 1999: 3, s. 335-356.
- 35 Nigel Edley och Margaret Wetherell: "Jockeying for Position: the Construction of Masculine Identities", *Discourse & Society* 1997: 2, s. 204-206.
- 36 Winther Jørgensen och Phillips 2000, s. 113-115.
- 37 Wetherell och Edley förordar studier av just effekterna av de diskursiva strategier som män använder sig av för att kunna diskutera feministiska politiska aspekter av mäns samtal, Wetherell och Edley 1999, s. 352.
- 38 Edley och Wetherell 1997, s. 335-356. Se även Nigel Edley: "Analysing Masculinity: Interpretative Repertoires, Ideological Dilemmas and Subject Positions", *Discourse as Data. A Guide for Analysis*, Stephanie Taylor Margaret Wetherell, Simeon, J. Yates (red.), Sage publications, 2001, s. 191-192.
- 39 För deras och andras kritiska begreppsdiskussion se till exempel Marie Nordberg: "'Kvinnlig maskulinitet' och 'manlig femininitet'. En möjlighet att överskrida könsdikotomin?", *Kvinnovetenskaplig tidskrift* 2004: 1-2; Judith Halberstam: *Female masculinity*, Duke University Press, 1998; Steve Garlick: "What is a Man?: Heterosexuality and the Technology of Masculinity", *Men and Masculinities* 2003: 2, s. 156-172.
- 40 Nordberg 2004, s. 47-64; Halberstam 1998, s. 2-3.
- 41 Halberstam 1998, s. 2-3, 16, 29.
- 42 Nordberg 2004, s. 53-54, 62-63.
- 43 En diskrepans kan uppstå på grund av att tidigare forskning använder sig av olika maskulinitets- och femininitetsförståelser. Jag hanterar detta genom att betrakta även tidigare forskning som diskursiva utsagor och pröva förklaringsvärdet hos dessa diskurser empiriskt.
- 44 J. Kitzinger: "The Methodology of Focus Groups - the Importance of Interaction between Research Participants", *Sociology of Health & Illness* 1994: 1, s. 116; L-C Hydén och PH Bülöw: "Who's Talking: Drawing Conclusions from Focus Groups - Some Methodological Considerations", *International Journal of Social Research Methodology* 2003: 4, s. 306-308; Victoria Wibeck: *Fokusgrupper: om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod* Studentlitteratur, 2010, s. 21-24; Janet Smithson: "Using and Analysing Focus Groups: Limitations and Possibilities", *Social Research Methodology* 2000: 2, s. 103-119; Nordberg 2005, s. 21.
- 45 Victoria Wibeck menar att inbördes homogena grupper är lämpligt ifall en undersökning ska jämföra olika informanternas perspektiv och synsätten varierar, Wibeck 2010, s. 63-64; Kitzinger 1994, s. 103-121.
- 46 Judy Wajcman: *Feminism Confronts*

- Technology* Polity Press, 1991; Ulf Mellström: *Män och deras maskiner*, Nya Doxa, 1999; Ulf Mellström: "Machines and Masculine Subjectivity: Technology as an Integral Part of Men's Life Experiences", *Men and Masculinities* 2004: 4; Landström 2006.
- 47 Se till exempel Lisbeth Bekkengen: *Man får välja - om föräldraskap och föräldraledighet i arbetsliv och familjeliv*, Liber, 2002; Charlotte Hagström: *Man blir pappa. Föräldraskap och maskulinitet i förändring*, Lunds universitet, 1999.
- 48 Wibeck 2010, s. 66.
- 49 Falkemark 2006; Böhm, Jones, Land och Paterson 2006.
- 50 Jag har inte frågat männen om deras födelse- och uppväxtort. Det har inte heller varit mitt mål att samla enbart svenskfödda informanter utan blev ett oavsiktligt resultat av fokusgruppsammansättningen.
- 51 Eftersom studiens fokus var att undersöka hur män använder sig av diskurser i samtal samlades inte någon stor mängd bakgrundfakta in om informanterna.
- 52 Ordet "bilfri" syftar på att friheten i att inte äga bil betonades i samtalet.
- 53 En av männen använde beteckningen "cykeltokig" om sig själv när han besvarade min förfrågan om att delta.
- 54 På en av männen saknar jag information om yrkestitel.
- 55 Samtalen utfördes i fyra fall i slutna grupprum på universitet eller organisationer i männens respektive hemstäder. I ett fall fanns detta grupprum på en av männens arbetsplatser. I fallet med bilpoolen genomfördes samtalet i bilpoolens styrelselokal. I fyra av grupperna var fler informanter inbjudna än som sedan deltog. Inga nya informanter söktes då förutom i fallet med bilpoolen då eventuell sjukdom gjorde antalet informanter osäkert. Orsaker till uteblivna informanter var uppkommen situation på arbetet men kan även ha varit ointresse i fallet med pappagruppen då en grupp på sex-sju personer var inbjuden men enbart tre valde att eller kunde delta. Jag ser inte detta som problematiskt då informanter i andra grupper uttrycker ointresse samt kritik inför frågan och kan ge en viss förståelse för hur sådana positioner kan uttryckas.
- 56 Männen informerades om detta men har inte visat intresse för att vare sig läsa eller godkänna transkriptionerna. Ingen har heller dragit tillbaka sin medverkan efteråt. Mitt intryck är att samtalen blev gemytliga och gav tillfälle att prata om en fråga som skapade olikartade reaktioner av oro, engagemang, ilska, skratt och gemenskap. Ett undantag från det här är gruppen med Föreningsaktiva män där jag tror att vissa män kände sig mindre fria att berätta om sina erfarenheter på grund av risken att bli kritiserad eftersom andra män i gruppen var dominanta och mycket välartikulerade. Jag drog slutsatsen att heterogeniteten i gruppen var problematisk och såg till att de kommande fem grupperna var mer homogena.
- 57 Kitzinger 1994, s. 106-107.
- 58 Se till exempel Wibeck 2010, s. 83. Rekommendationen görs med hänvisning till värdet av att informanterna ska samtala "fritt". Jag föredrog ett mer interaktivt förhållningssätt av både vetenskapliga och personliga skäl. Jag ville dels undvika den osäkerhet som kan uppstå av att forskaren sitter tyst under ett samtal som alla vet senare kommer att nästuderars av densamma. Inbyggda maktförhållanden mellan informanter och forskare riskerar att förstärkas av en sådan passiv men indirekt kontrollerande forskarposition. Jag ville även undvika att även för mig själv bli en tyst men kritisk iakttagare vilket jag såg som en risk i och med miljöfrågornas normativa aspekter.
- 59 Var och en av dessa praktiker förekommer alltså i två fokusgruppsamtal. Varje enskilt samtal domineras vanligen av en enda diskursiv praktik, men i ett fall (Nyblivna storstadspappor) ger samtalet uttryck för en pendling mellan två olika diskursiva praktiker.
- 60 Mellström 2001, s. 198-202; Mellström

- 2004, s. 368-382; Landström 2006, s. 44-46; Sheller 2004, s. 221-242.
- 61 Se till exempel Hagström 1999, s. 238-249. Se även Roger Klinth och Thomas Johansson: *Nya svenska fäder*, Boréa, 2010; Bente Marianne Olsen: "Tid til omsorg, tid til forandring? Familie og arbeidsliv hos en gruppe danske småbørnsfædre", *Män i rörelse. Jämställdhet, förändring och social innovatin i Norden*, Øystein Gullvåg Holter (red.), Gidlund, 2007; Marie Nordberg: "En "riktig man" gör karriär... Diskursbrott, ambivalenser och mäns längtan", *Män i rörelse. Jämställdhet, förändring och social innovation i Norden*, Øystein Gullvåg Holter (red.), Gidlund, 2007, s. 319-324.
- 62 Bekkengen 2002, s. 95-97.
- 63 Bekkengen 2002; Olsen 2007; Nordberg 2007; Klinth och Johansson 2010.
- 64 Bo hamnade i en lång diskussion med de övriga när han påståod att många familjer äger två bilar utan att egentligen behöva det. Tord ifrågasatte också Martins val att ta bilen istället cykeln korta sträckor till jobbet bara för att han var otränad.
- 65 Se Böhm, Jones, Land och Paterson 2006, s. 3-15 där en liknande kritisk position formuleras.
- 66 Wetherell och Edley 1999, s. 347-350.
- 67 Se till exempel Torun Elsrud: *Taking Time and Making Journeys: Narratives on Self and the Other Among Backpackers*, Lunds universitet, 2004, s. 24-25.
- 68 I det fokusgruppsamtalet är Ansvarsfullt miljö tänkande inte lika dominerande som hos Föreningsaktiva män. Positioneringarna pendlar mellan de diskursiva praktikerna Ansvarsfullt miljö tänkande och Bilkritik utan miljöengagemang.
- 69 Wetherell och Edley 1999, s. 347-350.
- 70 Wetherell och Edley 1999, s. 340-342.
- 71 Se till exempel Mellström 2001, s. 198-202; Landström 2006, s. 44-46; Balkmar och Joelsson 2010, s. 27-44.
- 72 Männen talade inte om körglädje som något specifikt manligt, den tolkningen gör jag i relation till tidigare forskning om män och bilar.
- 73 Fincham 2006 diskuterar en liknande diskurs.
- 74 Jämför Mellström 2001, s. 198-200; Mellström 2004, s. 374-375.
- 75 Hur män omförhandlar och förändrar maskuliniteter är ett omskrivet tema inom maskulinitetsforskning. Nordberg har studerat hur män i kvinnodominerade yrken särskiljde sig från andra män genom att positionera sig som "jämställda män" till skillnad från "traditionella män". Hon menar att betoningen av annorlundahet var ett sätt för männen att upprätta en medelklassposition åt sig själva genom att konstruera och särskilja sig från en arbetarklassmaskulinitet, Nordberg 2005, s. 242-247. Jari Kousmanen har visat att mäns avståndstagande från andra män var en viktig mekanism för förändring i deras liv, Jari Kousmanen: "I finska mäns sällskap på en resa mot modern manlighet", *Sprickor i fasaden. Manligheter i förändring*, Claes Ekenstam, Thomas Johansson och Jari Kousmanen (red.), Gidlunds förlag, 2001, s. 216-220.
- 76 Se till exempel Seager 1993.
- 77 Bradley 2009 pekar på samma sak.
- 78 Wetherell och Edley 1999, s. 350.

Nyckelord

Maskuliniteter, feminiteter, miljöfrågor, klimat, resor, positionering, diskursiv praktik

Emmy Dahl

Tema teknik och social förändring

Linköpings universitet

581 83 Linköping

E-post: emmy.dahl@liu.se

