

~~Thomas Wadström~~
~~0504 57004~~

Stockholms Universitet
Socialantropologiska Institutionen
Påbyggnadskurs C
VT 2004

Från Farsta till det öppna samhället

- tjuvåkning, solidaritet och kollektivtrafikens roll hos planka.nu

Författare: Naima Chahboun

Handledare: Bengt-Erik Borgström

*Hon bor på Gröna linjen
och hon blir aldrig min igen*

(...)

*Hon bor på andra sidan
man byter tåg vid Gullmarsplan
jag skulle alltid vara där
om jag vore miljonär*

*Men hon bor i Farsta
och jag bor i Hässelby Gård
jag skulle vilja åka dit
men jag har inte råd
för kortet kostar 500 spänn
så jag träffar aldrig henne igen*

*Och hennes nya vän
han bor i Hökarängen
och han är bra i sängen
(...)*

*Han är fantastiskt superrik
han har råd med kollektivtrafik
det kunde ha varit mig hon hade kär
men det var stopp i varje spärr*

*För hon bor i Farsta
och jag bor i Hässelby Gård...*

("Hon bor i Farsta", producerad av Svensk Pop i samarbete med planka.nu)

Abstract.

This paper presents an understanding of the view of free riding and public transports of the Swedish organisation planka.nu. Partly, the study aims at examining a supposed contradiction between free riding as a means and an ideal of solidarity apparent in the organisation's strategy. From this point of departure, I move on to investigating the role public transports play in the ideology and rhetoric of the organised free riders. My main conclusions are that planka.nu-activists see themselves as the advocates and helpers of people lacking the means for paying public transport fees. Solidarity for them means solidarity with the poorest members of society. Further, I suggest that public transports play a double role for planka.nu, comparable with the distinction between local setting and spatial experience referred to in Rodman (2003). The first of these two roles accentuates the counter-segregative effect that geographical movement through means of public transport may have. I claim that the physical/geographical movement, in particular from peripheral suburbs to the city centre, for the activists corresponds to a social movement over class borders. The second role equals the means of public transport with society as a whole. Though the togetherness arising here is rather "being aside" than "being with" (Bauman 1995), and though everyday struggles for power still are present, exclusion from this area means exclusion from social life. By opening up public transports for everyone, regardless of one's ability to pay, planka.nu aims at creating a more open, less segregated society.

1. Presentation av arbetet	1
Inledning	1
Syfte och frågeställningar	2
Material	2
Metod	3
Reflektioner kring forskarrollen	4
Avgränsningar	5
Disposition	5
2. Teoretiska utgångspunkter	6
Tjuvåkare, småfiffelare och reciprocitet	6
Antropologisk plats och icke-plats	7
3. Avgiftsstrejk och gemenskap	10
”Vi betalar inte”	10
”Vi vill betala”	12
Från förorten till innerstan	14
”Det är ju det det handlar om”	15
4. Från Farsta till det öppna samhället	18
Småfiffel eller solidaritet?	18
Fysisk och social rörlighet	20
Tillsammans på ”de nedfrusna mötenas plats”	21
Slutord: Solidaritet och samvaro i kollektivtrafiken hos plankan.nu	24
5. Referenser	25
Litteratur	25
Övrigt tryckt material	26
Webbsidor	26
Intervjuer	26

1. Presentation av arbetet

I detta inledande kapitel presenteras ämnet för min uppsats, dess syfte och frågeställning, avgränsningar som gjorts och materialet som studerats. Kortfattat beskrivs också den metod som använts, med undantag för studiens teoretiska utgångspunkter, för vilka redogörs i uppsatsens andra kapitel.

INLEDNING

Planka.nu startades år 2000 av Syndikalistiska Ungdomsförbundet (SUF).¹ Till en början var organisationen verksam enbart i Stockholm, men sedan 2003 finns planka.nu även i Göteborg. En motsvarande verksamhet har också startats i Helsingfors. (Nygård 2004) Planka.nu tillhandahåller ett slags försäkring för plankare på kollektivtrafiken, genom att låta medlemsavgiften på cirka hundra kronor per medlem och månad² betala de böter som medlemmarna ådrar sig vid biljettkontroller. Själva beskriver man sin verksamhet som en "avgiftsstrejk", och jämför den så kallade p-kassan med den solidariska a-kassan. Plankandet är inte bara en nödvändig åtgärd då priserna blivit för höga, utan också ett politiskt ställningstagande för nolltaxa i kollektivtrafiken, hävdar man. (www.planka.motkraft.net: "Avgiftsstrejk") Andra har dock menat att plankare gynnar sig själva på andras bekostnad på ett sätt som är jämförbart med snatteri. Om alla istället betalade biljetter skulle priset på månadskortet på SL kunna sänkas med tjugo kronor, vilket anses vara en betydelsefull sänkning för de mindre bemedlade. (Rasmusson 2002) En kritiker gör en jämförelse med den beslutsteoretiska modellen "fångarnas dilemma", som visar att egennyttoprincipen i vissa fall leder till ett sämre utfall även för den som handlar själviskt. Detta exempel anses gälla plankarna, eftersom alla resenärer (eller skattebetalare?) måste betala SL:s skärpta kontrollsystem. (Wingborg 2004) Farhågorna beträffande ökande repression tycks ha besannats. Under våren 2004 har låsta vändkors införts i tunnelbanan för att hindra tjuvåkare från att ta sig igenom spärren, böterna för tjuvåkning har höjts och civila kontrollanter har

¹ Syndikalismen är ett slags frihetlig socialism som via fackföreningar för kampen för ett klasslöst samhälle där produktionsmedlen ägs gemensamt och förvaltas av de arbetande. (www.sac.se/org/: "Ideologi"; "Principförklaring") SUF verkar även för direkt demokrati, federalism och solidaritet genom direkt aktion och utomparlamentarism. (www.suf.cc: "Ideologi")

² I maj 2004 fanns följande medlemsalternativ:

En vecka/7 dagar: 30 kr

En kalendermånad/ 30 dagar: 100 kr

Ett halvår: 500 kr

Planka Lite* (en kalendermånad): 50kr

* Planka Lite är ett alternativ främst för skolungdomar och gäller de tider SL:s terminskort inte gäller, dvs vardagar kl 19.00-04.30 samt på helger. (www.planka.motkraft.net: "P-kassan"; "Villkor", se även "Planka Lite")

börjat patrullera Stockholms kollektivtrafik. (Palmgren 2004; Petterson 2004) Plankarna själva upplever också att kontrollerna har blivit fler och hårdare. Planka.nu bemöter kritiken genom hänvisning till sin uppfattning att kollektivtrafik är en demokratisk rättighet som bör tillkomma alla, oavsett betalningsförmåga.

Ovanstående iakttagelser blottlägger två intressanta problem som det på följande sidor blir min uppgift att studera närmre. Det första rör den skenbara motsättning som uppstår mellan organisationens solidariska ideal och dess strategi, som tycks gynna individen på kollektivets bekostnad, eller en minoritet på majoritetens. Hur resonerar man kring individens rättigheter och skyldigheter gentemot kollektivet i planka.nu? Det andra gäller kollektivtrafikens betydelse för planka.nu. Det är uppenbart att organisationen tillskriver kollektivtrafiken en alldeles särskild roll i sin samhällsanalys. Men varför menar man att kollektivtrafik är, eller bör vara, en medborgerlig rättighet? Det är i dessa tvetydigheter och funderingar som min studie ska ta avstamp.

SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

Uppsatsens ena syfte är att reda ut organisationens inställning till free-riding som metod, för att därigenom diskutera planka.nus syn på individens rättigheter respektive skyldigheter gentemot kollektivet. Min första frågeställning lyder följaktligen: *Hur förenar planka.nu sitt solidaritetsideal med en free-ridingmetod?* Det andra och huvudsakliga syftet är att klargöra kollektivtrafikens roll hos planka.nu. Detta anknyter till det första syftet genom att ge djupare förståelse för organisationens motiv, och jag antar här att den första undersökningen tecknar en nödvändig bakgrundsbild inför denna mer utredande analys. Jag kommer i min studie att behandla kollektivtrafiken som en plats, och det är således fråga om att reda ut vilken betydelse organisationen tillskriver denna plats. Den andra och huvudsakliga frågeställningen lyder: *Vilken roll spelar kollektivtrafiken hos planka.nu?*

MATERIAL

Det material som kommer att ligga till grund för min analys är framför allt intervjuer med fyra aktiva medlemmar i planka.nu, genomförda under perioden 2004-04-17 – 2004-05-26.

Informanterna var alla unga män i tjugoårsåldern, vilket i stort sett kan anses vara representativt för organisationens aktiva³ medlemmar.⁴ Deras aktiva period i planka.nu

³ Med aktiv menas här att en medlem utöver att betala medlemsavgift till p-kassan engagerade sig i någon form av ideellt arbete och deltog på organisationens regelbundna möten.

⁴ Under den studerade perioden fanns bara en aktiv kvinnlig medlem i planka.nu, att jämföra med fem-tio aktiva manliga medlemmar.

varierade från ett par månaders till flera års engagemang. Informanterna uppträder i texten anonymt. De personnamn som förekommer i uppsatsen är alltså fingerade. I de fall då jag i texten direkt citerar informanter betecknar tre punkter [...] en paus i samtalet, medan tre punkter inom parentes [(...)] visar att något utelämnats i min transkribering.

Jag har också för min studie använt mig av organisationens egenproducerade material: broschyrer, flygblad, affischer mm. Utöver detta har organisationens hemsida, www.planka.motkraft.net, räknats in i studien. I den mån det har bidragit till ytterligare förståelse har även uttalanden av medlemmar i tidningsartiklar och annat material producerat av utomstående ingått. Den på uppsatsens inledande blad citerade sångtexten har producerats av låtskrivare som sympatiserar med planka.nu, i samarbete med organisationen.

I början av min studie gjorde jag ett försök att delta som observatör på ett av organisationens möten. Det intryck jag fick därav var att planka.nu är en praktiskt inriktad och väl organiserad grupp, som knappast ägnar mötestid åt att diskutera övergripande ideologiska frågeställningar. Man tycktes vara helt på det klara med den egna verksamhetens syften, och handlade snabbt och effektivt de praktiska ärenden som förelåg. Detta gjorde att mycket lite information som i någon rimlig mening kunde anses vara relevant för denna studie framkom i mötessituationen, varför jag beslöt att avstå från fortsatta observationsstudier.

METOD

De fyra medlemmarna i planka.nu har intervjuats vid två tillfällen vardera. Vid det första tillfället ställdes frågor av mer allmän karaktär, syftande till att ge en mer övergripande bild av organisationens verksamhet. Dessa intervjuer låg sedan till grund för mitt val av teoretiska utgångspunkter och utformandet av en preciserad frågeställning. Den andra intervjun syftade till att vidareutveckla tidigare resonemang, samtidigt som den gav tillfälle att förtydliga oklarheter i den första. Vid detta tillfälle utgick frågorna på ett tydligare sätt från uppsatsens frågeställningar. Intervjuerna var alla semistrukturerade, och utformade så att vissa på förhand förberedda frågor bildade fond för ett samtal som utspann sig mellan intervjuare och informant. Min avsikt var att som intervjuare hålla en låg profil och upprätthålla känslan av ett interaktivt samtal utan att styra informanten alltför mycket eller uttrycka personliga åsikter som kunnat färga hans svar. (Se Aull Davies 1999:94-99) Informanterna tilläts i stor utsträckning påverka samtalets riktning, i synnerhet vid det första intervjutillfället. Detta ledde till att de olika intervjuerna i viss mån skilde sig åt. Några av informanterna var mer intresserade av att tala om frågor av praktisk/strategisk natur, medan andra samtal i högre grad berörde filosofisk/ideologiska aspekter av plankandet. Intervjutillfällena varade mellan 45 och

75 minuter, varje informants första intervju något längre än den andra. Svaren spelades in på kassett. Mitt intryck var att stämningen i regel var avslappnad och att informanterna bemödade sig att besvara mina frågor, samtidigt som de inte var rädda att komma med egna reflektioner och visa mig nya, ibland oväntade, infallsvinklar. Informanterna var från början garanterade anonymitet, något jag i enlighet med antropologisk tradition ville erbjuda, främst i syfte att skapa ett så fritt intervjuklimat som möjligt. Ingen av informanterna ställde kravet att uppträda under fingerat namn. Eftersom de intervjuade personerna var så få och utgjorde en så stor del av organisationens kärna tror jag heller inte att deras integritet kunnat skyddas från inre insyn. Medlemmarna hade kollektivt tillfrågats om medverkan i min studie på ett av organisationens möten, och varje deltagare visste i regel vilka andra medlemmar som hade valt att ställa upp som informanter. Jag bedömer emellertid att inget sådant skydd var nödvändigt eller särskilt önskvärt. Istället kan informanternas anonymitet ses som ett uttryck för min behandling av deras uppgifter som olika, överlappande men inte alltid totalt överensstämmande, fragment av samma bild. Jag har betraktat aktivisterna som ett kollektiv, och helt avstått från försök att klarlägga eventuella skiljelinjer inom organisationens ramar. Därtill har materialet varit alltför litet. Enligt samma logik har planka.nus tryckta material, liksom informationen från hemsidan, antagits redogöra för organisationens gemensamma åsikter, med undantag för inlägg under hemsidans rubriker "Läsartips" och "Pressarkiv".

REFLEKTIONER ÖVER FORSKARROLLEN

Min utgångspunkt inför studien var ett kort förflutet i den autonoma vänsterrörelsen i Stockholm, ett engagemang som lett till bestående kontakter och en viss orienterande kunskap om stadens aktiva vänstergrupper. Med planka.nu hade jag dock tidigare inget samröre. Jag var, och är fortfarande inte, medlem i p-kassan, eftersom jag oftast cyklar dit jag ska i Stockholm. Detta val grundar sig dock åtminstone delvis i ett instämmande i organisationens påstående att priserna i SL-trafiken är alltför höga. Jag hoppas och anser att detta utgångsläge har givit mig möjlighet att uppnå den önskvärda kombination av kritisk distans och empatisk förståelse som antropologer ofta strävar efter.

En viktig aspekt av forskarens roll, i synnerhet då undersökningen bygger på intervjumaterial, är vilket intryck intervjuaren gör på sina informanter. Alla skillnader i kön, klass, ålder och andra statusbringande faktorer är av betydelse i intervjusituationen. (Aull Davies 1999:109) Den mest uppenbara skillnaden mellan mig och mina informanter var att de alla var män. Emellertid tror jag inte att denna skillnad inverkar negativt på intervjuklimatet,

eftersom de ärenden som behandlades åtminstone tills vidare kan betraktas som könsneutrala.⁵ I övrigt bedömer jag informanterna tillhöra i stort sett samma kategori av vänsterinriktad medelklassungdom som jag själv. För att få en uppfattning om huruvida mina informanter gjort en liknande bedömning bad jag vid det sista intervjutillfället var och en att med några ord gissa sig till något om mig. Bland kommentarerna fanns beskrivningar som "alternativ", "typisk ex-aktivist", "engagerad i samhällsfrågor", "vegetarian eller vegan", "lagom radikal" och "något slags frihetlig socialist". Jag tolkar detta som att man såg mig som en välvillig utomstående, tillhörande det rödgröna kollektiv som visserligen inte står med aktivisterna på barrikaderna, men som i alla fall sympatiserar med de mål de företräder. Denna bedömning tror jag talar för att de svar man har givit mig har varit uppriktiga och utan betydande reservationer.

AVGRÄNSNINGAR

Min studie har begränsat sig till planka.nus verksamhet i Stockholm. Det är också bland organisationens aktiva i Stockholm som jag har sökt mina informanter. Även om jag inte kan se något som skulle tala emot att de resultat som presenteras skulle vara giltiga även för planka.nu i Göteborg är sådana generaliseringar givetvis osäkra.

Antalet informanter har begränsats till fyra stycken. Dessa anmälde sig frivilligt efter förfrågan på ett av organisationens möten. Vanligtvis deltar fem till tio medlemmar i det aktiva arbetet. Mitt intryck är inte att jag i huvudsak mötte organisationens "ansikte utåt". Jag tror tvärtom att det stora intresse som planka.nu på senare tid har rönt, främst i medier, men även bland studenter som jag själv, har inneburit att samtliga aktiva medlemmar har blivit vana att ge intervjuer och att presentera organisationens verksamhet för oinvigda. Trots denna avgränsning tror jag därför att mina informanters svar i stort kan anses representativa för planka.nus aktiva medlemmar i Stockholm.

DISPOSITION

Efter detta inledande kapitel följer en presentation av uppsatsens teoretiska utgångspunkter. Därefter går jag i kapitel tre igenom det empiriska materialet, varpå jag i kapitel fyra slutligen sammanför teori och empiri. Ur denna analys följer sedan uppsatsens slutsatser. Längst bak i häftet återfinns litteratur- och källförteckning.

⁵ Det kan spekuleras i om den överväldigande majoriteten manliga aktivister kan kopplas samman med mäns generella övertag i det offentliga rummet (jfr Sundman 2003). Detta är dock inget resonemang som jag kommer

2. Teoretiska utgångspunkter

I detta kapitel kommer jag att redogöra för de teoretiska utgångspunkter som ligger till grund för den analys som presenteras i uppsatsens fjärde kapitel. Det första stycket, "Tjuvåkare, småfifflare och reciprocitet", skisserar huvuddragen för den analys som ska ge svar på min första frågeställning, medan det andra stycket, "Antropologisk plats och icke-plats", lägger en grund för den analys som besvarar uppsatsens andra frågeställning.

TJUVÅKARE, SMÅFIFFLARE OCH RECIPROCITET

Att planka på tunnelbanan är en akt som kan antas ingå i en bredare kategori av handlingar, ofta kallad free-riding. Free-riding innebär underlåtenhet att bidra till gemensamma utgifter trots att man fortfarande utnyttjar den tjänst som de gemensamt allokerade resurserna skulle finansiera. Free-riderns bidrag till det gemensamma underskrider på så sätt den nytta han eller hon drar av tjänsten. Statsvetaren Anthony de Jasay skiljer grovt mellan två typer av distribution av varor och tjänster: offentlig tilldelning och privat utbyte. Ofta anses det privata utbytet bygga på en kontraktsmässig, frivillig överenskommelse, medan offentlig tilldelning förutsätter en tvångsmässig kommandering. (1989:1ff) Emellertid kan det privata utbytets frivilliga karaktär ifrågasättas, till exempel med hänvisning till de faktiska alternativ som föreligger. Det fria valets frivillighet avgörs enligt detta synsätt av förekomsten av acceptabla alternativ, en formulering som lätt låter sig problematiseras. Detta leder till slutsatsen att ingenting kan sägas om det privata kontraktets relativa frihet i förhållande till offentlig tilldelning, innan hänsyn tagits till de specifika omständigheter som omgärdar varje enskilt fall av distribution. (Ibid.:16f)

Att free-ridingtendenser förekommer även i det privata utbytet visas av antropologen Lotta Björklund Larsen som har studerat vad hon kallar "småfiffel" i svenskars privatekonomi. Hennes slutsats är att då medlemmar i en samhällsgemenskap upplever en obalans i de ömsesidiga relationerna, försöker dessa på egen hand jämna ut den upplevda orättvisan, ibland med metoder som befinner sig i lagbrottets gränsland. (2003:24) Detta gäller även i kontraktsmässiga utbytesrelationer, där individen upplever att ett visst företag (till exempel ett försäkringsbolag) har en ackumulerad skuld till individen som kund. (Ibid.:30) Författaren menar att småfifflet är en konsekvens av en sammanblandning mellan ekonomins olika sfärer, särskilt utvecklad i det samtida svenska samhället. Hon skriver:

att vidareutveckla här.

Det småfifflande beteendet är ett uttryck för en komplex samhällsekonomi, där olika sfärer blir invävda i varandra. Gränserna mellan det privata och offentliga är ofta luddiga, skiftande och ständigt utmanande. Den svenska välfärdsstaten har i bästa mening haft ambitionen att ta över alltmer från den privata, familjära sfären och göra den till en del av hela samhällsgemenskapens sfär. Men myndigheters och institutioners utbud överensstämmer inte alltid med människors förväntan och efterfrågan. (Ibid.:36)

Småfifflet härrörde i detta fall ur ett missnöje med offentlig förvaltning och distribution, vilket på grund av den komplexa samhällsstrukturen även spillde över på den privatekonomiska sfären. Givet de komplicerade ägarförhållanden som gäller för kollektivtrafiken⁶ vore det intressant att undersöka om ett liknande resonemang gäller för plankarna. Björklund Larsen konstaterar att normen att direkt betala för varje vara eller utförd tjänst även denna är samhällsspecifik, och härrör ur den kapitalistiska ekonomins logik. I ett samhälle med en ekonomi byggd på långsiktig reciprocitet anses ofta en omedelbar motprestation hota relationen mellan givare och mottagare. (Ibid.:22f) Jag kommer i uppsatsens fjärde kapitel att återkomma till denna diskussion.

ANTROPOLOGISK PLATS OCH ICKE-PLATS

I etnografier förekommer ofta en föreställning om plats som något givet, neutralt och oproblematiskt. På senare tid har denna föreställning kommit att ifrågasättas av antropologer som hävdar plats som en politisk, kulturell och historisk konstruktion. Man kan tilldela platsbegreppet en dubbel betydelse: dels som *territorium*, den arena där det sociala livet utspelar sig, dels som en socialt konstruerad *rumslig erfarenhet*, en del i det sociala livet. (Rodman 2003:205f) Organiseringen av det sociala rummet blir här en maktfaktor, som både avgörs av och återverkar på samhällets struktur. Detta förhållande blir särskilt tydligt då det gäller organiseringen av det urbana rummet. (Rabinow 2003:355) Hur olika grupper skapar

⁶ I Stockholm drivs kollektivtrafiken av AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), som sedan 1990 är uppdelat i en beställar- och en utförardel. Utförardelen har vidare ett antal dotterbolag som driver delar av verksamheten, vid sidan av andra entreprenörsbolag. Ägarförhållandena kompliceras av att SL ofta äger andelar även i dessa bolag. (Alfredsson och Berndt 2002: 31ff) Avregleringen av kollektivtrafiken, som inleddes omkring år 1990, har utöver dessa strukturella reformer inneburit att den skattefinansierade delen av verksamheten minskat från 70% 1991 till under 50% år 2000. I absoluta tal innebär detta att landstingets bidrag till SL:s intäkter minskat från c:a 5 miljarder kr/år 1990 till 3 miljarder kr/år 2000 (Ibid.:55f) Tjuvåkandet beräknas kosta SL 80 miljoner kr/år, vilket motsvarar 2% av resorna. (Björk 2003)

skilda sfärer som leder till klassbunden segregation visas av antropologen Seta M Low i hennes studie av det amerikanska samhället, där alltfler medelklassfamiljer söker sig till de stängselomgärdade förorter dit tillträde endast medges områdets invånare och deras gäster. (Low 2003:387) I en annan studie visar svenska Kerstin Sundman på det urbana rummets politiska betydelse för den spanska feministrörelsen. Hon beskriver hur gatan "blir ett symboliskt slagfält där kampen mot manssamhället står". (Sundman 2003:97f) På ett liknande sätt kommer jag i uppsatsens fjärde kapitel att diskutera hur kollektivtrafiken som plats politiseras hos plankan.nu.

I Sundmans studie faller det rum som behandlas inom kategorin "offentlig plats", vilken av etnologen Barbro Klein definieras som

en plats som i princip är tillgänglig för alla människor. Alla som så önskar, kan i någon bemärkelse göra sig delaktiga i det som pågår där, de kan se och höra det. Med "offentlig plats" menar vi alltså vältrafikerade och genomkorsade platser där idéer byts och människor möts. (Klein 1995b:21f)

Det kan tyckas givet att även kollektivtrafiken hör till de rum som bör räknas till denna kategori, men kollektivtrafikens ställning kan problematiseras genom en ytterligare nyansering av platsbegreppet. Den franske antropologen Marc Augé har myntat begreppet icke-plats (non-lieux). Som exempel på icke-platser nämns flygplatser, järnvägsstationer och stormarknader. Människor som träder in i en icke-plats avkläds sina vanliga roller och identiteter, för att uppgå i ett anonymt kollektiv där även en främling kan känna tillhörighet. Icke-platsen har ingen historia och deltagarna i den aktivitet som där utförs har inga roller utöver de omedelbart tillskrivna, som kund, passagerare eller konduktör. Detta skapar också en gemensam identitet, då alla medlemmar av det tillfälliga kollektivet tilltalas gemensamt och samtidigt. (Augé 1995:102ff). Augé kontrasterar platsens *residens* mot icke-platsens *transit*. En plats erbjuder något fast och oföränderligt medan icke-platsen karaktäriseras av rörlighet och genomströmning. Vidare sätter han platsens *korsning*, där människor möts, i motsats till icke-platsens *utväxling*, där ingen korsar någon annans stig. En annan skillnad är platsens självständiga *resenärer*, som färdas enligt sin egen väg, i motsats till icke-platsens *passagerare*, som färdas mot ett utvalt mål. Platsen inbegriper även *monument*, som utgör grund för gemensamma referenser och minnen, medan *bebyggelse* i perifera områden utan gemenskapskänsla hör till icke-platsen. Här förmedlas information genom *kommunikation* via koder, symboler och bilder, till skillnad från platsens talade *språk*. (Ibid.:107f) Eftersom icke-

platsen saknar ett organiskt samhällsliv, menar författaren att den utgör utopins motsats. (Ibid.:111f) Denna samhällsform anser han även vara utmärkande för det "supermoderna" samhället, där komplexa samhällsmönster, individualisering av referensramar och rumslig överlappning problematiserar begreppet plats. (Ibid.:40) Sociologen Zygmunt Bauman beskriver två slags former av samvaro⁷ som kan antas uppstå i kollektivtrafiken som offentlig plats. Det första är *rörlig samvaro*, som uppstår på platser där människor rör sig, passerar förbi varandra, byts ut mot varandra, platser av ögonblicklig närhet och omedelbar splittring. På dessa platser kan vi inte undvika att *vara bredvid* varandra, medan vi navigerar oss fram till våra mål. Det som däremot till varje pris undviks är att *vara med* varandra. Andra människor ska flimra förbi i utkanten av vår uppmärksamhet, varje möte förvandlar dessa perifera skuggor till *främlingar*, inkräktare som ger vår navigering en karaktär av riskhantering. Baumans exempel på platser där en rörlig samvaro uppstår är den välfrekventerade gatan eller stormarknaden. Jag förmodar att även tunnelbanans perrong eller pendeltågsstationen kan räknas hit. Den andra formen av samvaro kallas *stationär samvaro* och uppstår till exempel på tåget eller i flygplanet. Denna utmärks av deltagarnas oberoende av varandra, liksom av deras vetskap om att var och en snart ska gå sin egen väg. Medresenärerna utgör inga hinder för en enskild passagerare, så länge dessa inte tvingar densamme till *möten*. På ett liknande sätt som i den rörliga samvaron undviks kontakter människor emellan, man fyller sätet bredvid sig med väskor och påsar och man undviker att höja rösten då man talar med sitt resällskap. "Detta är skendödens och de nedfrysta mötenas plats"⁸, konkluderar Bauman. (1995:44f)

Jag har ovan skisserat de grundläggande teoretiska utgångspunkter som jag i kapitel fyra kommer att använda mig av för min analys av planka.nu. Dessförinnan presenteras i följande kapitel det empiriska material från vilket jag senare kommer att dra mina slutsatser.

⁷ Baumans term "togetherness" kommer här att översättas med "samvaro".

⁸ Min översättning. I original: "This is a site of suspended animation, of refrigerated encounters" (1995:45)

3. Avgiftsstrejk och gemenskap

Detta kapitel syftar till att ge en översikt av plankan.nus samhällsanalys och kollektivtrafikens roll i denna, med avseende på de områden som min studie avser att täcka in. Jag ämnar även redogöra för organisationens strategi och de underliggande argument som motiverar denna. Materialet som presenteras här kommer sedan att ligga till grund för de slutsatser som presenteras i uppsatsens fjärde kapitel.

”VI BETALAR INTE”

Det enda som biter på politiker är pengar. De kanske inte ger sig om 30 000 plankar, men om 500 000 plankar...till slut så inser ju alla att det här går inte. Vi kan inte upprätthålla ett kontrollsystem för det är alldeles för många som bryter mot det.
(Rasmus 2004-04-20)

Planka.nu menar att plankning är en nödvändig metod att ta till därför att avgifterna för kollektivtrafiken är alltför höga. På organisationens hemsida finner man information om hur man bäst tar sig förbi olika typer av spärrar och biljettkontroller, och betalande resenärer uppmanas att smita förbi spärren för att ge andra en ”vardagligare inställning” till plankning. (www.planka.motkraft.net: ”Stöd plankare”) P-kassan, organisationens försäkringssystem, ses som ett sätt att ge dem som inte har möjlighet att betala biljetter en trygghet då de färdas med kollektivtrafiken, samtidigt som medlemskapet kan vara en solidaritetshandling gentemot dem som bor i områden som ofta kontrolleras. (Emil 2004-04-17) Men plankning är samtidigt en aktiv politisk handling, och flera informanter menar att de skulle plankar även om de hade råd att betala avgiften. (t ex Rasmus 2004-04-20) Man understryker plankandets utbreddhet som motiv till kampanjen för gratis kollektivtrafik. I protest mot SL:s prishöjningar har resenärerna så att säga ”infört nolltaxan på egen hand”. Organisationens roll blir att underlätta plankandet och att föra visionen om nolltaxan i den offentliga debatten. Eftersom beteendet redan är vanligt blir det också lätt att vinna gehör för kampanjen hos en stor del av resenärerna, menar en informant. (Fabian 2004-05-04) Detta innebär dock inte att man tror att samtliga plankare delar organisationens politiska visioner om nolltaxa och skattefinansiering. ”Vi rider ju på vågen av att folk plankar - varför de gör det är sekundärt”, konstaterar man och medger att det helt enkelt lönar sig bäst ur retorisk synpunkt att i debatten lyfta fram den trots allt betydande grupp som man bedömer faktiskt inte ha råd att betala biljettpriset. (Fabian 2004-05-26) Medlemmarna är noggranna med att understryka att p-kassans verksamhet inte är

något självändamål, och att organisationen inte är ute efter att konkurrera med SL. Det viktiga är att människor plankar, om de är med i p-kassan eller inte spelar egentligen ingen roll. De pengar organisationen får in går oavkortat till att betala böter, trycka upp kampanjmaterial, samt att i ett samarbete med organisationen "Ingen människa är illegal" förse illegala invandrare med färdbevis, eftersom dessa utvisas om de fastnar i en biljettkontroll och polis tillkallas. Alla organisationens aktiva arbetar ideellt. Plankandet är ett instrument för att utöva påtryckningar mot politiker, en protest mot vad man anser vara alltför höga priser för kollektivtrafiken. (Rasmus 2004-04-20) Målet är "en gratis kollektivtrafik, som ägs av alla gemensamt och förvaltas av de[m] som arbetar i den" (www.planka.motkraft.net: "P-kassans åsikter") Detta ska uppnås genom att slå där det känns hårdast, nämligen i plånboken.

Naima: Vilken är vägen till nolntaxan?

Fabian: Avgiftsstrejk.

N: Hur ska det funka?

F: Jag tror att det blir en upptrappningseffekt. SL höjer priserna ganska regelbundet. Fler och fler tycker att det blir för dyrt och börjar plankar. SL förlorar ännu mer pengar och höjer priserna, ännu fler börjar plankar osv. osv.

N: Så egentligen är det ganska bra att SL höjer priserna, tycker du?

F: Det är lite cyniskt att uttrycka det så... Men ja, på ett sätt gynnar det ju faktiskt oss, eller kravet på nolntaxan.

(Intervju med Fabian 2004-05-04)

Direkt aktion anses både snabbare och effektivare än parlamentariska lösningar. Man räknar med att den enda tänkbara åtgärden mot en brett förankrad betalningsvägran skulle vara att införa nollltaxa i kollektivtrafiken. "För de kan ju inte stänga av tunnelbanan, då skulle hela Stockholm falla ihop." (Emil 2004-04-17)

Invändningen att plankning är osolidariskt mot betalande resenärer ser Emil som en konsekvens av att kritikerna ofta inte tänker tillräckligt långt. Man har en generell föreställning om att avgifter ska betalas och ser därför inte de möjligheter till omorganisering som faktiskt existerar. Dessutom verkar det finnas en allmän intolerans gentemot plankning på tunnelbanan, som går att kontrastera mot den utbredda tolerans som han upplever gäller parkeringsavgifter för bilar. När dessa inkrävs talar man om "p-lise-terror", trots att fusket med parkeringsavgifterna vida överskrider plankandet. På grund av denna intolerans utbryter istället "moralpanik" då organisationen uppmanar till plankning. (Emil 2004-04-17) Att i likhet med Ludvig Rasmusson (2002) hävda att den som är missnöjd med kollektivtrafiken borde låta bli att åka med den är orealistiskt, menar plankar.nu. Det finns helt enkelt inget rimligt alternativ till att använda sig av kollektivtrafiken. Att cykla eller gå är oftast alltför

tidskrävande, menar man. (t ex Johannes 2004-04-20; Fabian 2004-05-26) Ett annat argument mot att betala biljetter av solidaritetsskäl är att landstingets dåliga ekonomi inte beror på plankandet, utan på den borgerliga styrelsens medvetna misskötsel av finanserna under förra decenniet.⁹ Istället för att visa solidaritet med det nuvarande systemet bör man sluta upp bakom dem som slås ut av detta system och saknar betalningsförmåga. När politikerna vänder de svaga ryggen, måste någon hjälpa till att föra deras talan, menar man. (Emil 2004-04-17)

Då jag frågade medlemmar varför de valt att engagera sig just för gratis kollektivtrafik och inte någon annan åtgärd med omfördelade effekter, var ett återkommande svar att just detta mål vore så lätt att uppnå. Oavsett om man ansåg sig vara mot marknadsekonomi i stort eller inte, menade man att just kollektivtrafiken lämpade sig ovanligt dåligt för konkurrensutsättning, eftersom "ingen ändå bygger egen räls och börjar köra egna tunnelbanelinjer". Det enda man kan konkurrera med är arbetarnas villkor och turtätheten, vilket undantagslöst innebär nackdelar även för resenärerna. (Rasmus 2004-04-20)

"VI VILL BETALA"

Ett samhälle för alla människor är ingen jävla utopi. Det är bara väldigt mycket motvind just nu. (Rasmus 2004-04-20)

Under den period då jag genomförde mina intervjuer höll plankanu på att förbereda en informationskampanj som gick under arbetsnamnet "Vi vill betala". Syftet med kampanjen var att betona den skattefinansiering av kollektivtrafiken som plankanu förespråkar. Det organiserade plankandet är som nämnts ovan endast en tillfällig lösning på akuta ekonomiska problem, samt en politisk protestaktion. En skattefinansiering av kollektivtrafiken skulle innebära en rättvisare fördelning av kostnaderna, menar man, eftersom avgiften skulle räknas ut proportionerligt mot inkomsten. Enligt en uträkning som tidskriften *ETC* publicerat, skulle alla kollektivtrafikanter i Stockholm med en månadsinkomst på under 40 000 kronor tjäna på den skattehöjning som skulle bli nödvändig för att kompensera inkomstbortfallet från biljettintäkterna. (Ehrenberg och Ljunggren 2003) Bilisterna skulle visserligen förlora på detta, men om "man åker bil och förstör för alla oss andra" får man ta sitt ansvar och betala för det, menar Rasmus. (2004-04-20) Vinsterna med en skattefinansierad kollektivtrafik är många, tycker man. Låginkomsttagare gynnas, omfattande besparingar kan göras och resurser

⁹ I protest mot den så kallade Robin Hood-skatten, som syftade till en omfördelning av resurser över landet, lät man under 1990-talets början det belopp som betalades ut till andra landsting bilda ett underskott i budgeten. (Ehrenberg och Ljunggren 2003)

fördelas om från spärrar och kontrollanter till ökad turtäthet och bättre service. Om fler väljer att nyttja den kollektivtrafik de hur som helst betalar för görs också samhälleliga vinster i form av minskade bilköer och förbättrad miljö. (Emil 2004-04-17; Rasmus 2004-04-20)

”Gratis kollektivtrafik är alltså ett sätt att ta från de allra rikaste och ge till alla andra”, skriver plankan på sin hemsida. (www.planka.motkraft.net: ”P-kassans åsikter”) Dessutom, menar Rasmus, skulle folk må bra av att åka tunnelbana ”istället för att sitta i sina bilar och sura och köa och förstöra miljön”. (2004-04-20) När man hör dessa argument frågar man sig varför politikerna inte satsar på ett så fördelaktigt alternativ. Mina informanter menar att det i huvudsak ligger ideologiska skäl bakom politikernas ställningstaganden. Alla partier har ryckts med i den liberaliseringsiver som förkunnar marknadens välgörande effekter. Trångsynta kostnadskalkyler har ersatt ett samhällsekonomiskt helhetsperspektiv, och även (v) och (mp), som principiellt förespråkar nolltaxa i kollektivtrafiken, har i Stockholmsregionen accepterat avgiftssystemet. Vad gäller de borgerliga partierna, liksom socialdemokratin, nöjer Emil sig med påståendet ”det ligger ju i deras ideologi att det ska vara klassklyftor”. (2004-17-04) På frågan varför man väljer att engagera sig för gratis kollektivtrafik och inte andra omfördelade åtgärder, blir ett vanligt svar ett det vore så lätt att åstadkomma förändringar på detta område. Det enda som skulle krävas är praktiskt taget en skattehöjning. Utan stora och omfattande strukturomvandlingar skulle oerhörda samhälleliga vinster kunna uppnås, konstaterar Rasmus. (2004-04-20).

En särskild satsning för att komma till tals med SL:s anställda har också gjorts. I ett öppet brev förklarar plankarna att de inte är motståndare till deras arbete, utan plankar som en politisk protest. Man framhäver att kampanjens mål inte är att spara in pengar genom att avskeda SL-anställda. Även om vissa yrken, som kontrollant och spärrvakt, kommer att bli onödiga om plankan får sin vilja igenom, kommer dessa arbetare att kunna finna sysselsättning som trivselvärdar eller förare då turtätheten ökas. Särskilt betonas de anställdas arbetsmiljö och säkerhet som områden där en avgiftsfri kollektivtrafik skulle kunna åstadkomma stora förbättringar. (*Öppet brev från plankan till anställda inom SL-trafiken*)

En ambivalent inställning till SL:s anställda framkommer på organisationens hemsida. Å ena sidan betonas att kontrollanter är ”vanliga knegare som de flesta andra”. Spärrvakter och informationspersonal beskrivs som ”snälla som lamm”, och man poängterar att såväl spärrvakter som kontrollanter ofta medvetet tittar bort då någon plankar eller släpper fasttagna tjuvåkare. Å andra sidan varnar man för ”väktare och macho-kontrollanter”, där de senare betecknas som ”välrakade och anabolastinna”. (www.planka.motkraft.net: ”I t-banan” och ”Om kontrollanter”)

FRÅN FARSTA TILL INNERSTAN

Bor man ute i förorten och får ett jobb inne i stan så kan man ta sig till jobbet...och betala för sig genom skatten. Istället för att antingen inte kunna ta sig till jobbet överhuvudtaget eller behöva planka om man är låginkomsttagare eller studerande eller ensamstående förälder.
(Johannes 2004-04-20)

När jag frågar vilken uppgift som han anser vara kollektivtrafikens viktigaste, blir Rasmus först ställd. "Att förflytta människor", svarar han och verkar missnöjd över svarets självklarhet. "Att få folk att röra på sig dit de vill (...) eller dit de måste" fortsätter han och påpekar att det alltid är bra att förflytta sig, se nya platser och att göra nya saker. (2004-04-20) Överhuvudtaget poängterar aktivisterna i planka.nu människors rörlighet som något avgörande för deras vardagliga liv. Transporter är något som genomsyrar vardagen och möjligheten att röra sig i stan beskrivs som en medborgerlig rättighet. (Emil 2004-04-17; Rasmus 2004-04-20) Man går så långt som till att tala om "människors grundläggande behov av att resa (till jobb, vänner, kärleken)". (*planka.nytt. Högre priser och sämre service!*) Eftersom "alla som bor i Stockholm förflyttar sig på något sätt" skulle en indragning av tunnelbanetraffiken "lamslå såväl Stockholms sociala liv som näringslivet". (Rasmus 2004-04-20; www.planka.motkraft.net: "Avgiftsstrejk") Transporterna antas ske i en bestämd riktning, nämligen från stadens förorter in till centrum. Planka.nu är inte ensamma om denna analys. I en artikel i tidskriften *Byggingustrin* beskrivs tunnelbanans inträde i Stockholm år 1950 med frasen: "Äntligen hade de nybyggda förorterna blivit fullvärdiga delar av den växande staden". (Bengtsson 2000) Nu liksom då är det i centrum jobben finns, liksom stadens kulturella utbud. På senare tid har också utvecklingen på bostadsmarknaden lett till att de som bor här hör till en välmående övre medelklass, medan de mindre bemedlade tvingas bosätta sig i stadens utkanter. Därför blir frågan om rörlighet också en klassfråga. "Det handlar om att minska segregationen mellan förorter och innerstan, mellan underklass och medelklass". De som bor långt från stan och därför är i störst behov av kollektivtraffiken är också de som inte har råd att betala för den. Till de andra nackdelar som boende i förorterna för med sig, kommer höga transportkostnader. (Rasmus 2004-04-20) Något av ett moment 22 uppstår i och med att rörlighet för de flesta är en förutsättning för att skaffa sig såväl ekonomiskt som kulturellt kapital, och alternativet till plankning är ofta att stanna hemma. (Rasmus 2004-04-20; *Planka.nu*, broschyr)

”DET ÄR JU DET DET HANDLAR OM”

När jag delade ut flygblad kom det fram en tant till mig och sa: ”Men om vi öppnar spärrarna, då kan ju vem som helst få vara i tunnelbanan.” Men det är ju just det det handlar om. Att vem som helst ska få vara där.
(Rasmus 2004-04-20)

I den inledande texten på organisationens hemsida slår man fast att kollektivtrafiken är ”en del av den ’sociala fabriken’” och ”ett av de slagfält där arbetarklassens välstånd står mot företagets vinstintresse”. (www.planka.motkraft.net: ”Avgiftsstrejk”) Planka.nu menar också att en avgiftsfri kollektivtrafik är ett viktigt steg i återtagandet av det offentliga rummet från kommersiella intressen och hejdandet av de stängsel som utestänger de fattigaste ur stadsplaneringen. Att öppna upp staden syftar till att skapa utrymme för social samvaro fri från pengatransaktioner. (*planka.nytt. Högre priser och sämre service!*) Rasmus uttrycker sig såhär:

Det där med det offentliga rummet tycker jag är extremt viktigt...För det finns ju liksom inte... Bara ett ställe där vem som helst ska få komma och gå som de vill...och det ska vara öppet, och det ska inte vara kallt, och man ska inte behöva köpa någonting och man ska få sitta där om man vill (...) Allting stängs ju och blir varuhus och höga spärrar och arga väktare och liksom...det är så otrevligt. (2004-04-20)

Alla skulle tjäna på ett samhälle som inkluderade samtliga medborgare, menar han. För var ligger det roliga i att låsa in sig? De allra flesta skulle tycka att det var trevligare om spärrar och kontroller försvann. Dessutom är det trevligt att åka tillsammans, att göra saker gemensamt. Detta kommer också att leda till ökad respekt människor emellan. (Rasmus 2004-04-20) I detta antagande får han stöd av Johannes, som säger till mig att han tycker att kollektivtrafiken borde vara allmänning.

Naima: Vad är poängen med det [att göra kollektivtrafiken till allmänning]?

Johannes: Att det gynnar alla, skulle jag säga. Jag menar, ingen kan ju säga sig tjäna på att vissa grupper marginaliseras, eller i värsta fall slås ut ur samhällslivet och hamnar i drogmissbruk och socialbidragsberoende och sånt. Och om man inte har möjlighet att förflytta sig i stan så ökar den risken. (...) Höginkomsttagarna klagar ju på alla uteliggare, så uppenbarligen är de inte så nöjda med den politik som förs.

N: Skulle de inte klaga ännu mer om uteliggarna kom in i tunnelbanan?

J: Jo. (...) Vissa borgerliga politiker har ställt kravet att uteliggarna ska bort från gatorna helt och hållet. Det är bara att flytta problemen, det är inte att lösa problemen. Jag tror att en skattefinansierad kollektivtrafik skulle

bidra till att förhindra bostadslöshet. (...) Att man skulle ha större chanser att klara sig i samhället.

N: Vad skulle bli bättre om uteliggarna kom in i kollektivtrafiken?

J: (...) Det är väl inget ändamål i sig (...), men de skulle känna sig mer välkomna i alla fall. (...) De skulle inte känna sig lika utsatta, lika marginaliserade.

(Intervju med Johannes 2004-04-20)

Genom att exkludera människor som upplevs som obehagliga, till exempel missbrukare och hemlösa, sopar man bara problemen under mattan. Problem löser man inte genom att stänga ute folk, utan genom att hjälpa dem, säger Rasmus. (2004-04-20) Det handlar om att inkludera människor istället för att exkludera dem, och själva samvaron är en av anledningarna till att kollektivt resande föredras framför individuellt. Med spärrar och staket signaleras att människor inte ska få vara med i samhället om de inte kan betala för sig. Men det är inte bara de utslagna som blir lidande av åtskillnaden människor emellan. Flera informanter uttrycker också en uppfattning om att den samhälleliga organisationen och infrastrukturen påverkar individens psyke. Låsta dörrar leder till en låst och inbunden befolkning, medan ett öppnare samhälle tros kunna forma öppnare och mer välmående människor. (Rasmus 2004-05-13; Rasmus 2004-05-13)

Johannes: Det är mer socialt [att åka kollektivt], det skapar en mer öppen och bättre relation till andra, istället för att isolera sig.

Naima: Hurdå "en bättre relation"?

J: Det är ju ett ställe att träffa andra också på...att inte hålla sig på sin kant bara, utan faktiskt *mötas*.

N: Är det viktigt att folk träffas?

J: Ja, det är viktigt.

N: Varför då?

J: För att lära sig konflikthantering, lära sig att mötas, skapa relationer, bli mer öppna och...ja, få en ökad förståelse för andra helt enkelt.

(Intervju med Johannes 2004-04-20)

Denna inställning ska emellertid inte tolkas som att plankarna bokstavligen menar att resenärer i regel knyter nya kontakter eller deltar i någon ömsesidig social samvaro då de färdas med kollektivtrafiken. När jag ber mina informanter att beskriva en typisk resa med kollektivtrafik förekommer i deras berättelser andra resenärer i huvudsak som anonyma ansikten, oftast dolda bakom Metrotidningar. Var och en håller sig till sitt och så långt det är möjligt ser man till att ha ett tomt säte bredvid sig. (Rasmus 2004-05-13; Johannes 2004-05-26) I rusningstid blir andra resenärer direkta hinder eller irritationsmoment, folk trängs, knuffas och står i vägen för varandra. (Fabian 2004-05-26) De enda medaktörer som ägnas

någon egentlig uppmärksamhet är kontrollanterna, som ju helst ska undvika att uppträda under resan. (Emil 2004-05-13) Visserligen konstaterar man att det vore "trevligt" om trafikanterna ägnade restiden åt att umgås med varandra, men samtidigt, påpekar en informant, "det är ju inte så att man sitter och känner 'åh, jag vill hålla alla i handen'". Det är heller inte viktigt, menar han. "Det räcker med att man har bestämt sig för att 'det här gör vi tillsammans' för att det är billigast och bäst". (Rasmus 2004-05-13) Den påtvingade, rent fysiska närheten i kollektivtrafiken kan möjligtvis underlätta social samvaro och leda till åtminstone ytlig kontakt mellan olika samhällsgrupper. (Johannes 2004-05-26) Samtidigt återspeglas det övriga samhällets konflikter på denna begränsade yta. Den vardagliga maktkampen mellan män och kvinnor, fattiga och rika, starka och svaga pågår även här. (Emil 2004-05-13) I regel utnyttjas alltså inte möjligheten att träffa andra på denna arena, men, påpekar en informant, "i kollektivtrafiken finns åtminstone förutsättningarna för möten och mer sociala former av resande". (Johannes 2004-05-26)

4. Från Farsta till det öppna samhället

I detta kapitel sammanför jag mina teoretiska utgångspunkter med det empiriska material som presenterats i kapitel 3. I det första stycket diskuterar jag free-riding och solidaritet, och hävdar att plankanu undviker konflikten mellan dessa två principer genom att förespråka ett abrupt brott mellan ett avgifts- och ett skattefinansierat system. I stycke två och tre försöker jag reda ut vilken innebörd organisationen ger kollektivtrafiken i sin samhällsanalys. Jag kommer att påstå att plankanu tillskriver kollektivtrafiken en dubbel roll, jämförbar med den tidigare presenterade tolkningen av plats som dels territorium, dels en rumslig erfarenhet. I stycke två behandlas den förstnämnda av dessa kollektivtrafikens två roller, varpå den andra diskuteras i stycke tre. Sist presenterar jag i en sammanfattande och avslutande diskussion uppsatsens huvudsakliga slutsatser.

SMÅFIFFLER ELLER SOLIDARITET?

Vid studiens början ställde jag mig frågan om medlemmarna i plankanu rättfärdigade sitt användande av free-riding som metod genom att hänvisa till institutioners bristande leveransförmåga eller upplevelsen av en obalans i ekonomiska relationer, liknande de som fick Björklund Larsens (2003) småfiffflare att ta rättvisan i egna händer. Vi kan nu konstatera att något sådant resonemang inte förs i organisationen. Plankanu tar varken tillbaka vad man anser sig ha betalat för mycket, eller protesterar mot höga företagsvinster. Istället ifrågasätter man den kapitalistiska ekonomiska logik som säger att varje tjänst ska betalas omedelbart av den som nyttjar den, och förespråkar istället en mer långsiktig reciprocitet, där betalning sker efter förmåga och därför leder till en omfördelning såväl mellan medborgare som över livscykeln. Detta skifte innebär en växling från det kontraktbaserade privata utbytet, till en kommandostyrd offentlig finansiering. Man motiverar detta med hänvisning till bristen på alternativ till nyttjande av kollektivtrafiken, i synnerhet då det gäller de svagaste grupperna i samhället. Det skenbart frivilliga kontraktet är i själva verket för samhällets svaga grupper ett tvång. Det tvånget bör utsträckas till att gälla alla, menar plankarna. För att ingen ska behöva avstå en oproportionerligt stor andel av sin inkomst bör betalning ske via en progressiv beskattning. Att ekonomiskt bryta ner det betalssystem som finns idag anses vara det effektivaste sättet att förändra det. Man uppmanar också alla att verka för att denna påverkansmetod ska vinna moralisk acceptans i befolkningens breda lager. Aktivisterna menar att de som betalar avgifter av solidaritet gör sig själva en otjänst genom att reproducera ett system som missgynnar dem. Trots goda intentioner slår metoden tillbaka i ett slags jujitsu-teknik. (Kearney 2000) Den solidaritet som förespråkas av betalande resenärer är

enligt medlemmarna en solidaritet med det rådande systemet, medan organisationen tar ställning för de grupper som detta system slår ut. Det är svårt att låta bli att dra paralleller till den klassiska motsättningen mellan reformister och revolutionärer inom socialistisk tradition. På liknande sätt som revolutionära socialister resonerar är det inte för gradvisa förbättringar inom systemets ram som plankanu i första hand verkar. Dessa vore visserligen bättre än inga förändringar alls, men plankarnas strategi syftar till en total omkullkastning av avgiftssystemets princip, vilken skulle öppna för ett uteslutande skattefinansierat system. Plankanu betonar att beteendet uppstod före organisationen, och ser det utbredda plankandet som ett bevis på en folklig uppslutning för sina krav. Genom att göra sig till "språkrör" för samtliga plankare "tvångsansluter" man dessa, åtminstone retoriskt, till sin vision om nolltaxa och skattefinansierad kollektivtrafik. Jonas Engman definierar termen "dramaturgi" som sättet på vilket relationen mellan aktör, rum och medier utnyttjas för kommunikation. (Engman 1995:99) Vi har här sett exempel på hur plankanu, genom att inordna plankande kollektivtrafikanter i sin dramaturgi, förmedlar bilden av en uppslutning bakom organisationens krav som kanske inte har något verklig motsvarighet. Tvärtemot vad man ibland tycks förutsätta finns ju inga garantier för att alla som befinner sig inom kollektivtrafikens område utan biljett skulle vara beredda att betala avgiften via skattsedeln. Kanske är den inbitne plankaren även skattesmitare. Detta verkar emellertid inte bekymra plankanu, som nöjer sig med att konstatera att allt plankande, oavsett motiv, för tillfället gynnar organisationens strategi.

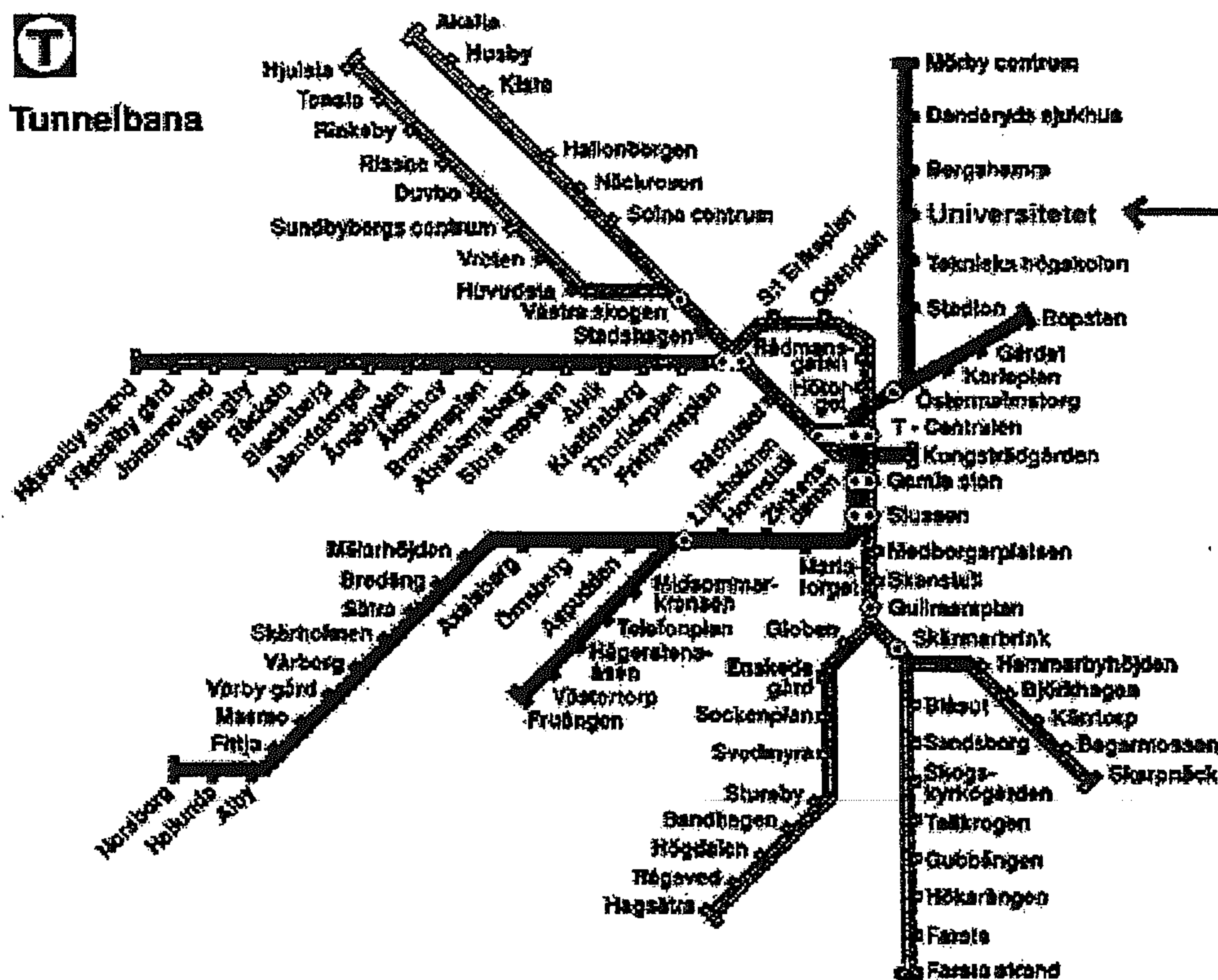
Aktivisterna hävdar att just kollektivtrafiken är ett område som skulle lämpa sig ovanligt bra för skattefinansiering, eftersom det råder en monopolsituation där delar av kostnaderna redan betalas med skattemedel. Att en omställning till skattefinansiering vore enkelt genomförbar lyfts fram som en av anledningarna till deras engagemang. Jürgen Habermas skriver att marknadslagarnas förmåga att sätta sig själva i rörelse ofta gör att de uppfattas som av naturen givna, medan statens lagar uttryckligen måste stiftas. (Habermas 1998:71) Det är delvis eftersom biljettpriset inte följer marknadslagarna, utan anses höra till en politisk sfär som plankanu ser det som berättigat och lönsamt att protestera mot dem. Trots att deras motivation ser annorlunda ut, har alltså Björklund Larsens (2003) observation om de samhällseliga sfärernas överlappning betydelse även här. Gränserna mellan privat och offentligt ifrågasätts, men inte på grund av missnöje med tjänsteutbudet. Istället menar jag att motståndet härrör ur plankanus syn på kollektivtrafikens roll i samhället.

FYSISK OCH SOCIAL RÖRLIGHET

På samma sätt som de spanska feministerna (Sundman 2003) gjorde gatan till ett symboliskt slagfält för kampen mot manssamhället, gör plankarna kollektivtrafiken till slagfält i sin kamp mot ett segregerat kapitalistiskt samhälle, där de svagaste i samhället slås ut med medelklassens goda minne.

När man talar om kollektivtrafik i termer av ett territorium där sociala händelser utspelar sig, är det människors möjlighet att förflytta sig som beskrivs. Rörelse anses fundamentalt för att kunna delta i samhället, framförallt möjligheten att röra sig från stadens utkanter till dess centrum. Kollektivtrafiken blir här medlet för förflyttning från en icke-plats ("bebyggelse") till en plats ("monument"). Den segregation som har uppstått mellan stadskärna och förort motverkas genom människornas rörlighet. Man poängterar även vikten av att innerstadsbor förflyttar sig till förorten för att "se nya saker", trots att man samtidigt konstaterar att förflyttelse i denna riktning inte är lika angelägen, "i förorten finns ju ingenting". Segregationen begränsar allas rörlighet, men vissa låses in "där allt finns", medan de underprivilegerade grupperna sitter fast "där inget finns". Situationen förvärras av att dessa sistnämnda inte ens har den teoretiska möjligheten att (på ett regelenligt sätt) bryta sin isolering. De bättre bemedlade har ju egentligen varje chans att förflytta sig utåt i periferin, trots att de i praktiken väljer att hålla sig till "sina" centrala stadsdelar. Klein beskriver hur sekulära riter på offentliga platser i det moderna samhället ofta tar formen av "symboliska resor". Hon citerar en informant ur en kollegas studie, som menar att dessa resor "gör det möjligt för människor att 'förändra relationen till sin stad', och tillåta olika grupper att komma samman och korsa 'politiska, ekonomiska, religiösa och etniska barriärer'". (Kugelmass 1991: 453, op. cit. Klein 1995b:24) Hos plankarna konkretiseras denna symboliska resa i den faktiska, vardagliga färden till jobb, vänner eller hem.

Ett återkommande argument är att människor är beroende av kollektivtrafiken, eftersom de arbetar i centrum och bor i stadens ytterkanter. Alternativet till att plankarna antas för många vara att stanna hemma. Christina Garsten diskuterar arbetslivets nygamla krav på flexibilitet, en rörlighet som hon menar nu presenteras som något lockande istället för ett tvång som medför otrygghet. (Garsten 2003:59) Även Bauman tar upp rörlighetens ökande betydelse i samhällslivet, som han menar leder till individualisering och försvagning av kollektiva identiteter. (Bauman 1995: kap.3 och 8.3) Man skulle kunna tänka sig att medlemmarna i plankarna ger uttryck för en anpassning till idealen om flexibilitet och rörlighet då de hävdar att möjligheten att färdas bör vara en demokratisk rättighet. Men det finns också en annan möjlig tolkning, som jag här vill förorda. Jag menar att den fysiska och



Ett socialt skyddsnät?

geografiska rörligheten hos plankan utgör en direkt motsvarighet till, och förutsättning för, rörlighet i social bemärkelse. Kollektivtrafiken erbjuder periferins mindre bemedlade invånare att ta sig till centrum, få del av dess utbud av jobb och nöjen och att samla på sig ekonomiskt och kulturellt kapital. En utestängning från denna transportmöjlighet utgör ett hinder för att delta i centrumets sociala liv och låser svaga grupper vid sina positioner. Att motverka den geografiska segregationen är samtidigt att motverka klassklyftorna, och i arbetet för detta spelar kollektivtrafiken en avgörande roll.

TILLSAMMANS PÅ "DE NEDFRUSNA MÖTENAS PLATS"

Emellertid begränsas inte kollektivtrafikens betydelse till att transportera människor från samhällets periferi till dess centrum. Kollektivtrafiken är också en rumslig erfarenhet i sig. Här uppstår en gemenskap, människor reser tillsammans och det är betydelsefullt. Att öppna kollektivtrafiken är att vidga det offentliga rummet, en uppgift som anses angelägen i tider av privatiseringar. Tillträde till detta offentliga rum är avgörande för att inbegripas i samhället. Den stationära samvaron (Bauman 1995:44f), att "bara få vara", oavsett vem man är, hur man ser ut och vilka resurser man förfogar över, är en viktig rättighet enligt organisationens

egalitära ideologi. Plankarna hävdar liksom Low (2003) att stängsel och vakter leder till segregation mellan olika samhällsklasser. Att skapa en exklusiv miljö sopar bara problemen under mattan, menar man. I själva verket förvärras situationen för de exkluderade, särskilt då det gäller de hemlösa, som inte har någonstans att ta vägen då tillträde till inomhusmiljöer avgiftsbeläggs. Utestängning från kollektivtrafiken innebär utestängning ur samhällsgemenskapen. Dessutom, menar man, skulle alla vinna på ett öppnare samhälle, där alla är välkomna och atmosfären andas trevnad. Hinder mellan människor skapar konflikter, vilket tar sig ett konkret uttryck i SL-anställdas otrygga arbetsmiljö. Skulle kollektivtrafiken skötas gemensamt skulle den också kunna drivas effektivare, genom omfördelning av resurser från repressiva åtgärder till serviceverksamhet. Utifrån ovanstående kan flera slutsatser angående plankanus dramaturgiska konstruktion av kollektivtrafikens rum dras. (Jfr Engman 1995:99) Platsen avgränsas idag av stängsel och spärrlinjer som utestänger vissa och segregerar olika befolkningsskikt. De aktörer som rör sig i detta rum är dels plankarna, vilka man väljer att betrakta som ett enat kollektiv med uppslutning bakom organisationens krav, dels betalande resenärer som i de allra flesta fall, av okunskap eller "falsk" moralkänsla, väljer att acceptera ett system som dels missgynnar dem själva, dels bidrar till utslagning av svaga individer och grupper. Dessa svaga kan vara hemlösa, som genom stängsel eller i värsta fall med våld tvingas bort från den plats organisationen anser vara allmänning, men de kan också vara illegala invandrare, som löper risken inte bara att bli avvisade från rummet utan även från landet. På grund av de papperslösa invandrarnas utsatta situation (denna grupp är kanske den enda som verkligen utsätter sig för en allvarlig risk då den färdas olovligt i kollektivtrafiken) väljer man att i solidaritet betala deras färdbevis. Övriga aktörer på arenan är SL:s anställda: spärrvakter, kontrollanter och fram tills nyligen tågvärdar och informationspersonal; samt patrullerande väktarpersonal. Det finns en ambivalens i plankanus hållning till dessa grupper av anställda. Å ena sidan är de arbetare som alla andra, egentligen tillhörande de mindre bemedlade skikt som organisationen i ett större perspektiv kan anses företräda. Å andra sidan är de "maktens lakejer", som på ett i värsta fall våldsamt och brutalt sätt motarbetar organisationens verksamhet. En glidande skala för kategorisering av SL-personal utkristalliserar sig, där den ena änden utgörs av spärrvakter, tågvärdar och informationspersonal, vars uppgifter egentligen inte berör plankarna nämnvärt. Dessa beskrivs som snälla, beskedliga och oftast direkt hjälpsamma. I skalans andra ände återfinns de inhyrda väktarna, som uppfattas som våldsbenägna, oprofessionella och direkt illvilliga. Mer komplicerad blir bilden då det kommer till skalans mittpunkt, kontrollanterna, där konflikten mellan rollerna arbetare respektive motståndare blir som tydligast. Lösningen tycks finnas i

det kanske triviala konstaterandet att det är skillnad mellan kontrollanter och kontrollanter. Där yrkesrollen inte utgör något tydligt riktmärke blir det istället den personliga attityden som får ligga till grund för bedömningen. Planka.nus ambivalens leder också till dubbla uttryckssätt: å ena sidan varnas medlemmarna för kontrollanters nitiska hårdhänthet, å den andra anstränger man sig för att komma till tals med SL:s personal genom ett öppet brev.

Det verkar som om kollektivtrafiken enligt Augé (1995) skulle räknas som en icke-plats. De händelser som utspelas kan tecknas i termer av transit och utväxling, det är passagerare som förflyttas, och information förmedlas genom opersonlig, symbolbetonad kommunikation. Men den anonyma gemensamma identitet som icke-platsen skapar, verkar vara just vad plankanu värnar om. Man åker tillsammans med främlingar, men dessa främlingar är en del av en samhällsgemenskap. Man skulle kunna anta att kollektivtrafiken här fungerar som en "gränsutplånare", en institution som suddar ut vardagens hierarkier, på samma sätt som Tova Höjdestrand beskriver vodkadricket i Ryssland. (2003:158) Men detta tycks inte ge en heltäckande beskrivning av hur plankarna ser på saken. Visserligen poängterar man att olika grupper får tillfälle att komma varandra fysiskt nära i kollektivtrafiken, vilket motverkar den totala segregationen och xenofobin. Men det är inget jämlikt kollektiv man uppgår i då man träder in som en av passagerarna på bussen, pendeltåget eller tunnelbanan. Tvärtom återfinns här alla de hierarkier som präglar samhället i stort. Trots detta, eller kanske just därför, blir det särskilt viktigt att finnas här. För att tala med Bauman, "being aside matters", om inte för den enskilde resenären så åtminstone ur ett helhetsperspektiv (1995:50). De figurer som sveper förbi i uppmärksamhetens utkant är visserligen i en mening osynliga för mig då jag banar min väg över perrongen, eller slår mig ner på sätet bredvid, envist stirrande ut genom fönstret eller ner i min medhavda tidning. Men poängen här är att också det osynliga existerar. I det ögonblick jag väljer att blunda för din närvaro, genom att vända bort blicken eller ta ett steg åt sidan för slippa orsaka oönskade möten, erkänner jag den samtidigt. Det är först när jag kan se tvärs igenom dig eller fortsätta min utstakade väg utan att behöva väja, eftersom du inte alls närvarar utan befinner dig långt ute i en förort, som du verkligen har utplånats ur mitt medvetande. I kollektivtrafiken möts människor sällan, men den samvaro som uppstår genom att "vara bredvid" varandra medvetandegör den ene om den andres existens. Att utestängas från kollektivtrafikens rum blir därför synonymt med att uteslutas ur samhällsgemenskapen. Så länge man utgör en del av den suddiga massa av människor och materia som bildar vardagslivets fond, finns fortfarande möjligheten att lyckas träda ut ur helhetsbilden, bli en person och skapa ett möte. (Bauman 1995:50) Det har hävdats att möjligheten i sig är "plus que la réalité", varandets både

ursprung och grundsten. (Blanchot 1973: 58f op. cit. Bauman 1995:68) Det är denna möjlighet som aktivisterna i planka.nu värnar om.

SLUTORD: SOLIDARITET OCH SAMVARO I KOLLEKTIVTRAFIKEN HOS PLANKA.NU

Jag stipulerade i början av denna uppsats en motsättning mellan planka.nus solidariska ideal och organisationens free-riding-metod. Vi har ovan sett att denna motsättning endast var skenbar, eftersom plankningen endast används som en akut åtgärd samt som politiskt påtryckningsmedel. Istället menar plankarna att betalande resenärer i sin "moralpanik" tillämpar en strategi som slår tillbaka mot dem själva genom att reproducera ett system som missgynnar alla genom ständigt höjda priser och utestängning av svaga grupper. Den "solidaritet" som bygger på att var och en ska "göra rätt för sig" är enligt detta synsätt en falsk solidaritet som underbygger det kapitalistiska system som förutsätter utslagning. Planka.nu erbjuder genom p-kassan en trygghet för dem som ser sig tvungna eller motiverade att resa utan giltigt färdbevis, samtidigt som organisationen företräder plankarna i samhällsdebatten. Genom att förmedla en bild av kollektivtrafikens dramaturgi som delad mellan förtryckta (plankare, hemlösa och illegala invandrare), förtryckare (väktare och kontrollanter) och passiva (betalande resenärer, spärrvakter och informationspersonal) lyckas man dra nytta av det utbredda plankandet i argumentationen för ett mer egalitärt samhälle. Istället för att i reformistisk anda försöka påverka prissättningen vill organisationen genom betalningsvägran orsaka avgiftssystemets kollaps, varpå man antar att skattefinansiering skulle bli nödvändig.

Vidare har jag diskuterat kollektivtrafikens roll hos planka.nu. Jag har föreslagit att denna tillskrivs en dubbel betydelse. Å ena sidan uppträder kollektivtrafiken som ett territorium, där förflyttning av människor från stadens periferi till dess centrum sker. Å den andra är kollektivtrafiken en egen rumslig erfarenhet, en samhällsgemenskap som kan vara inkluderande eller exklusiv. I båda dessa bemärkelser blir kollektivtrafikens uppgift att överbrygga de socioekonomiska klyftor som idag förstärks genom Stockholms segregerade geografiska struktur. I strid med Augés (1995) föreställning om icke-platsens främlingskapande effekter, blir icke-platsens anonyma kollektiv enligt detta synsätt en smältdegel där föreställningen om en samhällsgemenskap tar konkret form. Trots att den samvaro som förekommer handlar mer om att "vara bredvid" än att "vara med", och trots att vardagens maktkamp och hierarkier närvarar även här, blir deltagandet på den arena kollektivtrafiken utgör viktigt. Utestängning från kollektivtrafikens rum motsvarar uteslutning ur samhällsgemenskapen. Genom en avgiftsfri kollektivtrafik vill planka.nu bidra till ett öppnare och mindre segregerat samhälle.

5. Referenser

LITTERATUR

- Alfredsson, Björn och Berndt, Roland 2002 *Att tåla en jämförelse. SL:s utveckling under 90-talet* AB Storstockholms Lokaltrafik
- Augé, Marc 1995 *Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity* Verso: London och New York
- Aull Davies, Charlotte *Reflexive Ethnography. A Guide to Researching Selves and Others* Routledge: London och New York
- Bauman, Zygmunt 1995 *Life in Fragments. Essays in Postmodern Morality* Blackwell: Oxford och Cambridge
- Bengtsson, Ulla "T-banan 50 år: en ryckig resa från folkhem till storstad" *Byggindustrin* 2000/28
- Björk, Corinna "Christian vill att alla ska plankas" *Aftonbladet* 20/11 2003
- Björklund Larsen, Lotta 2003 *Robin Hood och rättvisan* i Garsten och Sundman (red) 2003
- Engman, Jonas *Socialdemokratisk första maj i Stockholm. Att fira politisk tillhörighet* i Klein (red) 1995a
- Ehrenberg, Johan och Ljunggren, Sten "SL-kortet behöver inte höjas!" *Dagens ETC* 2003-10-24
- Garsten, Christina 2003 *Nutida nomader: rörlighet och marknadskultur bland uthyrda konsulenter* i Garsten och Sundman (red) 2003
- Garsten, Christina och Sundman, Kerstin (red) 2003 *Moderna Människor. Antropologiska perspektiv på samtiden* Liber förlag
- Habermas Jürgen 1998 *Borgerlig offentlighet* Arkiv förlag: Lund
- Holland, Dorothy och Lave, Jane (red) 2001 *History in Person. Enduring Struggles, Contentious Practice, Intimate Identities* School of American Research Press: Santa Fe
- Höjdestrand, Tova 2003 *Vi är i alla fall människor! Att hålla huvudet högt som hemlös i Ryssland* i Garsten och Sundman (red) 2003
- Jasay, Anthony de 1989 *Social Contract, Free Ride. A Study of the Public Goods Problem* Clarendon Press: Oxford
- Kearney, Michael 2001 *Class and Identity: The Jujitsu of Domination and Resistance in Oaxaca* i Holland och Lave (red) 2001
- Klein, Barbro (red) 1995a *Gatan är vår! Ritualer på offentliga platser* Carlssons förlag: Stockholm
- Klein, Barbro 1995b *Inledning* i Klein (red) 1995
- Low, Setha M 2003 *The Edge and the Center: Gated Communities and the Discourse of Urban Fear* i Low och Lawrence-Zúñiga (red) 2003
- Low, Setha M och Lawrence-Zúñiga, Denise (red) 2003 *The Anthropology of Space and Place. Locating Culture* Blackwell Publishing: Oxford
- Nygård, Anna "Pummit.org – plankas till Finland" *Direkt Aktion* 1/2004 (38)
- Palmgren, Nils "Låsta vändkors ska stoppa fuskåkarna i tunnelbanan" *Dagens Nyheter* 2004-03-06
- Petterson, Jesper "Civilklädda kontrollanter nytt vapen mot plankare" *City* 2004-05-19

Rabinow, Paul 2003 *Ordonnance, Discipline, Regulation: Some Reflections on Urbanism* i Low och Lawrence-Zúñiga (red) 2003

Rasmusson, Ludvig "Tjuvåkare snattar" *Vår bostad* 10/2002

Rodman, Margaret C 2003 *Empowering place: Multilocality and Multivocality* i Low och Lawrence-Zúñiga (red) 2003

Sundman, Kerstin 2003 "Gatan" *som politiskt rum i Spanien* i Garsten och Sundman (red) 2003

Wingborg, Mats "Tjuvåkande blir dyrt för alla" *Ordfront* 1-2/2004

ÖVRIGT TRYCKT MATERIAL

Planka.nu (flygblad)

planka.nytt. Högre priser och sämre service! (broschyr)

Öppet brev från plankan.nu till anställda inom SL-trafiken

WEBBSIDOR

www.planka.motkraft.net (2004-04-07)

www.sac.se/org/ (2004-06-09)

www.suf.cc (2004-06-09)

INTERVJUER

"Emil" 2004-04-17 och 2004-05-13

"Rasmus" 2004-04-20 och 2004-05-13

"Johannes" 2004-04-20 och 2004-05-26

"Fabian" 2004-05-04 och 2004-05-26