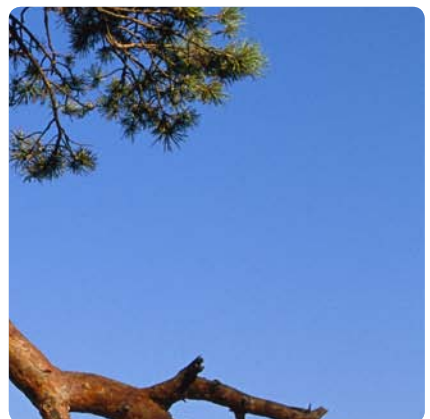


Klimatomställningen och det goda livet

RAPPORT 6458 • NOVEMBER 2011



Klimatomställningen och det goda livet

John Holmberg, Jörgen Larsson, Jonas Nässén,
Sebastian Svenberg & David Andersson

NATURVÅRDSVERKET

Beställningar

Ordertel: 08-505 933 40

Orderfax: 08-505 933 99

E-post: natur@cm.se

Postadress: CM Gruppen AB, Box 110 93, 161 11 Bromma

Internet: www.naturvardsverket.se/publikationer

Naturvårdsverket

Tel: 010-698 10 00, fax: 010-698 10 99

E-post: registrator@naturvardsverket.se

Postadress: Naturvårdsverket, SE-106 48 Stockholm

Internet: www.naturvardsverket.se

Länsstyrelsen i W län

Tel: 023-8100, fax: 023-81386

E-post: dalarna@lansstyrelsen.se

Postadress: Länsstyrelsen, SE-791 84 Falun

Internet: www.lansstyrelsen.se/dalarna

ISBN 978-91-620-6458-7

ISSN 0282-7298

© Naturvårdsverket 2011

Elektronisk publikation

Grafisk produktion: Fidelity Stockholm

Omslagsfoto: Lars Thulin, Johnér



Förord

Efter Naturvårdsverkets årligt återkommande evenemang Klimatforum föddes senhösten 2008 en idé om att försöka få till en diskussion kring föreställningen att minskningar av växthusgasutsläpp alltid medför upppoffringar. 2008 hade Klimatforum som ett tema ”Konsumtionens klimatpåverkan (utgiven som rapport 5903) och som sluttalare framträdde Chalmersprofessorn John Holmberg med en presentation av projektexempel där minskning av klimatpåverkande utsläpp hade gått hand i hand med andra socialt önskvärda utfall. I efterarbetet som följde på Klimatforum diskuterades möjligheterna att skapa ett forskningsprojekt på temat att livsstilsförändringar som vore gynnsamma för klimatomställningen av samhället också borde kunna vara gynnsamma för människors välbefinnande.

Naturvårdsverket har därför finansierat en forskningsinsats för att låta en forskargrupp genom litteraturstudier och egna teoretiska analyser koppla samman forskning om klimatomställning och om välbefinnande och ställa frågor som:

- Vilka faktorer som uppmuntrar välbefinnande kan också vara positiva ur klimatsynpunkt? Ett exempel är att kulturupplevelser kan öka välbefinnandet samtidigt som det är en typ av konsumtion som har en relativt låg energiåtgång.
- Vilka faktorer som uppmuntrar välbefinnande kan vara negativa ur klimatsynpunkt? Individuell rörlighet är t ex positivt för välbefinnandet men det kan vara negativt ur klimatsynpunkt.
- Går det att sammanställa kunskapsläget vad gäller kopplingarna mellan klimatpåverkan och välbefinnande: på vilka sätt går de hand i hand, är motstridiga eller oberoende av varandra.
- Går det att identifiera kunskapsluckor och intressanta frågeställningar. Vad av sådana luckor och frågeställningar är ”vetbart”, dvs vad går att belysa med hjälp av empirisk forskning.

Det övergripande syftet var att ta fram kunskap som kan bidra till en ekologiskt hållbar utveckling med fokus på klimatområdet i Sverige. Forskningsinsatsen avsåg att kunna ge underlag till ett eventuellt kommande forskningsprogram.

Forskningsuppgiften har utförts av Jörgen Larsson och Sebastian Svenberg vid Göteborgs Universitets Sociologiska Institution i samarbetet med John Holmberg, Jonas Nässén och David Andersson från Chalmers Tekniska Högskolas avdelning för Fysisk Resursteori, och uppdraget redovisas i denna rapport.

Kristian Skånberg varit Naturvårdsverkets projektsamordnare. Forskarna svarar själva för rapportens innehåll, varför den inte kan åberopas som Naturvårdsverkets ståndpunkt.

Innehåll

FÖRORD		3
1	SAMMANFATTNING	7
2	SUMMARY	8
3	INTRODUKTION	9
4	TEORIER OM DET GODA LIVET	12
4.1	Objektiva mått	12
4.1.1	Inkomst, preferenser och välbefinnande	12
4.1.2	Levnadsnivåundersökningar	13
4.1.3	Capabilities	14
4.1.4	Andra välfärdsmått – ett index eller många indikatorer?	15
4.2	Subjektiva teorier	17
4.2.1	Affektiva tillstånd och Livstillfredsställelse	17
4.2.2	Absoluta eller relativa behov?	18
4.2.3	Mål – strävan eller uppfyllelse?	20
4.2.4	Värderingar	20
4.2.5	Metodologiska frågor	21
4.3	Diskussion	22
5	LYCKANS BESTÄMNINGSFAKTORER	24
5.1	Storskaliga samhällliga faktorer	25
5.2	Yttre livsvillkor	26
5.3	Observerbara individuella faktorer	26
5.4	Psykologiska faktorer	28
5.5	Diskussion om betydelsen av normer och värderingar	30
5.5.1	Normer	30
5.5.2	Postmateriella värderingar	31
6	ANALYS AV KOPPLINGAR MELLAN KLIMATOMSTÄLLNINGEN OCH MÄNNISKORS LIVSKVALITET	34
6.1	Övergripande samband	35
6.2	Arbetstidsförkortning	39
6.2.1	Arbetstidsförkortningens effekter på växthusgasutsläppen	40
6.2.2	Arbetstidsförkortningens effekter på välbefinnandet	44
6.3	Förändrad konsumtionsmix: ökad tjänstekonsumtion	48
6.4	Stadsutveckling för minskad energianvändning	51
6.4.1	Bilen	52
6.4.2	Förtätning, tillgänglighet och kortare resor	55
6.4.3	Olika alternativ inom stadsutveckling	59

7	PRAKTIKERSPEKTIVET OCH MILJÖPÅVERKAN I VARDAGEN	61
7.1	Klimatpåverkan, innovation och förändring av praktiker	64
7.2	Praktiker och livskvalitet	65
8	FRAMTIDA FORSKNING	67
9	KÄLLFÖRTECKNING	69

1 Sammanfattning

Den samhällspolitiska diskussionen om omställningen mot långsiktigt hållbara utsläppsnivåer domineras alltjämt av förhoppningen att teknologiska landvinningar ska hjälpa oss att minska utsläppen av växthusgaser utan att kräva direkta livsstilsförändringar. Men även den kontrasterande föreställningen syns i debatten. Enligt denna är det dags att inse att tekniska lösningar är otillräckliga och att uppoffringar i form av beteendeförändringar, som minskat flygande och bilåkande kommer att krävas. Uppfattningen att förändringar av beteende och livsstil medför en negativ inverkan på människors livskvalitet är så pass allmänt omfamnad att den i sig kan utgöra ett hinder för att få till stånd en politisk förändringsprocess mot minskad klimatpåverkan. Samtidigt finns det väldigt lite forskning som undersökt det faktiska förhållandet mellan minskade utsläpp och livskvalitet, och den forskning som ändå gjorts har kommit till skilda slutsatser. Den här rapporten är en ingång till en utforskad och spännande tredje väg in i klimatfrågan, där kopplingen mellan välbefinnande och klimatpåverkan granskas och där vi ställer oss frågan om ett större fokus på människors välbefinnande rent av skulle kunna vara en drivkraft snarare än ett hinder för en hållbar utveckling på vissa områden

Rapporten inleds (kap. 4) med en redogörelse för olika teorier om vad som kännetecknar ett ”gott liv” och hur det kan mätas. Kapitel 5 beskriver olika samhälleliga och individuella faktorer som enligt forskningen påverkar välbefinnandet. Vi redogör även för det lilla forskningsfält som explicit undersökt kopplingar mellan välbefinnande och växthusgasutsläpp. Rapportens bidrag till forskningen återfinns i kapitel 6 och utgörs av en analys av tre områden som vi anser är särskilt intressanta. Ett sådant område är stadsutvecklingen, som utgör en central förutsättning både för människors möjligheter att minska sina växthusgasutsläpp och möjligheter till ett högt välbefinnande. Forskningsresultat inom detta område visar att valet av transportmedel och pendlingsavstånd, utöver påverkan på växthusgasutsläpp, har en stor inverkan på välbefinnande och stress. Vi undersöker även vad en förändrad konsumtionsmix, mot mer tjänster och mindre prylar, skulle innebära för utsläppen av växthusgaser och för människors välbefinnande. Ett annat centralt område utgörs av tidsanvändningen, bland annat vad gäller prioriteringarna mellan arbete och fritid.

Vi avslutar (kap. 7) med en diskussion om hur kopplingar mellan hushållens växthusgasutsläpp och välbefinnande skulle kunna analyseras med utgångspunkt i så kallad ”practice theory” där praktiker (t ex pendling, semesterresande och matlagning) utgör de centrala analysobjekten. En praktiks klimatpåverkan kan analyseras genom att se till den samlade konsumtion den genererar. Genom att välja utförandet av olika praktiker som grund för analysen blir det möjligt att jämföra klimatpåverkan och välbefinnande på ett mer tillfredsställande sätt. Avslutningsvis (kap. 8) identifieras frågor för framtida forskning som vi tror kan vara viktiga för att bidra till ny förståelse inom detta kunskapsområde.

2 Summary

The societal discussion on the transition towards long-term climate targets is dominated by the idea that technological improvements can solve the problem without any need for changes of lifestyle. Others oppose to this belief and instead point to an urgent need for sacrifices such as reduced air and car travel. The notion that lifestyle changes would imply reduced quality of life is so widely embraced, that it in itself may constitute an obstacle to bringing about a political change towards reduced greenhouse gas emissions. But the limited amount of research that has examined the actual relationship between emission reductions and quality of life has not come to any clear conclusions. This report is an entrance to an exiting and unexplored “third way” in the climate discussion, where we pose the question whether a greater focus on human welfare could, quite contrary to common beliefs, become a driving force towards sustainable development rather than an obstacle, once we get the facts straight.

The report begins (Ch. 4) by giving an account of the various theories about what characterizes a “good life” and how it can be measured. Chapter 5 describes the various societal and individual factors that have been proven to affect individual well-being. We also look at the research that explicitly investigates the links between well-being and greenhouse gas emissions. The report’s main contribution to this field of research is given in Chapter 6 and consists of an analysis of three areas that we think are of particular interest to this issue. The first area of interest is urban development, which affects the conditions for people both with respect to reducing their greenhouse gas emissions and with respect to realizing a high level of well-being. Research in this area shows that the choice of means of transport and commuting distance, beyond the impact on greenhouse gas emissions, have a major impact on well-being and stress levels. We also examine what a change in consumption, more services and less material goods would have on greenhouse-gas emissions, and to human well-being. The third key area identified is individuals’ use of time, particularly in the priorities between work and leisure time.

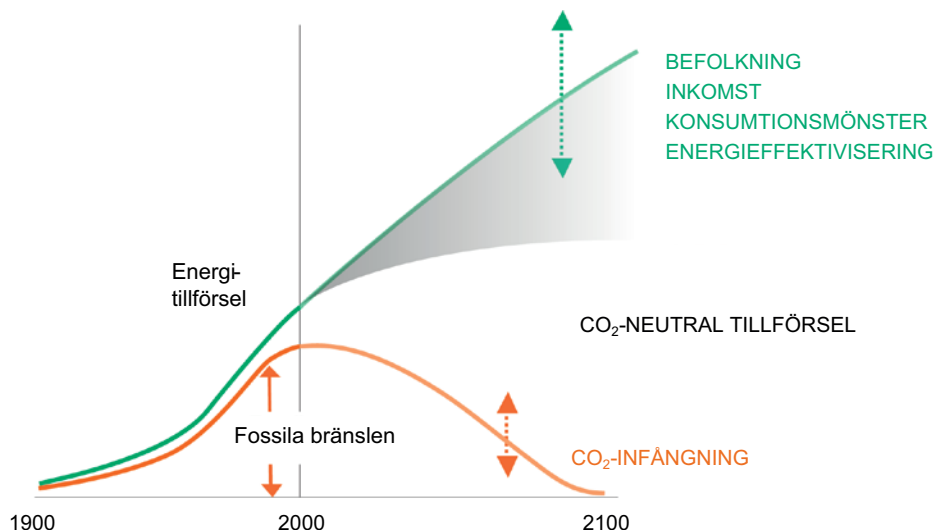
We conclude with a discussion of how the links between households’ greenhouse gas emissions and well-being could be analyzed using practice theory. Practice theory makes practices (e.g. commuting, holiday travel and cooking) the central objects of the analysis. The CO₂e impact of a certain practice can be analyzed by studying the consumption that it generates. This also makes sense from a behavioral point of view as it enables a matching of emissions with each practice’s impact on people’s quality of life. The last chapter (Ch. 8) identifies issues for future research that we believe may be important in contributing to new understanding in this area of research.

3 Introduktion

Genomförandet av en framgångsrik klimatomställning utgör en av århundradets största utmaningar. Med ”klimatomställning” syftar vi här på en långsiktig förändringsprocess som leder fram till en klimatomställning som är hållbar utsläppsnivå av växthusgaser. Att definiera det faktiska målet för en sådan omställning är i första hand en politisk fråga. EU och Sverige har antagit det så kallade 2-gradersmålet vilket innebär att den globala medeltemperaturen vid jordens yta inte bör stiga mer än två grader över den förindustriella nivån (European Council, 2005). En omformulering av detta klimatmål till utsläppsnivåer beror på flera olika parametrar som osäkerheter i klimatkänsligheten, osäkerheter i kolcykeln (Caldeira et al, 2003), samt när man påbörjar utsläppsminskningarna.

En ungefärlig bild av vad som krävs ges av Meinshausen et al. (2006) som visar att för att nå 2-gradersmålet med 75 procents sannolikhet behöver de globala koldioxidutsläppen halveras från basåret 1990 till 2050, för att sedan närma sig noll vid slutet av århundradet. Till bilden hör att de globala utsläppen av koldioxid ökade med 36 procent mellan 1990 och 2007 (Boden & Marland, 2010). Det är också rimligt att anta att utsläppen i rika länder behöver minska ännu snabbare, då åtgärder i utvecklingsländerna dröjer. Åkerman et al (2007) antar därför att Sverige behöver genomföra en 85-procentig reduktion av växthusgasutsläppen till år 2050.

Klimatomställningen handlar alltså om mycket kraftiga utsläppsminskningar som dessutom måste ske samtidigt som den globala befolkningen och ekonomin växer. Figur 1 visar schematiskt vilka komponenter klimatomställningen omfattar i direkt mening såsom förändrade konsumtions-



Figur 1: Klimatutmaningens omfattning och klimatomställningens komponenter. Den övre kurvan visar den totala globala historiska energitillförseln samt hur den kan förväntas öka, medan den nedre kurvan visar den motsvarande användningen av fossila bränslen samt hur denna behöver minska för att samhället ska kunna nå de långsiktiga klimatmålen. "Gapet" mellan kurvorna behöver då fyllas med teknologiska och beteendemässiga förändringar.

mönster, energieffektivisering, nya energislag och koldioxidinfångning, men väl så intressant är naturligtvis vilka politiska och samhällsliga förändringar som möjliggör sådana åtgärder. Klimatomställningen kräver en kraftfull klimatpolitik, vilken i sin tur kräver förändrade attityder bland allmänheten för att få demokratiskt stöd.

Varför är det då relevant att föra in en livskvalitetsdiskussion i klimatfrågan? Till att börja med kan man naturligtvis se klimatomställningen som en av flera ekologiska, sociala och ekonomiska förutsättningar för framtida generationers livskvalitet. Detta ligger i centrum för begreppet hållbar utveckling, bland annat i den ofta använda definitionen från *Our Common Future*: ”utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (WCED, 1987). De mänskliga behoven beskrivs olika inom olika teorier, men en gemensam föreställning är att behovstillfredsställelse utgör grundläggande villkor för ett gott liv (Maslov; Max-Neef, 1991; Gough, 1994).

I den här studien ligger emellertid inte fokus på undvikandet av de negativa effekter som framtida klimatförändringar kan förväntas leda till, utan på hur själva omställningen av samhället kan komma att påverka människors livskvalitet. Vi riktar in oss på en klimatomställning så som den kan komma att se ut för Sverige eller liknade industriländer.

En vanlig ståndpunkt i miljödebatten är att omställningen till ett klimatomständigt hållbart samhälle i huvudsak kan ske på teknisk väg och att det inte på något påtagligt sätt behöver påverka människors beteende, t.ex. att vi kommer att kunna fortsätta att köra bil i samma utsträckning som idag, men att bilarna inte orsakar någon nämnvärd klimatpåverkan. Andra betonar istället att en klimatomställning kommer att kräva radikala försakelser, t.ex. att vi inte kan flyga lika mycket. Under den senaste tiden har en tredje position dykt upp i miljödebatten och den innebär att klimatomställningen kommer att kräva vissa beteendeförändringar men att dessa huvudsakligen kommer att vara *gynnsamma* för människors livskvalitet, t.ex. att ökad konsumtion av tjänster kan höja vår livskvalitet. Denna tredje position framstår som attraktiv men det saknas forskning kring faktiska kopplingar.

Ur styrmedelssynvinkel förefaller det också troligt att samhällets klimatstrategier behöver vara utformade så att de inte står i konflikt med människors livskvalitet. Människors förväntningar om förändringars effekter på deras livskvalitet kan dock skilja sig avsevärt från de faktiska effekterna, något som kommer att behandlas senare i den här rapporten. Därmed kan man inte heller med någon säkerhet påstå att klimatåtgärder med goda faktiska livskvalitetseffekter kommer att vinna politisk acceptans.

Syftet med den här rapporten är i första hand att utreda kunskapsläget genom att redogöra för forskning som undersökt kopplingar mellan klimatomställningen och människors livskvalitet, men även att göra några inledande försök att identifiera möjliga strategier för att stödja både ”ett gott liv” och låg klimatpåverkan. Rapporten ska därigenom kunna fungera som en grund för fortsatt forskning inom detta område. Vi hoppas också att läsare utanför

den akademiska världen ska finna den läsvärd och intressant och att arbetet på så sätt ska kunna bidra till samhällsdiskussionen om klimatomställningen.

Rapporten är disponerad så att kapitel 4 och 5 redogör för objektiva och subjektiva teorier om livskvalitet. Detta kapitel rekapitulerar tidigare forskning och är inte nödvändig läsning för den som känner till forskningsfältet. Kapitel 6 utgör rapportens huvudbidrag till forskningen och där analyseras kopplingarna mellan klimatomställningen och människors livskvalitet. Kapitel 7 tittar närmare på hur praktikerperspektivet skulle kunna användas för den fortsatta analysen av området och kapitel 8 skisserar framtida forskningsområden.

4 Teorier om det goda livet

Det finns många vardagliga begrepp som används för att beskriva det goda livet, lycka och tillfredsställelse, t.ex. glädje, ha det bra, vara tillfreds, upprymd, leva gott o.s.v. Forskningen har utvecklat olika mått som söker definiera det goda livet i antingen subjektiva eller objektiva termer. Det är även möjligt att skilja mellan teorier som använder materiella förutsättningar och de som använder andra icke-materiella värden för att definiera livskvaliteten. Tabell 1 nedan summerar de olika möjligheterna och vi ska i följande stycke undersöka de olika teorierna.

Tabell 1: Olika perspektiv på livskvalitet.

	Objektiva mått	Subjektiva mått
Snävt materiellt perspektiv	Inkomst och BNP/BNI	Tillfreds med materiella tillgångar
Bredare livskvalitetsperspektiv	Levnadsnivå, capabilities	Subjektivt välbefinnande

4.1 Objektiva mått

Det kanske mest spridda välfärds måttet är bruttonationalprodukten (BNP). BNP mäter den ekonomiska aktiviteten inom nationalstaten och används ofta på makronivå som en indikator för jämförelser av levnadsstandard mellan olika länder. Som välfärds mått har BNP fått utstå mycket kritik då måttet inte mäter den faktiska välfärden på ett tillfredsställande sätt (se Wolvén, 1990 för en utförlig kritisk granskning). Måttet används alltså för att beskriva välfärdsförhållanden, förmodligen på grund av att det har stöd i antagandet att ökad ekonomisk produktivitet fungerar som en grov indikator för välfärd och dels för att BNP-måttet är praktiskt och tillförlitligt. I avsnitt 4.1.1. redogör vi för hur utvecklingen av den nationalekonomiska nyttoteorin kopplar samman inkomst och välbefinnande. Ytterligare en anledning till att BNP-måttet fortsätter att användas är att det inte finns något annat etablerat mått till hands. En mängd alternativ har dock utformats och avsnitt 4.1.4 redogör för dessa bredare objektiva mått. Därefter undersöks två mer specifika objektiva välfärds mått i 4.1.2 och 4.1.3.

4.1.1 Inkomst, preferenser och välbefinnande

Ekonomisk teori har stor inverkan på hur samhällliga förändringar bedöms och utvärderas och detta kapitel tittar närmare på hur kopplingen mellan inkomstnivå och välbefinnande ser ut, samt hur teorin som kopplar samman dessa begrepp har vuxit fram.

Utvecklingen av den ekonomiska teorin kan med fördel beskrivas som en rad försök att inkapsla och förklara hur olika utfall kan tillskrivas ett visst värde. Tidiga ekonomiska undersökningar sysselsatte sig med att mäta produktionskostnader och inkomstfördelning men de saknade en teori för hur

olika utfall kunde värderas sinsemellan. Den s.k. arbetsvärdeläran löste detta problem genom att anta att värdet hos en vara eller tjänst kunde kopplas till mängden arbete som lagts ned i den (Ricardo, 1823). Teorin var dock svåränvänd och ekonomer började istället intressera sig för den filosofiska teori som postulerade att det goda låg i maximerandet av den *nytt*a handlingen resulterade i. Olika utfall eller situationer kunde nu utvärderas utifrån sin ”nytthet” för människor och därmed tilldelas ett värde, det återstod sedan att jämföra alternativen och välja det utfall som maximerade ”det goda”. Nyttoteorins fader, Jeremy Bentham, definierade omväxlande nyttan som något som kunde beskrivas i termer av smärta/njutning, medan han vid andra tillfällen tänkte sig att den var möjlig att kvantifiera nyttan i monetära termer (Bentham, 1781).

Under 1930-talet inspirerades den framväxande ekonomiska vetenskapen av den logiska positivismen, och fokus kom att hamna på de ekonomiska transaktionernas möjlighet att fungera som nyttoindikatorer. Arbeten av Vilfredo Pareto och Eugen Slutsky återupptäcktes, och deras arbeten visade att många antaganden som fanns i den ekonomiska nyttoteorin kunde släppas utan att de försvårade jämförelserna. Dessa arbeten fick, tillsammans med Paul Samuelsons teori om ”revealed preference” stort genomslag bland ekonomer och den så kallade *ordinala revolutionen* var ett faktum (se Robbins (1932) för en översikt).

Samuelsons teori är särskilt relevant för vårt resonemang och går i enkelhet ut på att man genom att undersöka de faktiska val individer gör mellan olika ”varukorgar” kan beskriva deras preferenser (Samuelson, 1938). Underbyggt med antaganden om rationella individer blev det nu möjligt att argumentera för att konsumenters preferenser, manifesterade genom deras faktiska val, utgjorde en bättre skattning av ”nyttan” än det ursprungliga Benthamska försöket. En förskjutning sker alltså från ett nyttobegrepp som främst syftar till att mäta individens hedoniska lyckonivå till deras preferensstillfredsställelse. Denna förskjutning möjliggör att objektiva inkomstmått kan användas för att skatta välbefinnandet, då ökade inkomster leder till ökade möjligheter att tillfredsställa olika preferenser. Högre inkomst antas helt enkelt ge en människa fler valmöjligheter att styra sitt liv mot det som ger henne ökad lycka. Samtidigt är preferens/behovstillfredsställelse ett torftigare mått på välbefinnande än människors faktiska uppfattning om sina liv och vi ska återkomma till lyckoforskningens kritik av preferensbaserade teorier i kapitel 4.2.2.

4.1.2 Levnadsnivåundersökningar

I den svenska kontexten kom nya välfärdsåtgärder till under arbetet med den så kallade låginkomstutredningen, LIU (1970). Det man sökte efter var ett mått som kunde skildra människors levnadsförhållanden i mer nyanserad mening än vad BNP-måttet och löneinkomst kunde göra. Det var också i denna fas som man i Sverige framförallt kom att välja fokus på ett objektivt orienterat välfärdsåtgärder, *förfogande över resurser*, framför *behovstillfredsställelse*,

det mera subjektivt orienterade av de två alternativen (Wolvén 1990). Erik Allardt har varit central inom de sociologiskt orienterade undersökningar som i Norden undersökt människors välfärd. Han har skrivit om hur utvecklingen av objektiva faktorer sett ut och hur tidstypiskt mycket av forskningen kring livskvalitet har varit, men också hur skiljelinjer mellan politiska kulturer fortfarande kvarstår. I Skandinavien har livskvalitet i subjektiv mening varit tämligen frånvarande i forskningen om sociala förhållanden. Istället har de flesta större forskningsprojekten rört sig kring utvecklingen av objektiva faktorer som mått på livskvalitet och välfärd (Allardt 2003).

Sverige var globalt sett tidigt ute med att under 1960- och 70-talen utveckla sociala indikatorer som syftade till att mäta sociala tillstånd, livskvalitet och förändringstrender. Kopplat till den statliga låginkomstutredningen initierades en omfattande statistisk undersökning, Levnadsnivåundersökningen, som inom några år utvecklades till en lista över nio komponenter¹ som anses vara viktiga resurser för individen. I utredningen beskrivs dessa komponenter som ”förfogande över resurser i pengar, ägodelar, kunskaper, psykisk och fysisk energi, sociala relationer säkerhet m.m., med vars hjälp individen kan kontrollera och medvetet styra sina livsvillkor” (Johansson & Låginkomstutredningen 1970: 25 återgivet i Allardt 2003). I själva valet och utformningen av komponenterna tog man hänsyn till kriteriet att politiskt kunna utöva påverkan på de olika punkterna, något som efterhand har kritiserats kraftigt (Wolvén 1990).

Allardt menar att rådande samhällsteorier, kultur och politisk utveckling inverkar på sättet att skapa kunskap om levnadsnivåer och livskvalitet, samt hur denna kunskap får politisk betydelse. Låginkomstutredningen institutionaliserades genom ”Institutet för Social Forskning” (SOFI) och hade en politisk bas i den svenska socialdemokratin. I motsats till forskningen i skandinaviska länderna, har den nordamerikanska forskningen i högre grad intresserat sig för subjektivt välbefinnande. Allardt pekar på att medan levnadsnivåundersökningarna utvecklats efter dåtidens socialdemokratiska idéströmningar, är forskningen kring subjektivt välbefinnande i högre grad bundet till den amerikanska individorienterade idétraditionen.

4.1.3 Capabilities

The capabilities approach (Sen 1985; Nussbaum 2001) är en teori som pekar ut vissa färdigheter eller förmågor som universellt centrala värden i våra liv. Dessa värden relaterar alla till frihetsbegreppet och individers möjligheter till handlingar. Teorin fick stort inflytande och inspirerade bland annat FN i utvecklingen av Human Development Index (HDI) som även diskuteras i kap 4.1.4 nedan (Teschl & Comim 2005). Capabilities tar fasta på hur en kombination av yttre omständigheter tillsammans med en människas egenskaper och

¹ Hälsa, kostvanor, bostad, uppväxtförhållanden samt relationer med familj och vänner, utbildning, sysselsättning och arbetsplatsförhållanden, ekonomiska resurser, fritid och rekreation, politiska resurser (Allardt 2003).

livssituation resulterar i dennes *reella förmåga* till handlingsfrihet. Sen menar att det inte går att avgöra precis vilka dessa förmågor är, medan Nussbaum har kompletterat teorin med en lista på vilka förmågor som bör ingå.

Capabilities-måttet utvecklades som en alternativ värdeskala inom välfärdsekonomin, men utgör även en kritik av de subjektiva teorier om välbefinnande som vi ska undersöka i kapitel 4.2. Kritiken pekar på att den frigörande aspekten med ett livskvalitetsmått går förlorad om man fokuserar på människors tillfredsställelse och därmed *förlikning* med sin materiella situation (Teschl & Comim 2005). I en situation där många människor lever ett liv präglad av ojämlig resursfördelning eller under svåra villkor kan fokus på anpassningsnivåer (adaptation preferences) ha en osynliggörande verkan, menar kritiken. Sten Johansson (1970) uttryckte problemet som att ”tillfredsställelse med sin situation registrerar således den fattiges fördragsamhet liksom den rikes missnöje”.

Från subjektivistiskt håll är man överens om att de förmågor som betonas av Capabilitiesförespråkarna är viktiga, men att de är instrumentella värden, inte finala. Livskvalitet kan enligt detta resonemang inte reduceras till ett antal objektiva faktorer, just därför att människor reagerar olika, har sina erfarenheter och unika förväntningar (Diener, 1999). Nussbaum och Sen menar däremot att capabilities är centrala värden i människors liv, oavsett om de ökar vår lycka eller inte.

4.1.4 Andra välfärdsått – ett index eller många indikatorer?

Som nämndes i inledningen till kapitel 4 så är en trolig anledning till att BNP-måttet fortfarande används som välfärdsindikator att inget annat mått har lyckats etablera sig. Man skulle kunna beskriva situationen som att BNP-måttet har en hög tillförlitlighet (datan är väldefinierad, noggrant insamlad och kontrollerad), men har låg validitet (den mäter inte det vi vill mäta d.v.s. livskvalitet). Det finns dock många andra mått som försökt fånga människors livskvalitet genom att använda fler faktorer och som är tillräckligt enkla för att kunna ersätta BNP-måttet som välfärdsindikator. Dessa mått inkluderar ofta både ekonomiska, sociala och miljömässiga faktorer och ligger därmed delvis utanför detta kapitelns ursprungliga fokus, men vi har valt att göra en kort genomgång av de mått som anses vara mest relevanta. Först undersöks olika *index* och därefter undersöks indikatorer som tillsammans ska spegla utvecklingen.

Monetära index: Ansträngningar har gjorts för att justera BNP så att det bättre beskriver miljömässiga och sociala aspekter av välfärdsutvecklingen (se Sterner 2001 för en närmare diskussion kring hur miljöaspekter kan inkluderas i måttet). Både *Index of sustainable economic welfare* (ISEW) (se Daly et al. 1994) och Världsbankens *Genuine savings* (se Hamilton 2000) gör justeringar av nationalräkenskaperna för kostnader som påverkar välfärden positivt eller negativt, samt gör miljömässiga justeringar utifrån föroreningar och förändrad naturresursbas. ISEW-analyser för Sverige visar att välfärden ökade fram till runt 1980 men att den sedan planat ut eller sjunkit något.

Icke-monetära index: Bland de icke-monetära index som tillämpas är UNDP:s *Human Development Index* (HDI) det mest etablerade. HDI baseras på tre parametrar (UNDP, 1998): livslängd (förväntad livslängd vid födsel), utbildningsnivå (mäts genom läskunnighet och skolgång), och levnadsstandard (mäts genom ”verklig” BNP per capita²). HDI är förhållandevis enkelt och har också nått ett jämförelsevis stort genomslag. Institutet New Economics Foundation i Storbritannien har lanserat måttet *Happy Planet Index* där man sätter livstillfredsställelse och livslängd i relation till ekologiska fotavtryck (NEF, 2009). 143 länder har rankats och USA kommer på 114:e plats, Sverige på 53:e och på första plats kommer Costa Rica.

En relevant fråga är om det är meningsfullt att väga samman ett antal vitt skilda parametrar för att få fram ett index som ger en samlad bild av välfärden, eller om det är mer intressant att bedöma separata *indikatorer* för olika delar av välfärden. Sociologer och miljöexperter är ofta kritiska till försöken att skapa ett sammanvägt index. Även SCB är kritiska till den här typen av försök, de skriver: ”Välfärd kan inte reduceras till ett sammanfattande index analogt med den ekonomiska statistiken. Istället arbetar man med en uppsättning sociala indikatorer som gemensamt fångar ett brett undersökningsområde” (SCB, 1997 sid. 602). Även konjunkturinstitutet delar denna uppfattning, de skriver: ”Tidigare har idén om ett enda samlat mått, ofta kallat Grön BNP, diskuterats, men idag är det mindre aktuellt. Skälet är att sådana mått innehåller förenklingar och värderingar som det är svårt för många parter att enas om. Om nya mått för välfärd och uthållighet etableras kan en god bieffekt bli att BNP-måttet får återta sin ursprungliga roll: Att vara ett instrument för makroekonomisk analys, och just inget mer.” (Skånberg, 1998). Å andra sidan framhåller vissa att även om det är väldigt svårt att få fram ett index som speglar utvecklingen så är detta nödvändigt för att kunna ersätta BNP-måttet som välfärdsindikator.

Den franske presidenten Nicolas Sarkozy initierade ett arbete som kommit att benämnas *Stiglitz-kommisionen*, då den leddes av den före detta vice Världsbankschefen och nobelpristagaren Joseph Stiglitz (Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress, 2009). I kommissionens slutrapport konstateras stora brister i BNP-måttet och en lång rad faktorer listades som, vid sidan av inkomst, också är viktiga för välfärden i ett land. Exempelvis diskuteras att mängden fritid har en viktig livskvalitetsaspekt. Kommissionen levererade dock inget genomarbetat förslag på ett mått på framsteg.

Ett spännande europeiskt samarbete som också fokuserat på att ta fram indikatorer istället för att konstruera ett index är *European System of Social Indicators* (EUSI) (se Berger-Schmitt & Noll, 2000). Detta system omfattar ett genomtänkt teoretiskt ramverk. Målet med EUSI är att mäta livskvalitet, social sammanhållning och hållbarhet. Dessa tre områden mäts genom

² ”Verklig BNP” räknas fram genom Atkinson’s formel för ”inkomsternas nytta” där inkomsten omräknas beroende på hur väl den fördelas på befolkningen.

två dimensioner. För livskvalitet är den ena dimensionen objektiva livsvillkor som t.ex. arbetsvillkor, hälsostatus och materiell levnadsstandard. Den andra dimensionen är subjektivt välbefinnande och omfattar både livstillfredsställelse och hedonisk nivå (som vi ska titta närmare på i nästa kapitel). När det gäller social sammanhållning så omfattas dels ojämlikhet/social exkludering, dels sociala band mellan människor. Hållbarhet omfattar att upprätthålla samhällets kapital. En del av det är humankapitalet som bland annat omfattar sådant som påverkar människors utbildning, förmågor och hälsa, den andra delen är naturkapitalet (Berger-Schmitt & Noll, 2000).

4.2 Subjektiva teorier

Ett bra lyckobegrepp bör som vi tidigare konstaterat överensstämma med föreställningen om lycka som ett värdefullt mentalt tillstånd. Engelskans *subjective well-being* (SWB) har kommit att bli det mest omfattade samlingsbegreppet inom den forskning som mäter livskvalitet som en subjektiv egenskap. Subjective well-being är ett tämligen brett begrepp som i sin tillämpning innefattar både *affektiva tillstånd* (välbehag och obehag) och *livstillfredsställelse* med livet som helhet eller med en viss del av livet (Diener et al. 1999). Subjective well-being innebär alltså att lycka både är ett tillstånd av att må bra i det stora hela samtidigt som man värderar sitt liv positivt (Brülde 2007). I den här rapporten kommer vi att använda begreppen *lycka* och *subjektivt välbefinnande* synonymt och med samma betydelse som engelskans subjective well-being. Följande kapitel undersöker de centrala subjektiva teorierna om livskvalitet och olika besvarade och obesvarade frågor som en subjektiv teori står inför.

4.2.1 Affektiva tillstånd och Livstillfredsställelse

Rena känsloupplevelser av välbehag eller obehag kallas för *affektiva tillstånd*, eller *hedonisk nivå*. Affektiva tillstånd kan vara olika typer av välbehag, t.ex. upprymdhet, sinnesfrid, stolthet eller glädje, men det kan också vara känslor av obehag, t.ex. ängslan och oro, nedstämdhet, skuld och skam eller avund (Diener et al. 1999).

Till skillnad från de affektiva aspekterna av lycka, speglar *livstillfredsställelse* en människas *kognitiva värdering* av sitt liv i sin helhet (Diener et al. 1999). Även om den affektiva komponenten är central för lyckan, så kan livstillfredsställelse framhållas som en lika viktig komponent. Det kan liknas vid en attityd till det egna livet som helhet, en värdering en människa gör om sitt liv utifrån frågan om det liv hon lever är nära vad hon önskar (Brülde 2009). Total tillfredsställelse innebär att personen inte vill leva sitt liv på något annat sätt än vad den gör, att personen sätter ett högt värde på sitt liv i allmänhet därför att det ligger i linje med personens mål och önskningsar (Kahneman, 1999). Det är värt att notera att korrelationen mellan den affektiva lyckonivån och livstillfredsställelse är relativt svag ($r < 0.5$, Argyle, 2001). Det är alltså fullt möjligt att ”må bra” samtidigt som man är missnöjd med sitt liv och vice versa.

Domäntillfredsställelse är tillfredsställelse inom ett isolerat område av en människas liv, såsom t.ex. upplevelsen av sitt familjeliv eller sin arbetssituation. Tillfredsställelse med sin materiella situation kan alltså förstås som en domäntillfredsställelse avseende ekonomiska aspekter av ens liv.

- **Livstillfredsställelse:** Tillfredsställd med sitt liv – Önskan att förändra sitt liv, Tillfredsställelse med det förflutna, Tillfredsställelse med framtidsutsikter, Betydelsefulla andras syn på ens liv.
- **Domäntillfredsställelse:** Arbete, Familj, Fritid, Hälsa, Ekonomi, Sig själv i sociala sammanhang.

Domäntillfredsställelse kan förutom att ge kunskap om tillfredsställelse med olika områden i livet, också användas för att ge ett aggregerat mått på människors totala tillfredsställelse i form av ett sammanslaget medelvärde. Detta sätt att mäta livstillfredsställelse innebär en så kallad *bottom-up* modell. En sådan modell förutsätter att den lycka som människor upplever i isolerade domäner eller under enskilda skeenden tillsammans utgör denna persons generella subjektiva livskvalitet. Forskningen verkar dock inte ge stöd åt en sådan modell eftersom korrelationen mellan livstillfredsställelse och genomsnittlig domäntillfredsställelse visat sig vara svag (Brülde, 2007).

4.2.2 Absoluta eller relativa behov?

Forskning som söker definiera välbefinnande i subjektiva termer kan sammanfattas i två skilda förklaringsansatser (Wilson, 1967):

- The prompt satisfaction of needs causes happiness, while the persistence of unfulfilled needs causes unhappiness.*
- The degree of fulfillment required to produce satisfaction depends on adaptation or aspiration level, which is influenced by past experience, comparisons with others, personal values, and other factors.*

Den första ansatsen utgår från att en individs välbefinnande är en direkt konsekvens av behovstillfredsställelse, medan den andra principen bygger på insikten att behov är relativa och föränderliga och kan komma att omformuleras av individen över tid. De två ansatserna betecknar även den utveckling som skett på området, där den tidigare definitionen stämmer överens med teorier från antiken och framåt, medan den andra ansatsen sammanfattar den utveckling som skett i och med att den psykologiska och sociologiska forskningen sedan 1960-talet intresserat sig för dessa frågor (Wilson, 1967). Medan man tidigare, i linje med första teorin, försökte hitta svar på vilka de viktigaste behoven är och hur de tillfredsställs, har modern forskning kommit att intressera sig mer för erfarenheter, sammanhang och anpassning som centrala begrepp för att förstå en individs livskvalitet. Relativiseringen av välbefinnandebegreppet har även stärkt föreställningen om att subjektivt välbefinnande inte kan reduceras till objektiva faktorer (Diener et al., 1999).

En modell som haft stor betydelse för det relativa välbefinnandebegreppet är teorin om anpassning (*adaptation-level theory*) som går ut på att den ”subjektiva upplevelsen av stimulans inte följer på den absoluta nivån av ett tillskott, utan av diskrepansen mellan tillskottet och tidigare nivåer” (Brickman & Campbell, 1971: 287 vår övers). En utveckling av denna teori i lyckoforskningens kontext lyfter fram att den affektiva följderna av en händelse delvis är förbunden med tidigare erfarenheter, men också förväntningar på och vetenskapen om andra möjliga utfall (Kahneman, 1999). Man kan säga att diskrepansen, så som den uttrycks i teorin om anpassning, dels bottnar i tidigare erfarenheter men också på förväntningar kopplade till kulturella normer inom vilka en människa lever. Det kan tilläggas att den känslomässiga effekten av en förändring eller händelse blir starkare om den är oväntad för personen som upplever den, det uppstår en *emotionell förstärkning* (Kahneman, 1999).

Denna teori manifesteras i den så kallade *habituerings-effekten*, som används för att beskriva fenomenet att händelser eller förändringar som till en början har en betydande effekt på vår lycka, efter en viss tid vägs upp av en tillvänjning till det nya då lyckonivån återgår till vad den var innan förändringen (Brülde, 2009). Det kan t.ex. vara positiva förändringar som att skaffa en ny bostad, eller negativa förändringar som att behöva ta ett jobb med lägre lön. Tillvänjningen verkar dock vara något starkare när det gäller positiva förändringar. Habituerings-effekten har alltså att göra med vilken beständighet en lyckoeffekt har. Sådana händelser i livet som på kort sikt ger en kortsiktig lyckoeffekt, t.ex. inköp av varor, ökad inkomst eller större bostadsyta, påverkar i längden den subjektiva livskvaliteten ytterst lite. Detta förhållande utgör en del av den kritik lyckoforskningen riktar mot preferensteorin som diskuterades i kapitel 4.1.1. I kapitel 6.3 kommer vi att titta närmare på forskning som undersökt habituerings-effekter från olika typer av konsumtion.

Teorin om *det hedoniska ekorrhjulet* används även det för att beskriva habituerings-effekter och bygger på två mekanismer; dels att objektiva förändringar leder till en högre standardnivå, en ny nollpunkt, dels att förändringar ger ett nyhetens behag, vars lyckoeffekt alltså är avtagande (Kahneman, 1999). Teorin säger att en bibehållen lycka kräver att stimulansen ständigt förstärks om vi skall kunna tillmötesgå våra förväntningar.

Kahneman (1999) menar dock att en viss försiktighet skall intas i slutsatser om det hedoniska ekorrhjulet. En handling som i hedonistisk mening är neutral, därför att den är vanemässig, kan ändå spela en viktig roll för personens subjektiva välbefinnande eftersom upphörande med handlingen skulle kunna ge en negativ effekt för personen. Exempelvis har bilåkande i sig inte en entydigt påvisat positiv effekt i människors utvärderingar (Jakobsson-Bergstad et al., 2009), men det betyder inte att man kan sluta sig till att människor som t.ex. är uppväxta med bilanvändning kan sluta med detta utan att uppleva någon typ av förlust.

4.2.3 Mål – strävan eller uppfyllelse?

Kopplat till ovanstående teorier om behovstillfredsställelse framträder även två förklaringsansatser kring hur mål och måluppfyllelse relaterar till ökat välbefinnande. Man kan här skilja mellan så kallade teliska teorier och aktivitets-teorier.

Teliska teorier antar att lyckonivån hos en individ i hög grad bestäms utifrån dennes möjligheter att nå sina mål (Diener et al., 1999). En omgivning som möjliggör måluppfyllelse leder enligt teorin till ökat välbefinnande för individen, medan den som inte har de i sammanhanget nödvändiga resurserna för att nå sina mål drabbas av minskat subjektivt välbefinnande. Ansatsen förutsätter alltså, liksom den första teorin om behovstillfredsställelse, att då mål (liksom behov) uppfylls så leder detta till ökat välbefinnande.

Aktivitetsteorier antar istället att livstillfredsställelse uppstår i relationen mellan strävan, önskan och resultat, där individens strävan definieras som den centrala bestämningfaktorn för välbefinnandet (Diener & Seligman, 2004). Den kanske tydligast uttalade specifika teorin inom detta område är Csikszentmihalyis *flow*-begrepp, vilket antar att välbehag uppstår när en person utför aktiviteter vars nivå av utmaning ligger precis i linje med hennes förmågor (Diener 1984).

Aktivitetsteorin använder sig av de filosofiska termerna *intrinsiska* och *extrinsikala värden* för att beskriva varför aktiviteter kan ha ett värde i sig och inte bara för att uppnå de mål man strävar efter (Brülde 2007). Vid intrinsiskt motiverade handlingar är utförandet av aktiviteten målet i sig (Ryan & Deci 2000). En instrumentellt orienterad handling är istället utförd med tanke på ett mål mot vilken aktiviteten leder; exempelvis att motionera för att få bättre kondition. Aktiviteten är då värdefull i instrumentell mening och inte intrinsikal mening. Renodlat intrinsikala eller extrinsikala aktiviteter är ovanliga då människor ofta upplever viss mening i instrumentella aktiviteter. Inom aktivitetsteorin används begreppen istället som ytterligheter på en skala där intrinsikala eller instrumentella aspekter av en handling är mer eller mindre närvarande, liksom att en människa kan handla i enlighet med övervägande extrinsikala eller intrinsikala värderingar (King et al., 2004; Ryan & Deci, 2000). I kapitel 5.3 tittar vi närmare på forskning som undersökt hur olika aktiviteter påverkar individens välbefinnande.

4.2.4 Värderingar

Det är angeläget att diskutera relationen mellan värderingar, meningsskapande och måluppfyllelse. Om man sluter sig till att det goda livet bör innefatta goda gärningar, så impliceras också moraliska ståndpunkter om vilka handlingar som är goda. Ett liv som inte överensstämmer med moraliskt aktade egenskaper värderas antagligen lägre av den person som så att säga utvärderar, även om sättet att leva i affektiv mening gör personen lycklig. Då kan man fråga sig om kriterierna för ett gott liv verkligen kan fastställas utifrån allmänmänskliga moraliska regler, eller om en människa i självständig mening kan göra uppskattningar om värdet av sitt liv. Moraliska utgångspunkter är i hög grad

bestämda av normer som gör sig gällande på den *tid* och *plats* som personen lever. Exempelvis kan homosexualitet beroende av kulturellt och historiskt sammanhang vara förknippat med skam. Många människor har historiskt sett lidit på grund av vårt samhälles syn på vad som är ”rätt” sexualitet och därmed rätt form av sexuell njutning. Samtidigt finns idag inte en kulturell konsensus i vårt samhälle om att endast heterosexuellt orienterade personer kan leva det goda livet, och det är få som moraliskt värderar sitt liv utifrån sexuell läggning. Värderingar av det egna livet har alltså en starkt normativt reglerad aspekt och är föremål för makt och normer i samhället, inom vilket ständiga förhandlingar sker om moraliska regler för det goda livet. Ett annat exempel är att lyckans affektiva aspekter inte alltid är samstämmiga med en persons mål. En person som strävar efter att visa mycket medkänsla kan i stunder känna skadeglädje som höjer personens affektiva nivå. Känslan samstämmer dock inte med personen mål och kan därför betraktas som en mindre betydande lycka än den som uppstår när hon får tillfälle att hjälpa andra. Sammanfattat kan en lycka som samstämmer med en människas mål och värderingar vara ett högt värderat tillstånd, men det kan också vara ett utslag av att inför sig själv och andra passa in i samhällets normsystem.

När en individs värderingar kommer i konflikt med varandra så att denne upplever motsatta intuitioner kring vilken handling som bör utföras i en situation, brukar man prata om att individen utsätts för *kognitiv dissonans* (Festingers, 1956). Festingers definierar kognitioner som antingen åsikter, uppfattningar eller kunskaper. När två olika kognitioner är förenliga så råder konsonans, men när de är oförenliga så uppstår dissonans, vilket också medför en känsla av obehag. Om kognitionerna är viktiga för individen så blir obehaget stort vilket i sin tur skapar ett tryck på att minska dissonansen. Det kan vara högst relevant att diskutera detta, då miljö- och klimatfrågan på individnivå ofta handlar om just oförenliga mål och inre konflikter kopplat till människors vardag. Det kan t.ex. vara njutbart att flyga långt på semester eller fortsätta äta nötkött om man gillar det, samtidigt som njutningen krockar med medvetenheten om dess miljökonsekvenser.

4.2.5 Metodologiska frågor

Ytterligare en svår avvägning som subjektiva välbefinnandeteorier ställs inför är metodkomplikationer kopplade till den självrapportering som en stor del av studierna använder sig av. Svaren som respondenter ger i enkätundersökningar om subjektivt välbefinnande har visat sig påverkbara av sådant som humör under svarstillfället, ordningen på frågorna, samt miljön där personen vistas under intervjutillfället (Schwarz & Strack, 1999).

Generellt verkar det vara svårast för personer att göra en bedömning av sin tillfredsställelse i helhetlig mening (t.ex. livstillfredsställelse) jämfört med avskilda delar av ens liv (t.ex. domäntillfredsställelse eller affektiv nivå). Svaren är i hög grad påverkade av sammanhanget och ett ytterst selektivt minne. Det svar personen ger motsvarar sällan en bra helhetsbedömning, utan speglar istället de känslor och tankar om det egna livet som ligger nära

till hands i stunden. Om intervjuaren t.ex. i en av de första frågorna tar upp civilstånd, så har detta en större påverkan av den helhetliga bedömningen av den egna livskvaliteten än om frågan om civilstånd kommer efter livskvalitetsfrågan. Vidare tenderar människor att redogöra för sig själva som lyckligare/mindre lyckliga beroende på andra delar av forskningsdesignen. Samtidigt är det i allmänhet så att personer som anser sig vara lyckliga också bedöms som lyckligare av personer i deras omgivning och vice versa. De som rapporterar sig själva som lyckliga i enkäter, ler och skrattar också i högre grad under en personintervju (Diener, 1984).

Det är alltså förmedlat med en mängd problem att undersöka en persons livstillfredsställelse, medan skattningar av domäntillfredsställelse och affektiva nivåer är mindre problematiska i detta avseende. Problemet med momentana skattningar av det egna välbefinnandet är att de riskerar att variera kraftigt och är starkt beroende av vilken situation respondenten befinner sig i för tillfället. Daniel Kahneman (1999) har utvecklat en metod för att hantera detta problem. Metoden går ut på att forskarna mäter lycka över tid genom ett flertal regelbundna rapporter om respondenternas välbefinnande i stunden, som sedan görs om till en medelnivå för den berörda tidsperioden. Denna metodik speglar enligt Kahneman i högre grad en människas egentliga lyckonivå, än vad utvärderande enkätsvar kan göra (Kahneman, 1999). Fördelen är att det blir möjligt att undkomma systematiska avvikelser i svaren och att det inrapporterade subjektiva välbefinnandet ligger närmare den faktiska momentana välbefinnandenivån för en viss period, istället för att be respondenten försöka minnas ett medel över tid. Metoden är dock tämligen resurskrävande och tar dessutom mycket tid i anspråk för respondenten. Vid större urvalsundersökningar som mäter affektivt välbefinnande är den (förmodat) slumpmässiga variationen inte ett lika allvarligt problem då eventuella trender framträder i den statistiska analysen. Större statistiska undersökningar bör därför vara en väg framåt.

4.3 Diskussion

Vi har nu undersökt de olika livskvalitetsmått som förekommer i litteraturen och deras olika fördelar och nackdelar. Lite förenklat kan man kanske beskriva avvägningen mellan de olika måtten så att objektiva mått som till exempel komponenterna i Levnadsnivåundersökningarna (avsnitt 4.1.2) har en hög *tillförlitlighet* då den data de baseras på är väldefinierad och kontrollerbar, medan de kan anklagas för att ha en förhållandevis låg *validitet* då de mäter de yttre förutsättningarna för ett gott liv istället för hur livet faktiskt upplevs av den som lever det. Motsvarande gäller att tillförlitligheten hos subjektiva mått kan ifrågasättas, medan validiteten är högre hos både kognitiva och affektiva egenskattningar av välbefinnandet (även om välbefinnande inte är det enda värdet i ett gott liv så utgör det onekligen en mycket viktig faktor för många människor).

Vad den här rapporten vidkommer så är det troligt att valet av mått har stor betydelse för de samband som kan hittas mellan livskvalitet och växthusgasutsläpp. Om materiella levnadsstandardmått används för att skatta graden av livskvalitet postulerar det i princip en positiv korrelation mellan ökad livskvalitet och ökade växthusgasutsläpp än om man väljer ett subjektivt mått där detta samband också beror på människors tillvänjning till en högre levnadsstandard (se avsnitt 4.2.2).

I de följande kapitlen har vi valt att lägga tonvikten vid subjektivt välbefinnande (också benämnt lycka, se avsnitt 4.2.1). Därmed inte sagt att lyckoteorin i alla avseenden är den bästa livskvalitetsteorin. Detta är i grunden en värderingsfråga och som nämnts tidigare finns det fördelar även med de objektiva teorierna. Ett skäl till att snäva in fortsättningen av rapporten till endast en typ av livskvalitetsmått är att det ökar tydligheten i analysen. Lyckoteorin blir också allt mer omfattad och spridd inom livskvalitetsdiskussionen och forskningen på området växer mycket snabbt vilket gör detta till ett intressant val för en fördjupad diskussion. Vi vill dock inte utesluta att det kan finnas skäl för fortsatt forskning inom detta område att beakta en bredare uppsättning av livskvalitetsteorier såsom beskrivits tidigare i detta kapitel.

5 Lyckans bestämningsfaktorer

Lyckans bestämningsfaktorer är kunskap om samhälleliga omständigheter, personliga värderingar, livsvillkor och händelser som kan förklara variationer i subjektivt välbefinnande mellan individer, sociala grupper, åldrar, tidsperioder, geografiska områden eller nationer. Det kan handla om att finna psykologiska förklaringar på individnivå, men också om att jämföra olika typer av samhällen med varandra, grupper inom samhället eller ett visst sätt att leva.

Sonja Lyubomirsky (2008) har gjort metastudier över lyckoforskningen och drar ett antal sammanfattande slutsatser från sin egen och andras forskning om lyckans bestämningsfaktorer. Hon delar upp våra förutsättningar till lycka i ett diagram som visar att så mycket som 50 procent av vår lycka bestäms av genetiska anlag, 40 procent bestäms av medvetna handlingar och endast 10 procent av yttre omständigheter och vår omgivning. De genetiska anlagens betydelse har bland annat undersökts genom tvillingstudier. Det handlar om att människor ligger på olika "grundnivå" av lycka, vilket dock kan tolkas på andra sätt än som genetiska anlag. Vissa hävdar att den grundnivå man kan finna i själva verket beror på tidiga relationer med föräldrar eller att tvillingstudierna inte är tillförlitliga pga. av tvillingarna växt upp i miljöer som inte är särskilt olika varandra (Layard 2005). Andra hävdar att någon grundnivå inte alls finns om man ser till långa tidsspann i människors liv (Veenhoven 1994).

Lyubomirsky sammanfattar också de egenskaper och beteende som oftast är genomgående för människor som uppvisar hög nivå av lycka (Lyubomirsky 2008: 29–30).

- De ägnar mycket tid åt familj och vänner, de vårdar och njuter av dessa nära relationer.
- De har lätt för att uttrycka tacksamhet över vad de har.
- De är ofta först att hjälpa kollegor eller förbipasserande.
- De har en optimistisk syn på framtiden.
- De njuter av livets glädjeämnen och försöker leva i nuet.
- De motionerar varje vecka, ibland varje dag.
- De är djupt engagerade i vissa livslånga mål och ambitioner (som att bekämpa fusk, snickra skåp eller ge sina barn värderingar som de tror på).

Den intressanta frågan i den här förstudien är vilka faktorer som kan påverkas i positiv eller negativ riktning av en klimatomställning. Det är också intressant att förstå sådant som inte påverkas nämnvärt, och som därmed kan separeras från diskussionen om klimatpåverkan och livskvalitet. Vi kommer nedan att kortfattat redogöra för vilka olika förklaringsnivåer och jämförelsefokus som används för att indela bestämningsfaktorerna. Detta handlar om en klassificering och återger inte vilken styrka de olika nivåerna har i förhållande till varandra. Indelningen är hämtad från Bengt Brülde (2007), men redovisningen av bestämningsfaktorerna är även hämtad från diverse metastudier. Lyckoforskningen är ett mycket stort område och vi har funnit Brülde's över-

blick och klassificering användbar och därför utgått ifrån den. Källorna för nedanstående avsnitt är Brülde (2007, 2009), kompletterat med andra källor som anges då dessa använts.

5.1 Storskaliga samhällsliga faktorer

Denna kategori handlar om skillnader i befolkningens genomsnittliga lycka i jämförelser mellan nationer. Dessa faktorer kan handla om hur jämlikt ett samhälle är, dess materiella rikedom, den allmänna tryggheten, offentliga institutioner, hur individualistisk eller kollektivistisk kulturen är, liksom vilka värderingar som är gällande. I denna kategori hamnar alltså övergripande sociala, ekonomiska, politiska och kulturella faktorer.

Många av välfärdsstatens institutioner är viktiga för välbefinnandet, såsom en väl fungerande sjukvård och utbildningssystem. På ett nationellt plan har t.ex. den genomsnittliga utbildningsnivån bland befolkningen betydelse för lyckonivån i landet. Samhällen med större jämställdhet mellan könen leder också till något högre genomsnittlig lyckonivå för både män och kvinnor. Fungerande demokrati är ytterligare en betydelsefull faktor när man jämför olika nationer.

Välfärd är dock en omdiskuterad fråga inom lyckoforskningen, och det finns vissa motsägelsefulla resultat. Vissa länder med omfattande socialförsäkringssystem, t.ex. de skandinaviska länderna, Holland och Österrike, har högre lyckonivåer än andra nationer och skillnaderna mellan medborgares subjektiva välbefinnande är mindre i dessa länder. Det finns dock inte något entydigt resultat som visar att välbefinnandet i nationer hänger ihop med att en hög andel av BNP läggs på offentlig sektor. Skillnaden i lycka är betydande mellan arbetslösa och personer med arbete, och detta samband finns även i länder med höga arbetslöshetsförsäkringar. Samtidigt rapporterar människor i samhällen (eg. eng. community) med jämlik inkomstfördelning högre genomsnittslycka än samhällen med mera ojämlik inkomstfördelning, även om den absoluta inkomstnivån är högre i det senare fallet (Schwarz & Strack 1999).

I rika länder med en generellt sett hög inkomstnivå, har inte den ökning av inkomst som skett under de senaste 30–50 åren gett någon motsvarande ökning av landets genomsnittliga lyckonivå (Argyle 1999). Denna utplanings-effekt i förhållandet mellan materiellt välstånd och välbefinnande kallas för ”the Easterlin paradox” (Easterlin 1974). Effekten är märkbar i samhällen där snittlönen per år når över motsvarande ca 100 000 kronor. Att det skulle handla om en total utplaning har en del forskare ifrågasatt och de menar att ökning av den absoluta inkomstnivån ger en fortsatt svag lyckoökning även i de rikare länderna (Deaton 2008; Stevenson & Wolfers 2008).

I individualistiska kulturer är människor lyckligare än i kollektivistiska kulturer, vilket verkar handla om möjligheten till självbestämmande och att själv motivera sina handlingar (Diener et al. 1999: 284). Vidare har man sett att mellanmänsklig tillit är en viktig faktor för befolkningens genomsnittliga lycka. Mellanmänsklig tillit handlar om hur de sociala nätverken ser ut, om man litar på andra människor och hur välvilligt inställd man är till andra.

5.2 Yttre livsvillkor

Detta är en nivå med faktorer som förklarar skillnader mellan individer eller genomsnittsvärden i specifika grupper eller samhällsklasser. Detta är sådant som har en direkt effekt på individens välbefinnande, såsom positiva och negativa händelser, social position, bostadsmiljö, inkomst, utbildningsnivå m.m.

Inkomst är viktigt för individuellt välbefinnande, men framförallt som relativt värde snarare än absolut (Argyle 1999; Layard 2005). Absolut inkomstnivå ger effekt på välbefinnandet bara upp till en viss nivå av behovstillfredsställelse. På individuell nivå har kurvan för den absoluta inkomstnivån och välbefinnande ett mycket svagt samband i rika länder (Easterlin 2001). Som nämndes ovan är rika människor i ett samhälle signifikant lyckligare än personer med lägre inkomst i samma samhälle, men även här finns en viss avtagande effekt. Så länge pengar uppfyller behov som mat och boende är inkomsten viktig, men effekten av ökad inkomst är låg när det kommer till att ha råd med större bilar eller en ny platt-tv. Däremot hittar man ett samband mellan *tillfredsställelse* med den finansiella situationen och välbefinnandet. Detta betyder att den relativa inkomsten såsom den upplevs i jämförelse med sina egna förväntningar, jämförelser med andra eller sin egen tidigare nivå, spelar roll. Med detta kommer att de lägre betalda inom en yrkesgrupp generellt känner en otillfredsställelse med sin inkomstnivå, liksom vissa lågt betalda grupper kan vara tillfredsställda på grund av jämförelser med ännu lägre betalda inom samma grupp.

Kvinnor har generellt sett lägre inkomst än män, och yrken med fler kvinnor än män är lägre betalda. Medan kvinnor som arbetar i ”kvinnoyrken” är mer tillfreds med sin arbetssituation, därför att de jämför sig med andra kvinnor, tenderar kvinnor med högre lön i mansdominerade yrken att vara mindre nöjda med sin inkomst därför att de jämför sig med männens löner.

Social klass spelar roll för den subjektiva livskvaliteten. Detta är bland annat relaterat till typen av fritidsaktiviteter (Argyle 1999), men de viktigaste orsakerna är arbetssituation och yrkesstatus. Okvalificerade arbetsklassyrken leder till lägre tillfredsställelse med den egna livssituationen. Det är framförallt möjligheten att kontrollera sin arbetssituation samt omväxling och meningsfullhet som är viktiga faktorer (Brülde & Nilsson 2010). Klass är generellt sett en starkare bestämningsfaktor i ojämlika samhällen.

5.3 Observerbara individuella faktorer

I denna kategori omfattas faktorer som är kopplade till individen, såsom ålder, kön, fysisk hälsa och aktiviteter. Dessa faktorer kan ha en lyckoeffekt i sig, men de är också observerbara faktorer vilket betyder att denna nivå inkluderar andra människors uppfattning och behandling av en individ. Vidare inbegriper det vänskapsrelationer, om personen är gift, har barn, arbete, respektive vad personen gör på sin fritid. Lycka hänger till viss del ihop med

ålder. Det är, förutom några år i tonåren där människor rapporterar något lägre lycka, först hos de allra äldsta som man kan hitta en betydande negativ effekt som kan härledas till ålder (Argyle 1999). *Kön* och lycka har ett samband på det sätt att kvinnor rapporterar något större skiftningar mellan positiva och negativa känslor jämfört med män som är något jämnare. En annan viktig generell faktor är *arbetslöshet*, som har en starkt negativ lyckoeffekt.

Sjukdom har inte någon entydig eller tydlig effekt på lyckan. Kronisk sjukdom gör det dock svårt för en person att göra det hon vill eller vara socialt aktiv, vilket leder till minskad lycka. Samtidigt är habitueringseffekten av att drabbas av en långvarig sjukdom stark; man vänjer sig vid ett sjukdomstillstånd eller funktionsnedsättning så länge tillståndet är tämligen stabilt (Argyle 1999). Det är dock viktigt att poängtera att habitueringseffekten inte existerar för mentalsjukdomar (Layard, 2005). Brülde (2009) påpekar att god hälsa kan tänkas påverka människors lycka betydligt starkare i ett samhälle med bristande sjukvård. Argyle (1999) hänvisar också till resultat som visar på att lycka till viss del kan förklara god hälsa, alltså ett omvänt samband.

Gemensamt för flera av de viktigaste bestämningsfaktorerna är att de har att göra med *sociala relationer* på ett eller annat sätt. Sociala relationer är i allmänhet en stark faktor både för det mentala välbefinnandet och för det fysiska hälsotillståndet (Myers 2004). Man kan också se att socialt utåtriktade människor tenderar att vara lyckligare i högre utsträckning (Argyle 1999). Gifta människor är lyckligare än de som inte är gifta vilket också pekar på vikten av äktenskapet som en social relation. Däremot har människor med barn varken högre eller lägre nivå av välbefinnande än andra.

Tillfredsställelse med sin *fritid* hänger ihop med subjektivt välbefinnande i stort, till och med starkare än vad tillfredsställelse med arbetet har enligt en del studier (Argyle 1999; Brülde 2009). Det finns vissa typer av fritidsaktiviteter som ger mer effekt på lyckan än andra. Deltagande i sociala aktiviteter eller att träffa vänner är mycket positivt. Sport och träningsaktiviteter ger också goda effekter, bland annat på grund av dess sociala aspekter, men även den fysiska rörelsen i sig är positiv både på kortare och längre sikt (Mutrie & Faulkner 2004). Det har också visat sig leda till bättre stresstålighet under andra aktiviteter i vardagen. Att på fritiden göra utmanande aktiviteter eller arbeten som inte är alltför ansträngande har också en positiv effekt. Det handlar i hög grad om att ställa upp sina egna mål med arbetet som utförs. Volontärbete på fritiden är mycket positivt enligt Argyle (1999).

Killingsworth & Gilbert (2010) har genomfört en omfattande studie som behandlar människors lyckonivå under tiden för olika aktiviteter. Resultatet sammanfattas i figur 2 nedan.

Studien gick till så att 2250 studiedeltagare från olika länder och inom olika yrkesgrupper valdes ut ur. Dessa personer har fått ett program till sin mobiltelefon, genom vilken de sedan har fått svara på frågor om vad de gör och hur de mår då de utför olika aktiviteter. Utifrån figuren kan vi se att en persons aktivitet inte är särskilt avgörande för hur denne är.



Figur 2: Upplevd lycka från olika aktiviteter. Ju längre till höger i figuren, desto mer lycka. Storleken på bollarna visar hur ofta aktiviteten rapporterades. Killingsworth & Gilbert (2010).

Som nämnts tidigare verkar aktiviteter som har en social karaktär vara förknippade med höga lyckonivåer, t.ex. att älska, samtala och leka, men även fysiska aktiviteter som att träna och promenera ligger högt. I andra änden kan man notera att t.ex. datoranvändning och pendling, är vanliga aktiviteter som inte ger oss tillbaka lika mycket i lyckomening. Liknande resultat över aktiviteter olik lyckoeffekter har visat sig i andra studier, bland annat en studie som gjordes i Texas där 900 kvinnor fick svara på frågor om olika aktiviteter lyckoeffekter, i vilken man också fann att ha sex ger störst positiva lyckoeffekt, medan den minst lyckogivande aktiviteten var pendling (Kahneman et al. 2004).

Man skall vara försiktig med att dra för drastiska slutsatser från en sådan här bild, framförallt för att det är problematiskt med kortsiktiga och långsiktiga effekter av en aktivitet. Människor är t.ex. inte som lyckligast när de är på arbetet, men personer som har arbete är lyckligare än personer som inte har det. Likaså är den som ser på TV tämligen lycklig under aktiviteten, men man har också sett i andra studier att TV-tittande tenderar att ta tid från sådant som i längden ger större lycka såsom mer målinriktade sociala eller självutvecklande aktiviteter.

5.4 Psykologiska faktorer

Psykologiska faktorer inkluderar en persons kognitiva egenskaper, såsom hur man tänker kring och uppfattar sitt liv, sin framtid och förflutna. Är personen t.ex. självupptagen eller ägnar mycket tankar åt andra. Denna nivå innefat-

tar även självkänsla, social kompetens, möjligheter att hantera stress, temperament m.m., liksom vilka bakomliggande mål som motiverar en persons handlingar. *Social kompetens* har ett samband med högre lycka och man har också sett att extroverta personer tenderar att vara lyckligare än introverta (Argyle, 1999). En människa blir lyckligare om hon fokuserar på och intresserar sig för andra människor; självupptagenhet leder till ett lägre välbefinnande. En hög självkänsla har positiva lyckoeffekter, men detta samband är svagare i kollektivistiska kulturer (Diener et al. 1999: 281). Hur man ser på sig själv i det stora hela är av större vikt än att bara ha gott självförtroende med något särskilt man gör i livet, t.ex. arbetet.

Värderingar och drivkrafter är intressanta faktorer därför att dessa till stor del också är inneboende i våra beteenden. I en handling finns inte bara den direkta ”utdelningen” av lycka, utan det finns också förväntningar och jämförelser vilka i sin tur är påverkade av normer och sociala förhållanden. Att sträva efter, och uppnå, materiella mål ger generellt sett starkare habituerings-effekt än vad idealistiska värderingar och mål gör (Kasser & Sheldon 2009). Det är också sällan som människor räknar in den ”fulla” habituerings-effekten när de t.ex. investerar tid och arbete i att kunna köpa vissa saker eller bo större (Layard 2005). Det handlar om förhållandet mellan förväntningar på ett mål och vad målet ger för utdelning i slutändan, men också vilka ansträngningar som krävts för att nå målet (Argyle, 1999).

Tim Kasser (2004) har studerat skillnaden mellan att handla enligt intrinsikala eller extrinsikala mål och värderingar och visar att extrinsikalt orienterade människor generellt sett är mindre lyckliga, vilket också bekräftar en lång rad tidigare studiers resultat (Belk 1985; Cohen & Cohen 1996; Richins & Dawson 1992; Ryan & Dziurawiec 2001; Williams et al. 2000). Lägre livstillfredsställelse, mindre lycka, färre starka positiva känslor, oftare starka negativa känslor, narcissism och fysisk ohälsa är alla påvisade effekter av övervägande extrinsikala värderingar. Att nå extrinsikala mål såsom pengar, ägodelar och status kan vara ett verktyg för att öka sin subjektiva livskvalitet, men inte som mål i sig själv. Intrinsikala värderingar innebär fokus på sådant som personlig utveckling och sociala relationer. Dessa mål ger mer effekt på lyckan när de uppnås. Kasser menar att lyckan påverkas negativt hos människor med materialistiska värderingar bland annat för att de i hög grad strävar efter mål som inte har egenvärde.

Ytterligare en psykologisk faktor som inverkar på vårt välbefinnande är svårigheten att bedöma *framtida välbefinnandeffekter* av olika handlingar. Det verkar nämligen finnas stora skillnader mellan olika besluts förväntade och faktiska effekter för det subjektiva välbefinnandet. Dessa svårigheter beror på en mängd olika mekanismer och vi undersöker dem nedan. En viktig mekanism är svårigheten att förutsäga vilka effekter olika händelser har på ens framtida känslor. Det finns förutfattade meningar om att *enskilda händelser och yttre omständigheter* kommer att ha överdrivet goda eller negativa lyckoeffekter. Loewenstein och Frederick (1997) lät försökspersoner uppskatta ett antal hypotetiska händelsers effekter på livskvaliteten, samt hur liknande händelser tidigare i livet hade haft för effekt på dem, så visade det sig att för-

sökspersonerna överskattade effekten av de hypotetiska händelserna i jämförelse med deras tidigare erfarenheter. Det verkar alltså som om det finns en oförmåga eller ovilja att räkna in *habitueringseffektens* inverkan på olika händelser, även om man erfarenhetsmässigt är medveten om denna effekt. Tron på positiva effekter av t.ex. en inkomstökning eller ny TV är stark, men den verkliga effekten av en sådan händelse är inte lika betydande (Loewenstein & Schkade 1999). Förmågan att uppskatta effekten av olika val sker med större precision när en prioritering mellan olika aspekter görs. I den tidigare nämnda studien av Loewenstein & Frederick (1997) hamnar inkomst betydligt längre ner på prioriteringslistan om det samtidigt konkurrerar med familjeliv, vänner eller tillfredsställande arbete. Utifrån resultaten i studien undrar de huruvida människor skulle handla annorlunda om de i sina val gjorde mera genomtänkta prioriteringar, samt mera korrekt skulle räkna med habitueringseffekten av yttre förändringar som större boende, ökad inkomst eller nya ägodelar.

Kanske är det så att människor generellt sett har svårt att *föreställa sig* framtiden. Psykologiprofessorn Daniel Gilbert menar i boken ”Snubbla på lyckan” (2007), att människan kräver att själv få ”styra båten” och att ha kontroll över sin livssituation ”...men sanningen är att vi mestadels styr i blindo – inte så att rodet inte svarar, och inte så att vi inte hittar vår destinationsort, utan för att framtiden är så i grunden annorlunda än vad den ter sig när vi på förhand betraktar den” (Gilbert et al. 2007: 41). Han menar med hänvisning till olika forskningsresultat att vi gör tre grundläggande misstag i våra tankar om framtiden. *Det första* är att vi tror på de fantasier vår hjärna framställer om framtiden, på samma sätt som vi misstar våra minnen av en upplevelse för att vara korrekta. Vi fyller i med den informationen vi inte har, vilket leder till Gilberts *andra misstag*; nämligen att fantasier om framtiden till största delen är resultatet av ens nuvarande känslor och uppfattningar. Detta är själva svårigheten med att uppskatta en förändring av det som vi vet är sant i nuet. *Till sist* lyfter Gilbert fram svårigheten att fullt ut bedöma vilka känslor vi kommer att uppleva när dessa händelser faktiskt äger rum. Våra föreställningar om framtida förändringar är alltså inte bara snedvridna, utan det är också svårt att bedöma hur vi kommer att uppleva dessa förändringar.

5.5 Diskussion om betydelsen av normer och värderingar

5.5.1 Normer

Enligt Wilson (1967) är den lycklige människan ung, hälsosam, välutbildad, välavlönad, orosfri, religiös, gift, har hög arbetsmoral och hyser lagom anspråksfulla ambitioner (notera att denna beskrivning skiljer sig något från den av Lyubomirsky (2008) i början av kap 5). Det är noterbart att denna människa uppfyller många av det västerländska samhällets normer. Hur skall man då se på detta? Speglar normen universella strävanden som vi människor haft i alla tider, eller kan det vara så att vi blir lyckliga av att uppfylla samhällets normer oberoende av hur de är utformade?

Våra kollektivt delade föreställningar om vad som gör oss lyckliga formas gemensamt i samhället under inverkan av olika budskap, symboler och normer. Vi gör dagligen olika val som har betydelse för vår lycka. Klimatpåverkan är också ofrånkomligen en konsekvens av våra vardagliga praktiker. Energianvändning och resursförbrukning är inte bara ett resultat av människors individuella val, utan följer på ett samhälles kulturella värderingar och materiella villkor. Reklam och marknadsföring kan påverka individers mål och värderingar. Lycka och livstillfredsställelse används som en drivkraft i reklamens värld för att få oss att köpa alltifrån spaupplevelser och semesterresor till bilar eller förnyelsebar el. Den påverkar därmed troligtvis även våra gemensamma föreställningar om vad som gör oss lyckliga. Tim Kasser (2004) menar att t.ex. bilreklam säljer bilen med löften om trygghet, autonomi, kompetens och social närhet. Alltså med hjälp av de faktorer som faktiskt har en stark inverkan på vårt subjektiva välbefinnande och som vi helst bör förknippa med bilen enligt reklamens budskap. Paolo Corvo (2010) lyfter fram försäljningen av semesterresor som driven av bland annat föreställningar om intensiv lycka. Bilden av paradiset är symbolisk och geografiskt långt bort ifrån vardagen.

Mats Alvesson, professor i företagsekonomi, menar att reklamen för att lyckas med sin uppgift behöver skapa en känsla av missnöje hos konsumenten med att inte ha det som marknadsförs (Alvesson 2006). Reklamen förmedlar en bild av vad andra konsumerar och om man inte själv har råd med det kan det skapa en känsla av missnöje. Juliette Schor pekar också på att inte bara reklamen utan även själva programmen och artiklarna i media driver upp bilden av vad som är en normal konsumtionsnivå (Schor 1998). Hon menar att TV-serier, hemma-hos-reportage, etc. oftast skildrar en övre medelklassmiljö och eftersom media tar så stor plats i vår vardag så blir detta en del av vår referensgrupp. Den nya referensgruppens konsumtionsnormer blir dock omöjlig att leva upp till för stora grupper. Schor har påpekat att om de upplevda konsumtionsbehoven ökar snabbare än konsumtionsmöjligheterna så ökar känslan av fattigdom.

5.5.2 Postmateriella värderingar

Den postmaterialistiska teorin utvecklades av Roland Inglehart (1977), som efter utförliga undersökningar hävdade att det västerländska samhället förändrades så att individuella värderingar allt mer kom att frigöras från att vara inriktade på materiella behov och istället strävade mot olika former av självförverkligande. De förändrade värderingarna inverkar också på vilka beslut individer anser bör fattas i samhället och i vilken grad dessa är orienterade mot ens egna behov som stark ekonomi eller nationell säkerhet, eller om man istället lägger stor vikt vid t.ex. miljöfrågor och frihet vilket har att göra med trygghet vad gäller de grundläggande behoven.

Ingleharts empiriska underlag är enkätundersökningar som genomförts världen över. Dessa visar att ekonomisk osäkerhet och otrygghet leder till att människor fokuserar starkare på att tillfredsställa sina materiella behov

(Kasser 2002), vilket också visar sig i form av att materialistiska värderingar ökar något under ekonomiska recessioner. Delheys (2010) forskning har gett Ingleharts teori empiriskt stöd. Han jämförde 48 länder med hjälp av World Values Study och gjorde regressionsanalyser för att se hur viktiga postmateriella aspekter, till exempel att ha ett kreativt arbete och att vara nöjd med sin inkomst, var för att förklara människors livstillfredsställelse. Resultatet visade inte bara att de postmateriella aspekterna är viktigare i rika länder utan även att inkomst, absolut sett, blir mindre viktigt ju rikare ett land blir. I ett postmateriellt samhälle behöver inte heller status vara synonymt med att uttrycka sina ekonomiska resurser.

Richard Wilkinson & Kate Pickett (2010) menar att det är möjligt att utifrån handlingsmönster hitta aspekter som pekar på ett samband mellan ekonomisk ojämlikhet och materialistiskt orienterade handlingar. Till exempel är antal arbetstimmar i snitt högre ju större inkomstskillnader det finns i en nation. Utöver detta har obetalda kreditkortsskulder ökat i de delar av USA som är mest ojämlika, och i takt med Storbritanniens och USA:s ökade ojämlikhet sedan 1980-talet har sparandet minskat avsevärt alltmedan skuldsättningen ökat. Wilkinson & Pickett menar dock att den typ av statusrelaterad konsumtion som pågår i de flesta rika länder är ett utslag av social påverkan och strävan att passa in i ett samhälles normer, snarare än ett habegär och ekonomiska resurser som värde i sig själv. Detta pekar på människans som social varelse snarare än som genuint materialistisk.

Den amerikanska ekonomen Robert Frank (2004) menar att högre inkomst inte ger någon effekt på välbefinnandet helt enkelt för att människor använder pengar till sådant som inte skänker dem tillfredsställelse, framförallt sådan konsumtion som handlar om att inte ha det sämre än grannen. Att spendera mindre pengar på statushöjande konsumtion skulle ge människor mer frihet till andra saker, men bara ifall alla gjorde det valet. Han liknar det vid en kapprustning av militära medel, där ingen nation (individ) enskilt kan bestämma sig för nedrustning.

Teorin om uppkomsten av ett postmateriellt samhälle förutsätter dels en absolut tillfredsställelse av materiella behov, men också att ekonomisk jämlikhet gör att status inte behöver vara synonymt med att uttrycka sina ekonomiska resurser. Förutom ökat subjektivt välbefinnande finns det möjliga miljövinster i att maximera möjligheterna till sådant som ligger i linje med postmateriella värderingar (utöver självförverkligande och relationer finns också en hög värdering av miljö/natur). Förbättrade möjligheter att utvecklas i arbetet (t.ex. via utbildning) eller förbättrade möjligheter att välja ökad fritid för att få mer tid till självförverkligande och socialt umgänge är strukturella förändringar som kan öka välbefinnandet.

Man kan koppla skillnaden mellan materialistiska och post-materialistiska värderingar till utsläppsnivåer på tre sätt. Det *första* är typen av konsumtion, att materialistiska (extrinsikala) värderingar är förknippade med hög materiell standard; mer prylar, större hus och större bil. Postmaterialistiska värderingar innebär att man prioriterar tjänster, resor och upplevelser. Det är dock en för-

enkling att påstå att materialistiska konsumtionsmönster är mindre klimatbelastande än postmaterialistiska och mer forskning behövs för att klargöra om det finns någon koppling mellan materialistiska/postmaterialistiska värderingar och klimatbelastande konsumtionsmönster.

Den *andra* kopplingen är att materialistiska värderingar betyder drivkraft för ökad konsumtionsnivå i allmänhet, inklusive vilja att arbeta och tjäna mera för att kunna konsumera för ökad status, bekvämlighet och materiell trygghet. En genomgripande höjning av konsumtionsnivå i ett samhälle leder till ökade utsläpp och materialistiska värderingar kan förstärka en sådan drivkraft, vilket i förlängningen har uppenbara climateffekter.

Slutligen kan man också tänka sig att ett postmaterialistiskt samhälle kan öppna för politiska beslut som prioriterar miljöhänsyn och långsiktighet. Det finns forskning som visar att materialistiska värderingar hänger ihop med en starkare ovilja till samhällliga förändringar (Burroughs & Rindfleisch 2002; Schwartz & Boehnke 2004). Det är också svårare för materialistiskt orienterade personer att lösa ”resursdilemman”, en typ av spel om fördelning av resurser som provar människors förmåga till att ta långsiktigt ansvar (Kasser 2002). Miljöhänsyn kan dock handla om att få social status genom att ta eget ansvar, vilket på vissa sätt kan vara en stark kraft i sig.

6 Analys av kopplingar mellan klimatomställningen och människors livskvalitet

I det här kapitlet analyserar vi några olika tänkbara förändringsinriktningar som både skulle kunna leda till en minskad klimatbelastning och ett ökat välbefinnande. Underkapitlet 6.1 innehåller en huvudsakligen kvantitativ, enkel analys av sambanden mellan växthusgasutsläpp och subjektivt välbefinnande på en övergripande nivå. Kapitel 6.2–6.4 innehåller analyser av tre delområden som vi bedömt som extra intressanta i sammanhanget, men innebär långt ifrån någon heltäckande analys av klimatomställningens alla delar. I introduktionen skissade vi kortfattat vilka huvudsakliga delar en framtida klimatomställning av energisystemet kan tänkas bestå av. De parametrar som visas i Figur 1 kan också kopplas samman som en serie av fem faktorer enligt ekvationen i figuren nedan (Figur 3), där produkten av faktorerna utgör de totala koldioxidutsläppen från energisystemet.

$$CO_2 = \frac{\text{CO}_2}{\text{energi}} \cdot \frac{\text{energi}}{\text{energitjänst}} \cdot \frac{\text{energitjänst}}{\text{BNP}} \cdot \frac{\text{BNP}}{\text{cap}} \cdot \text{cap}$$

The diagram illustrates the decomposition of CO₂ emissions into five factors, numbered 1 to 5. Factors 1 and 2 are technical, while factors 3 and 4 are behavioral. A rebound effect is shown between factors 3 and 4.

- Factor 1: Bränsleval CCS
- Factor 2: Energi-effektivitet
- Factor 3: Konsumtionens sammansättning
- Factor 4: Konsumtions-nivå
- Factor 5: cap

A dashed arrow labeled "rebound" points from factor 3 to factor 4.

Figur 3: Dekomponering av energisystemets koldioxidutsläpp i fem faktorer: Under ekvationen ges en förklaring av hur dessa faktorer kan tolkas. Faktorerna 1 och 2 till vänster är i grunden tekniska, även om teknikens tillämpning naturligtvis kan bero på livsstil och beteende (CCS avser koldioxidinfångning), medan faktorerna 3–4 till höger är mer direkt kopplade till livsstil och beteende. Begreppet energitjänst syftar här på "det vi vill få ut" ur energianvändningen, t.ex. transporter (person-km), belysning (lumens), eller uppvärmning (m boyta, °C). Denna ekvation är dock en förenkling eftersom faktorerna inte alltid kan förutsättas vara inbördes oberoende (s.k. rebound-effekter, t.ex. att bränslesnåla bilar leder till billigare transporter som därmed ökar (se Nässén & Holmberg, 2009).

Det här kapitlet fokuserar på de beteenderelaterade faktorerna till höger i ekvationen. Skälet till att vi inte behandlar de tekniska faktorerna i samma utsträckning, är inte att vi tvivlar på deras betydelse för klimatomställningen, utan att dessa förändringar kan förväntas ha mindre betydelse för människors livskvalitet. Avsnittet är organiserat enligt följande. I avsnitt 6.2 tar vi upp frågan om *arbetstidsförkortning* vilket vi ser som det främsta sättet att påverka faktor 4 i ekvationen. I 6.3 behandlar vi frågan om en *förändrad konsumtionsmix* vilket alltså berör faktor 3. I avsnitt 6.4 belyser vi delområdet *stadsutveckling* bland annat med avseende på idén om förtätning av stadsstrukturer. En sådan strategi kan tänkas påverka både faktor 3 genom att man planerar bort en del av själva transportbehovet, och faktor 2 i det att den möjliggör energieffektiva lösningar som kollektivtrafik.

En stor del av scenariolitteraturen om klimatomställningen fokuserar på den tekniska delen, men de tre delområden vi belyser här är också relativt vanligt förekommande. Azar et al. (1998) presenterar till exempel ett postmaterialistiskt scenario som omfattar en större tjänstesektor än idag och en utveckling mot kortare arbetstid. De räknar bland annat med avtagande bilresande generellt; arbetsresor minskar avsevärt bland annat med hjälp av färre arbetsdagar och fler bilpolar, medan personresor med bil på fritiden ökar något. Liknande scenarier finns i två andra framtidsstudier: *Bilder av framtidsstaden* (Gullberg et al. 2007) och *Tvågradersmålet i sikte. Scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050* (Åkerman et al. 2007).

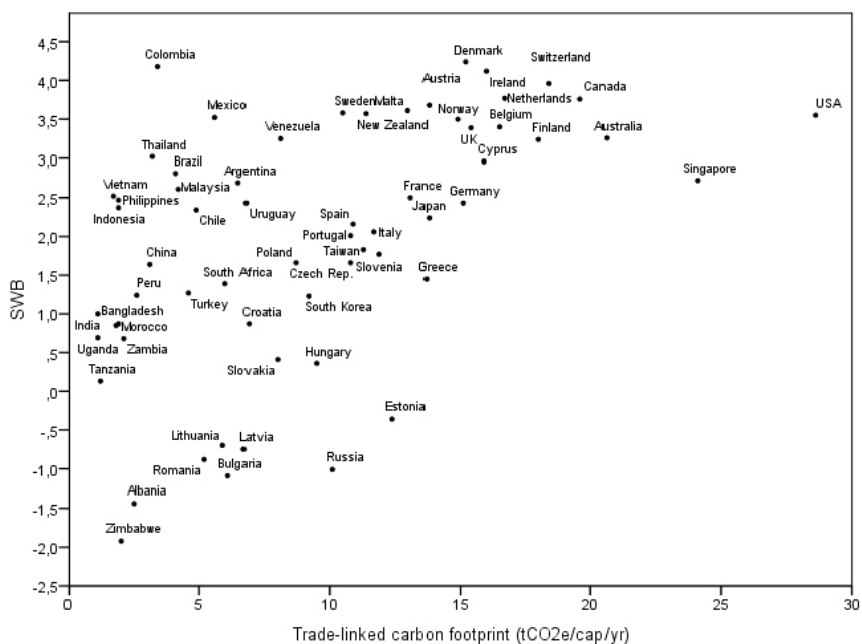
6.1 Övergripande samband

Då klimatfrågan debatteras i samhällsdebatten antas ofta implicit att utsläppsminskningar leder till minskat välbefinnande. Antagandet är att styrmedel och andra klimatåtgärder tvingar människor att avstå från det vi eftersträvar, saker och möjligheter som i förlängningen utgör grunden för vårt välbefinnande. Detta avsnitt refererar den forskning som mer explicit undersökt hur subjektivt välbefinnande och minskade växthusgasutsläpp förhåller sig till varandra. Forskningsfältet är förhållandevis utforskat och de studier som gjorts undersöker skillnader mellan välbefinnande och klimatpåverkan i olika länder, samt mellan individer inom ett samhälle.

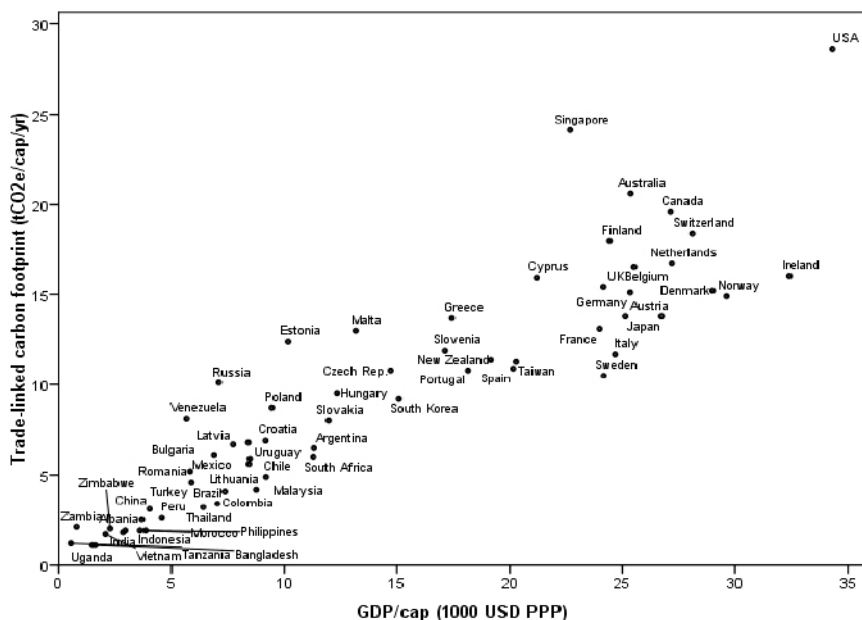
Undersökningar som jämför länders genomsnittliga klimatpåverkan från konsumtion och det genomsnittliga välbefinnandet i respektive land, visar ett svagt positivt samband (figur 4). En kausal koppling mellan klimatpåverkan och välbefinnande är naturligtvis orimlig då ökade växthusgasutsläpp inte i någon direkt mening påverkar människors välbefinnande. Istället orsakas korrelationen av två underliggande förhållanden, nämligen den starka kopplingen mellan ett lands BNP och befolkningens sammanlagda växthusgasutsläpp (figur 5), samt det positiva men avtagande samband som finns mellan ett lands BNP och befolkningens välbefinnande (Figur 6). Korrelationen mellan välbefinnande och konsumtionsrelaterad klimatpåverkan är alltså orsakad av dessa bägge samband och det är därför intressant att undersöka dem närmare.

Sambanden i figurerna antyder alltså att en BNP-ökning i ett fattigt land ökar välbefinnandet och växthusgasutsläppen, medan en ökning i ett rikare land ökar utsläppen utan att resultera i samma välbefinnandeökning. En del forskare har utifrån dessa samband argumenterat för att utsläppsminskningar i rika länder därför inte behöver utgöra ”lyckouppoffringar” för framtida generationers skull, utan att det är möjligt att utforma en politik som samtidigt gynnar både välbefinnande och hållbarhet (Zidansek 2007).

Det är emellertid viktigt att hålla i åtanke att vi inte vet om detta samband även gäller omvänt, alltså att en avtagande BNP inte heller har någon nämnvärd effekt på välbefinnandet i rika länder. Däremot verkar det tydligt att utsläppsminskningar genomförda av konsumenter i rikare länder bör ha en mindre negativ effekt på välbefinnandet än om dessa minskningar genomförs i fattigare länder.



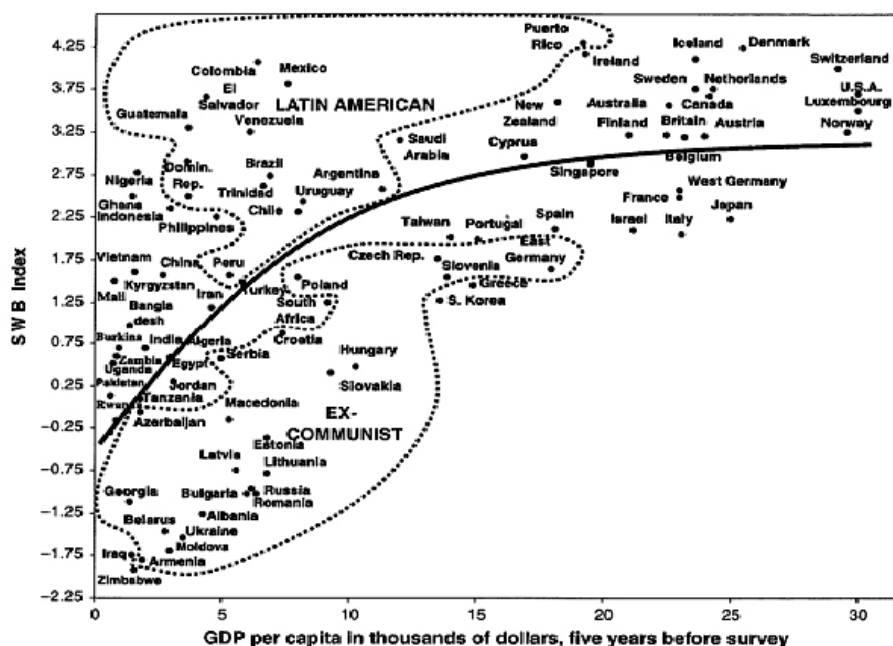
Figur 4: Länderjämförelse av subjektivt välbefinnande och konsumtionsrelaterade växthusgasutsläpp. Index för subjektivt välbefinnande är hämtade från World Values Surveys 1995–2007³ och är beräknat som en kombination av självrapporterad lycka och livstillfredsställelse. Växthusgasutsläppen är beräknade av Hertwich & Peters (2009) för år 2001 med en modell som beaktar import och export av varor mellan länder. Utsläpp från varuproduktion i t.ex. Kina som exporteras till Sverige belastar således svenskarnas konsumtion med detta synsätt.



Figur 5: Länderjämförelse av konsumtionsrelaterade växthusgasutsläpp och BNP per capita. Växthusgasutsläppen är beräknade av Hertwich & Peters (2009) för år 2001 med en modell som beaktar import och export av varor mellan länder. BNP-siffrorna gäller också 2001 (Human Development Report 2003⁴).

³ <http://www.nsf.gov/news/newsmedia/pr111725/pr111725.pdf>

⁴ http://hdr.undp.org/en/media/hdr03_HDI.pdf

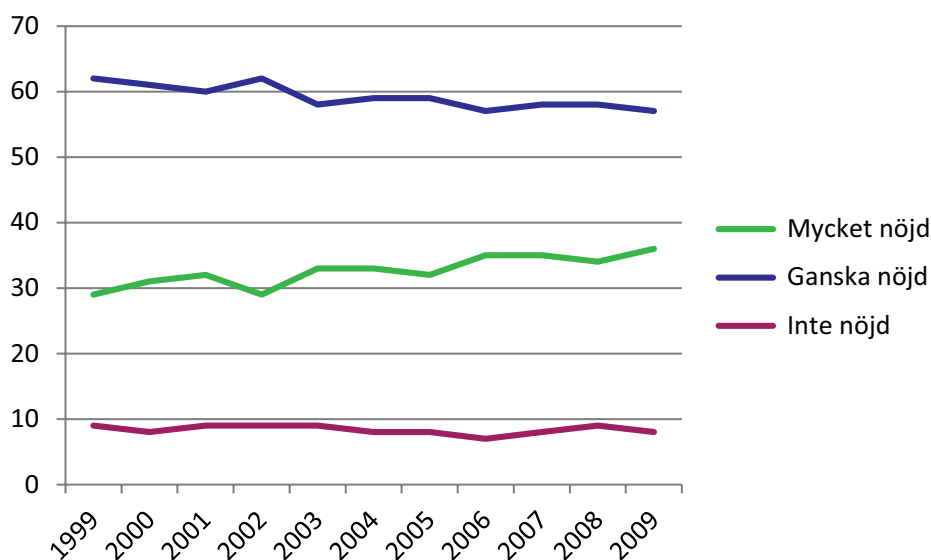


Figur 6: Subjektivt välbefinnande och BNP per capita: Subjektivt välbefinnandeindex är baserat på medelresultatet från alla inrapporterade livstillfredsställelse- och hedonisknivåundersökningar mellan 1995-2007 (cubic curve plotted; $r=0.62$). I figuren kan vi se att de länder som har hög BNP har en tämligen hög lyckonivå i genomsnitt, men samtidigt finns en hel del länder, framförallt i Sydamerika, som inte alls har en lika hög BNP men ändå ligger mycket högt i genomsnittlig lycka (Inglehart et al. 2008).

Forskningsresultaten som illustreras i figur 6 väger samman både kognitiva och affektiva uppskattningar av subjektivt välbefinnande till ett kombinerat mått på livskvalitet. Kahneman (2010) separerar de två välbefinnandemåtten för att undersöka hur vart och ett av dem korrelerar med hushållets ekonomiska situation. Det visar sig att korrelationen mellan hushållets ekonomi och den hedoniska nivån upphör efter en årsinkomst på 75.000 dollar, medan sambandet mellan inkomst och livstillfredsställelse fortsätter även efter denna nivå.

SOM-institutet har under perioden 1999–2009 inkluderat en fråga som undersöker respondenternas livstillfredsställelse. Under perioden har 7 procent (29 %–36 %) av svenskarna gått från att definiera sig som ”ganska nöjda med livet i helhet” till ”mycket nöjda med livet i sin helhet”, medan andelen som inte är nöjda med sina liv legat på en stadig nivå under perioden (Figur 7). Under tidsperioden ökade Sveriges BNP samtidigt med 24 procent. Denna rapport kan inte närmare undersöka eventuella kopplingar mellan ekonomiska förutsättningar och livstillfredsställelse i en svensk miljö, men förhållandet förtjänar att undersökas i framtida forskning.

Forskning som undersökt kopplingen mellan välbefinnande och klimatpåverkan för individer inom ett samhälle har också analyserat olika aktiviteter eller konsumtionsvanor för att se hur de påverkar välbefinnandet och därefter skattat miljö/klimatpåverkan från aktiviteten eller konsumtionen.



Figur 7: Svenskars livstillfredsställelse mellan åren 1999-2009. Figuren visar att personer som inte är nöjda med sina liv har varit relativt konstant under 10 % av befolkningen. Förändringen har skett mellan gruppen Mycket nöjd med livet som helhet och Ganska nöjd, så att andelen Mycket nöjda personer ökat med 7 % under perioden.

I en äldre aktivitetsstudie (Graef et al. 1981) testade forskarna om fritidsaktiviteter med hög energiintensitet hängde ihop med större lyckoeffekt då dessa aktiviteter utövades. Studien omfattade bara 107 individer. Man genomförde en så kallad Experience Sampling Method (ESM) vilket innebar att experimentdeltagarna vid 56 tillfällen under en vecka fick rapportera vad de gjorde och hur de kände sig. Det visade sig att det för kvinnors aktiviteter fanns ett signifikant negativt samband mellan energiintensitet och lyckoeffekt, dvs. lägre energiintensitet hos en aktivitet korrelerade med något större lyckoeffekt. Resultaten indikerade också att personer med en energiintensiv fritid tenderade att vara något mindre lyckliga än personer vars fritid inte var lika energiintensiv. Då studien endast inkluderade ett mindre antal deltagare bör inga större växlar dras på resultaten, men det faktum att resultaten pekar i rakt motsatt riktning från vad vi skulle förvänta oss stämmer onekligen till eftertanke och idéer kring nya studier.

Även psykologerna Brown & Kasser (2005) har gjort kvantitativa studier för att utforska sambanden mellan välbefinnande och miljöbelastning. I två olika studier fann de ett tydligt positivt samband mellan subjektivt välbefinnande och låg miljöbelastning (mätt med frågor om miljöbelastning avseende transport, kost och boende, samt om ekologiskt ansvarfullt beteende som t.ex. källsortering). Personer med högt välbefinnande hade alltså en signifikant lägre miljöbelastning.

Brown och Kasser utforskade även vilka mekanismer som kan förklara detta samband. Den ena mekanismen som de finner stöd för handlar om att intrinsikala värden (t.ex. relationer och lokal gemenskap) inte är beroende av

materiella varor för att bli tillgodosedda, medan detta inte gäller för extrinsikala värden (t.ex. finansiell framgång och popularitet). Den andra mekanismen som förklarar sambandet mellan ett högt välbefinnande och en låg miljöbelastning är ”mindfulness” (medveten närvaro). Mindfulness har, liksom ett fokus på intrinsikala värden, i tidigare studier visat sig ha samband med högt välbefinnande och denna studie visar alltså att mindfulness även främjar en låg miljöbelastning. Orsaken till detta samband skulle kunna vara att mindfulness kan främja reflektion kring konsumtionsaktiviteter. Studien är dock en s.k. tvärsnittsstudie (d.v.s. en jämförelse mellan olika individer) och det skulle vara mycket intressant att undersöka om personliga förändringsprocesser över tid, mot intrinsikala värden och mindfulness, också innebär sänkt miljöbelastning.

6.2 Arbetstidsförkortning

Historiskt sett har fackföreningsrörelsen drivit fram de successiva arbetstidsförkortningar som genomfördes fram till 1970-talet, då 40-timmarsveckan infördes. Frågan har dock under de senaste åren fått ny aktualitet då en del forskare och samhällsdebattörer hävdar att den rika världens konsumtionsökning måste dämpas för att undvika stora klimatförändringar, och att arbetstidsförkortningar kan vara ett effektivt sätt att åstadkomma detta (Sanne 2007; Victor 2008; Jackson 2009). I grunden handlar det om i vilken utsträckning samhället tar ut ökad produktivitet i form av ökade inkomster och konsumtion, eller i minskad arbetstid.

Den genomsnittliga arbetstiden per person i arbetsför ålder har minskat med 0,1 procent per år i Sverige under 1980–2005, och produktiviteten har ökat med 2,0 procent per år (SOU 2008:105). Löneökningar, rensade för inflation, var 2,6 procent mellan 1997 och 2006, men lägre mellan 1980 och 1996 (Medlingsinstitutet 2008). I Sverige har alltså lejonparten av produktivitetens utveckling tagits ut i form av konsumtion och inte i arbetstidsförkortning.

Idén om arbetsförkortning har länge funnits inom miljörörelsen men den har blivit mer etablerad de senare åren. Den brittiska hållbarhetskommisionen har exempelvis med arbetsdelning som ett av 12 steg för en hållbar ekonomi (Jackson, 2009). En rapport från FN:s miljöorgan UNEP nämner också arbetstidsförkortning som en attraktiv möjlighet: “...channelling productivity gains toward more leisure time instead of higher wages that can translate into ever rising consumption also increasingly makes sense from an ecological perspective.” (UNEP 2008, p 81).

Tabell 2 nedan visar på möjliga effekter av en generell arbetstidsförkortning, t.ex. en minskning av normalarbetsveckan från 40 till 30 timmar, både på klimatomställningen och på människors välbefinnande. Dessa båda delar belyses mer i avsnitt 6.2.1. och 6.2.2.

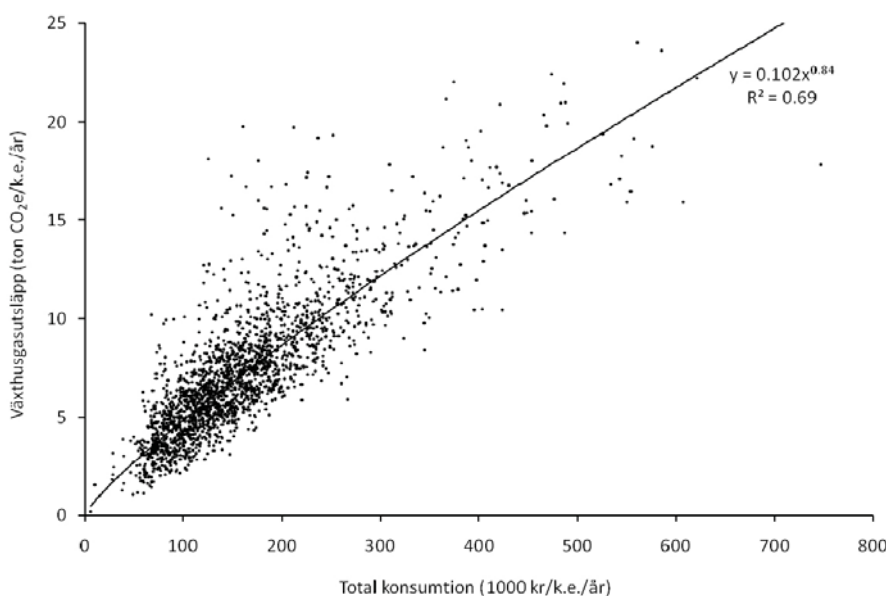
Tabell 2: Möjliga effekter av en generell arbetstidsförkortning på klimatomställning och livskvalitet. De punkter som inkluderats i fyrfältaren har inte värderats inbördes. Vissa kan alltså vara av stor betydelse medan andra kan vara mindre viktiga.

	Mål	
	En framgångsrik klimatomställning	Hög livskvalitet
Fördelar	Långsammare ökning av privat konsumtion ⇒ mindre efterfrågan på energitjänster och lägre produktionsvolym	Minskad tidspress Mer tid till fritidsaktiviteter Mer tid till sociala relationer Minskad arbetslöshet genom arbetsdelning
Nackdelar	Långsammare ökning av privat konsumtion ⇒ långsammare utbyte från gammal till ny teknologi	Minskade skatteintäkter ⇒ Svårare att finansiera den offentliga välfärden

6.2.1 Arbetstidsförkortningens effekter på växthusgasutsläppen

Som visats i figur 8 så är sambandet mellan inkomst och växthusgasutsläpp starkt. Konsumtionen i rika länder skapar större utsläpp än konsumtionen i fattiga länder. Samma förhållande gäller för enskilda hushåll vilket visas i figuren nedan där växthusgasutsläppen från svenska hushåll plottats mot deras totala konsumtion.

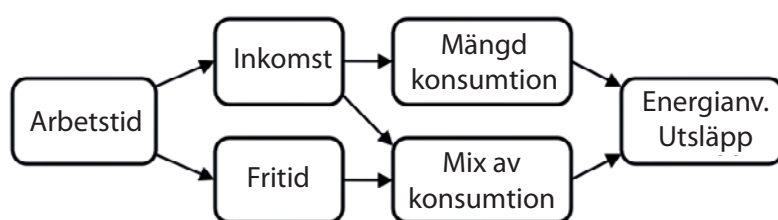
Det är därmed troligt att förändrade prioriteringar ”från konsumtionsutrymme till tidsutrymme” skulle resultera i minskade utsläpp. Det finns dock väldigt lite forskning om miljöeffekterna av en arbetstidsförkortning. Schor (2005) genomförde en analys där hon länkade data om nationella ekologiska



Figur 8: Svenska hushålls konsumtionsrelaterade växthusgasutsläpp som funktion av deras totala konsumtion. Varje prick motsvarar ett hushåll. Funktionen indikerar att 1 % ökning av konsumtionen motsvarar ungefär 0,84 % ökning av växthusgasutsläppen, men det finns också en stor variation som beror på andra parametrar. Utsläppen är beräknade som produkten av konsumtionen uppdelad på ca 100 kategorier av produkter och tjänster (HUT 2006) och motsvarande utsläppsintensiteter från SCB:s miljöräkenskaper. Utsläpp och utgifter är beräknade per konsumtionsenhet (k.e.) som är ett mått på hushållens storlek (singelhushåll 1,16 k.e., två vuxna 1,92 k.e., ytterligare vuxen 0,96 k.e., barn 0-3 år 0,56 k.e., barn 4-10 år 0,66 k.e., barn 11-17 år 0,76 k.e.).

fortavtryck med genomsnittlig arbetstid. Hon fick en signifikant korrelation vilket indikerar att en kortare arbetstid är förknippad med en lägre miljöbelastning. Rosnick och Weisbrot (2006) genomförde en regressionsanalys för att identifiera sambandet mellan arbetstid och energianvändning mellan nationer och fann att en förändring av arbetstiden med en procent resulterar i en förändring av energianvändningen med hela 1,3 procent.

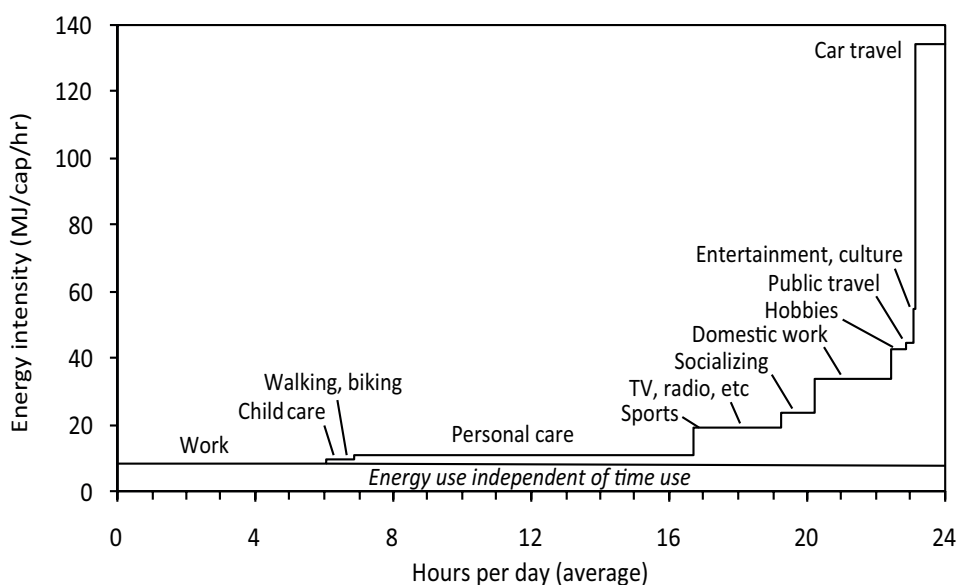
Förutom att påverka utsläppen via minskad inkomst (eller långsammare inkomstökning) kan också en minskad arbetstid påverka utsläppen via mer fritid. Rent hypotetiskt skulle det t.ex. kunna vara så att den frigjorda tiden ledde till ökande energianvändning via förändrad tidsanvändning och konsumtion, t.ex. mer transporter (se figur 9).



Figur 9: Kopplingar mellan arbetstid, konsumtion och växthusgasutsläpp. Pilarna ska här läsas som "påverkar".

I Nässén et al (2009) analyseras frågan om hur förändrad arbetstid påverkar energianvändning och utsläpp på hushållsnivå, via förändrade budgetar för både pengar och tid. Vi antar att den som jobbar mindre också tjänar mindre och därmed konsumerar mindre i genomsnitt. Analysen görs med hänsyn till den konsumtion som ligger på marginalen, alltså hur den sista hundralappen spenderas. Energianvändningen kopplad till denna marginalkonsumtion beräknas, liksom energieffekten av vad "den frigjorda tiden" används till istället. Nedanstående figur visar hur dygnets 24 timmar i genomsnitt används under en arbetsdag. Området under den streckade linjen avser energianvändning som är oberoende av hur man använder sin tid, till exempel bostadsuppvärmning. Energianvändningen kopplad till övrig konsumtion är allokerad till olika aktiviteter. Energianvändning för hemarbete består till exempel av el för matlagning och energi för tillverkning av vitvaror. Energianvändning som är kopplad till arbete är inte inkluderad eftersom det skulle leda till en dubbelräkning. Denna energianvändning belastar istället den som konsumerar det som producerats på arbetstid.

En tydlig slutsats är att bilåkandet sticker ut med mycket hög energianvändning per tidsenhet. Om bilåkandet hade kommit att utgöra en stor del av den extra fritid som frigörs när arbetstiden minskar så skulle det kunna betyda ökande energianvändning, men regressionsanalyserna visar att så inte är fallet. Resultaten indikerar istället att en förkortning av arbetstiden med 1 procent minskar hushållets energianvändning och växthusgasutsläpp med drygt 0,8 procent, lite mindre för höginkomsttagare och lite mer för låginkomsttagare.



Figur 10: Energianvändning från olika aktiviteter under en genomsnittlig arbetsdag för svenska hushåll. Källa: Nässén et al, 2009.

Eftersom arbetstiden är så relevant för energianvändningen och de därigenom kopplade växthusgasutsläppen är det intressant att resonera om utvecklingen över tid. Vi har här gått vidare och konstruerat två enkla scenarion avseende arbetstid och energianvändning.⁵ I det ena scenariot är arbetstiden bibehållen och all produktivitetssökning används till ökad konsumtion. I det andra scenariot används halva produktivitetssökningen till att reducera arbetstiden.

I scenariot med arbetstidsförkortning antar vi långsammare utbyte av produkter vilket gör att energieffektiviseringstakten blir något lägre i detta scenario. En annan viktig aspekt är om arbetstidsförkortning leder till minskad arbetslöshet, något som ofta kallas för arbetsdelning. I en forskningsöversikt (Bosch 2000) av arbetstidsförkortningars konsekvenser på sysselsättnings-tal i europeiska länder, visar de flesta av studierna på positiva effekter. Mellan 25–70 procent av den teoretiskt möjliga effekten har blivit resultatet enligt de flesta studier, medan ett fåtal studier inte hittar någon eller en negativ effekt på arbetslöshetssiffrorna. Mer kritiska hållningar lyfter fram att arbetslösa inte nödvändigtvis besitter den kompetens som efterfrågas i “tidsgapet” och att företag inte kommer att anställa fler utan istället organiserar om produktionen till nya förhållanden (SOU 2002). En svensk utredning hävdar att en arbetstidsreform inte skulle ge fler arbeten i ett långt tidsperspektiv (KI 2002).

De eventuellt positiva effekterna skulle alltså betyda att man inom en ekonomi delade på arbetet, vilket skulle leda till lägre arbetslöshet samtidigt som det skulle kunna öka mängden fritid för dem som arbetar. En hög arbetsdel-

⁵ Anledningen till att vi inte har gjort scenariot för växthusgasutsläpp är att vi då skulle behövt göra antaganden om den framtida mixen av energislag.

ningseffekt minskar dock klimatnyttan av en arbetstidsförkortning eftersom de som får arbete ökar sin konsumtion när inkomsten ökar. I scenariot har vi antagit att 30 procent av arbetstidsförkortningen omvandlas till arbete som istället utförs av någon annan. Scenarierna sträcker sig till år 2040, med 2010 som en startpunkt. Scenarierna beskrivs i tabell 3 nedan.

Tabell 3. Scenarier för arbetstid och energianvändning från konsumtion:

	Bibehållen arbetstid	Kortare arbetstid	Kommentarer
Antaganden			
Produktivitetsökning, % per år	2.0	2.0	Samma som genomsnitt i Sverige 1980–2005
Genomsnittlig arbetstidsförkortning, % per år	0.0	-1.0	
Arbetsdelning, %	–	30	Den utsträckning som kortare arbetstid leder till ökad sysselsättning för andra.
Energieffektivisering, % per år	0.9	0.8	Hämtat från IIASA A och B scenarion (Nakićenović, Grübler et al. 1998)
Energieffekt av förändringen av konsumtionen med 1 %	0.89	0.89	(Nässén, Larsson, Holmberg 2009)
Energieffekt av förändring av arbetstid med 1 %		-0.06	(Nässén, Larsson, Holmberg 2009)
Resultat 2040			
Heltid, timmar	40	30	
Ökning av privat konsumtion, %	78	45	
Ökning av energianvändning, %	30	12	Energianvändning i Sverige och utomlands som en följd av svensk konsumtion

Resultaten visar att om vi skulle använda hälften av produktivitetsökningen i Sverige till arbetstidsförkortning så skulle vi år 2040 ha nått 30 timmars arbetsvecka. Scenariot omfattar också en minskning av arbetslösheten. Den privata konsumtionen ökar i båda scenarierna, men ”bara” 45 procent med en arbetstidsförkortning, jämfört med 78 procent med bibehållen arbetstid. Det är detta som gör att den konsumtionsrelaterade energianvändningen inte ökar lika snabbt. Det ur klimatsynpunkt intressanta resultatet indikerar att en arbetstidsförkortning skulle ge 18 procent lägre energianvändning jämfört med bibehållen arbetstid. Detta pekar på att kortare arbetstid skulle göra det lättare för samhället att uppfylla de långsiktiga klimatmålen. Det är dock viktigt att tolka dessa resultat med stor försiktighet eftersom det finns osäkerheter som kräver fortsatt forskning. En osäkerhet är i vilken utsträckning en avtagande konsumtionsökning påverkar den tekniska utvecklingen. Dels påverkas förmodligen utbytestakten (t.ex. långsammare utbyte av bilparken), men det kan även påverka vilken typ av teknik som kommer ut i samhället.

6.2.2 Arbetstidsförkortningens effekter på välbefinnandet

Mycket tyder alltså på att kortare arbetstid kan vara ett viktigt bidrag till klimatomställningen. Om så är fallet påverkas även den framtida livskvaliteten, eftersom det minskar risken för klimatförändringar. Men en arbetstidsförkortning skulle förmodligen också påverka välbefinnandet på kort sikt. Det är en mycket komplex fråga som vi naturligtvis inte kan ge något fullständigt svar på men vi ska här redovisa en del forskning och egna tankar som belyser frågan. En arbetstidsförkortning har dels effekter på den arbetande delen av befolkningen, dels effekter på samhället som helhet, vi analyserar dessa effekter nedan.

Effekter av en arbetstidsförkortning för den arbetande delen av befolkningen

Som visats i kapitel 6.1 är det mycket som tyder på att den marginella lycko-effekten av ökande inkomst avtar ju rikare vi blir. Detta gäller både vid jämförelser av länder (figur 6) och över tid i rika länder (figur 7). Samtidigt är flera av de viktigaste förklaringsfaktorerna för ett lyckligt liv, som sociala relationer och meningsfulla fritidsaktiviteter, kopplade till tillgången på fritid. Dessa samband indikerar att minskad arbetstid, där individen byter konsumtionsutrymme mot fritid, kan vara positivt åtminstone för individen själv.

I en studie av Kasser och Sheldon (2009) används begreppet *tidsriki-dom*. Man kan förstå detta begrepp som motsatsen till ett liv i tidspress, men också som ett sätt att använda "rikiedom" utanför dess gängse ekonomiska mening. Med hjälp av ett frågebatteri om tidspress och ekonomisk press urskiljs två grupper; de som har tidsrikiedom och de som har goda materiella möjligheter. De visar i studien att människor som upplever tidsrikiedom är mindre ängsliga och oroar sig mindre för det förflutna och framtiden än andra människor. Vidare tyder resultaten på att tidsrikiedom hänger ihop med intimare nära relationer, liksom att mer tid används till fysiska aktiviteter och personlig utveckling, vilka alltså är starka bestämningsfaktorer för välbefinnandet. Bättre familjerelationer och personlig utveckling genererar troligtvis mer bestående välbefinnande, då habituerings-effekten (se avsnitt 4.2.2) av de värden som uppnås med minskad tidspress inte är lika stark som för inkomstökningar. De visar också att *medveten närvaro* (eng. mindfulness), att leva mer närvarande i nuet, uppkommer oftare hos människor med tidsrikiedom. Möjligen kan tidsrikiedom ha en starkare koppling till välbefinnande än vad materiell rikedom har, i alla fall om man har kommit upp till en viss materiell nivå. Lucia Reisch (2001) menar att en ny balans mellan materiell rikedom och tidsrikiedom skulle kunna innebära en ökad lycka.

Ett sätt att illustrera välbefinnandeeffekten av en framtida arbetstidsförkortning är att intervjua människor om vad de önskar av framtiden. Mona Mårtensson och Erika Lundell har gjort en kvalitativ studie om hur Stockholmare resonerar kring olika framtidsscenarier som presenteras i boken "Framtidsstaden" (Gullberg et al. 2007). Olika framtidsalternativ rörande bland annat prioriteringen mellan tid och pengar presenterades för 45 yrkes-

verksamma personer i åldrarna 38–59 år. De allra flesta önskade mera ledig tid, och denna tid skulle framförallt gå till mera socialt umgänge. Barnen är väldigt centrala i denna önskan, även för dem som har vuxna barn eller barnbarn. Att ”bara vara”, men också möjlighet till omväxling och spontanitet, är också centralt hos dem som vill ha mer tid. I detta ingår mer resor, vilka man helst vill göra tillsammans med familjen, som ett sätt att träffas. En arbetstidsförkortning begränsar dock konsumtionsökningarna och därmed öknings-takten avseende resande. Med kortare arbetstid ökar dock möjligheterna att stanna borta längre under resorna, och även att resa med långsammare (och därmed energisnålare) transportmedel.

Många upplever att vardagen präglas av tidspress; 31 procent av alla vuxna utan barn, och hela 47 procent av alla personer som har barn, upplever ofta att de har svårt att hinna med allt de behöver göra (Larsson 2007). Önskemålet om förkortad arbetstid är ofta kopplat till en längtan efter mindre tidspress i vardagen. Kvantitativ forskning visar att längden på arbetsveckan är starkt korrelerad med subjektiv tidspress (ibid), vilket i sin tur har visats ha negativ inverkan på människors välbefinnande (Kasser & Sheldon 2009).

Tidspress är en av flera faktorer som bidrar till stress vilket är negativt både för hälsa och för välbefinnande. År 2005–2006 gjordes en studie där 400 arbetstagare på 17 olika offentliga arbetsplatser arbetade sextimmarsdag under ett och ett halvt år (Bildt 2007). Resultaten visade tydligt att sextimmarsdagen innebar ett högre välbefinnande för studiedeltagarna. De visade också positiva effekter för studiedeltagarnas subjektiva hälsa, till exempel minskade ryggproblem och sömnsvårigheter. Detta försök resulterade dock inte i minskad sjukfrånvaro, men den korta försöksperioden gör det svårt att dra några slutsatser då eventuella hälsoeffekter kan ta tid (ibid.). En kvantitativ metaanalys av 21 olika studier (Sparks et al. 1997) har också visat att det finns ett samband mellan olika typer av ohälsa och långa arbetstider, men då framförallt övertidsarbete.

Tidigare har arbetstidsförkortning enbart förknippats med en förkortning av den så kallade normalarbetstiden (d.v.s. det som definieras som heltid). Men en minskning av det totala antalet arbetade timmar kan också uppnås på andra sätt, till exempel genom längre semester, längre föräldraledighet, eller bättre villkor för ledighet till studier eller för att förkorta arbetstiden under småbarnsåren. Ett annat alternativ till allmän arbetstidsförkortning är *individuell* arbetstidsförkortning. Ett sätt att göra det är att införa en allmän deltidsrätt som skulle ge alla människor rätt att förkorta sin arbetstid, precis som småbarnsföräldrar har idag (Larsson, kommande). I Nederländerna finns sedan år 2000 en lag som ger alla heltidsanställda rätt att sänka arbetstiden med 20 procent (Visser 2002). Möjligheterna till deltid ses som en välfärdsreform: ”In terms of income and wealth, part-time work may be a less than perfect choice, but if welfare is more broadly defined [...] it may generate higher welfare” (ibid, sid 38). Individuell arbetstidsförkortning anses också ha en potential att öka välbefinnandet eftersom “[t]he freedom to choose how to live contributes to the happiness of the chooser.” (ibid, sid 38).

Detta resonemang stöds av forskningen då personer som har inflytande och kontroll över hur länge och när de arbetar, i allmänhet rapporterar högre självskattad hälsa än de som har mindre möjlighet att bestämma över sin arbetstid (Golden & Wiens-Tuers 2006; Malmberg et al. 2003). En svårighet med individuell arbetstidsförkortning är att man avviker från de flesta andra på arbetsplatsen och att konsumtionsutrymmet blir mindre jämfört med andra. Dessa svårigheter finns inte vid allmän arbetstidsförkortning och det ligger troligtvis bakom att något över hälften av svenskarna är positiva till en allmän arbetstidsförkortning, medan bara en av sex kan tänka sig att individuellt sänka sin arbetstid (Sanne 1995).

Sociologen Paul Fuehrer (2010) har i sin forskning kommit fram till att normer och samhällets krav styr människor till att prioritera ökat ekonomiskt utrymme även om den personliga önskan i själva verket är mer tid. Rädsla för sämre karriärmöjligheter är en drivkraft bakom att välja bort deltidarbete, men likaså den starka sociala normen att satsa på arbetet. Normer kring arbetstid är också mycket styrda av kön. Larsson (2007) visar i en studie att andelen heltidsarbetande småbarnsmammor som skulle vilja minska sin arbetstid även om det innebar sänkt lön, är 40 procent (Larsson 2007: 8). För småbarnspappor är motsvarande siffra 15 procent. Ahrne & Roman (1997) har påpekat ”Att män heltidsarbetar hör till de mer beständiga normerna i Sverige under efterkrigstiden” (Ahrne & Roman 1997, sid 25).

Ur ett klimatperspektiv innebär individuell arbetstidsförkortning en nackdel eftersom det inte är lika säkert att det resulterar i lika stora arbetstidsminskningar och därmed inte heller genererar lika stor klimatnytta. Ur välbefinnandesynpunkt så ger både allmän och individuell arbetstidsförkortning mer tid till sådant som enligt forskningen bidrar till välbefinnandet, t.ex. tid till social samvaro, idrott, friluftsliv eller föreningsengagemang. En del har dock mycket attraktiva arbeten och en mindre attraktiv fritid, och för dem kan en arbetstidsförkortning vara negativ. Lagom utmanande arbeten ger till exempel goda möjligheter till *flow-upplevelser*; en känsla av att helt gå in i och absorberas av den uppgift man företar sig (Csikszentmihályi, 1999). Detta är en upplevelse som vissa lyckoforskare ser som oerhört positiv för lyckan, medan andra tvivlar på dess goda effekt i ett längre perspektiv (Vittersø, 2003).

Effekter av en arbetstidsförkortning för hela samhället

Det finns möjligheter till både positiva och negativa effekter för hela befolkningen av en arbetstidsförkortning. Om kortare arbetstid resulterar i lägre arbetslöshet innebär det naturligtvis positiva effekter för samhället. Det minskar offentliga utgifter till följd av arbetslösheten, men skulle också betyda minskat individuellt lidande till följd av att arbetslöshet är starkt negativt för välbefinnandet (Argyle 1999). Kortare arbetstid skulle också ge tidsmässigt utrymme för mer föreningsengagemang och mer social samvaro mellan de personer som arbetar och det som inte arbetar som t.ex. barn och pensionärer. Härigenom finns en potential för ett ökat socialt kapital. Det finns också

anledning att tro att en arbetstidsförkortning skulle vara bra för jämställdheten. Ett stort svenskt försök med sextimmarsdag visade att män i genomsnitt ökade sin tid för både hushållsarbete och barn mer än vad kvinnor gjorde, medan kvinnorna fick en större ökning av fritid (umgänge, motion, TV, etc.) än männen (Bildt 2007). Dessutom kan man anta att en allmän arbetstidsförkortning skulle öka jämställdheten genom att kvinnors behov av att gå ner till deltid inte skulle vara lika starkt. Därmed skulle kvinnors konkurrensmöjligheter i arbetslivet förbättras.

En arbetstidsförkortning kan dock innebära svårigheter när det gäller att finansiera välfärdstjänster och pensioner. Långtidsutredningen (Finansdepartementet & Långtidsutredningen, 2004) pekar på minskade möjligheter att upprätthålla välfärden om inte den privata konsumtionen fortsätter öka och om vi inte fortsätter att arbeta och betala skatt i samma utsträckning som i dagsläget. Den demografiska utvecklingen går mot en större andel pensionärer i befolkningen, vilket också kräver ökade skatteintäkter. I takt med ökade privata inkomster och konsumtionsutrymme ökar också kraven på samhällets välfärdstjänster. Dels på grund av anspråk på bättre kvalitet från de människor vars inkomst ökar, men också för att välfärdstjänsters personaltäthet ökar kostnaderna mer än bland kapital- och materialintensiva sektorer där potentialen för produktivitet utveckling generellt sett är större. Långtidsutredningen menar att höjda skatter inte är en lösning då det skulle försämra konkurrenskraften gentemot andra länder. Att finansiera till exempel äldreården med avgifter ses inte heller som ett alternativ då detta äventyrar allas möjligheter till vård.

Det som ändå talar för att arbetstidsförkortningar inte är helt omöjliga är att Sverige lyckades genomföra successiva förkortningar fram till 1970-talet, och att andra länder som till exempel Frankrike och Holland på senare tid har genomfört arbetstidsförkortningar. Det finns olika idéer om hur dagens välfärdssamhälle skulle kunna förenas med förkortad arbetstid. Kanske kan förändringar i skattesystemet göras som inte påverkar företagens internationella konkurrenskraft negativt, till exempel genom höjd skatt på privatpersoners utsläpp, höjd moms och höjda marginalsatser (höjda marginalsatser minskar också incitamenten för långa arbetsveckor vilket är positivt för välbefinnandet). Kanske blir människor också friskare av att inte jobba så mycket och kan därigenom orsaka mindre kostnader för sjukersättning och vård. En annan tanke är att den ideella sektorn kan spela en större roll i ett samhälle där människor inte arbetar lika mycket.⁶

⁶ Man kan dessutom tänka sig att en arbetstidsförkortning skulle underlätta för en höjd pensionsålder och även att det skulle öka produktiviteten. Dessa två konsekvenser skulle dock "äta upp" en del av klimatvinsterna med en arbetstidsförkortning eftersom de skulle bidra till ökad konsumtion.

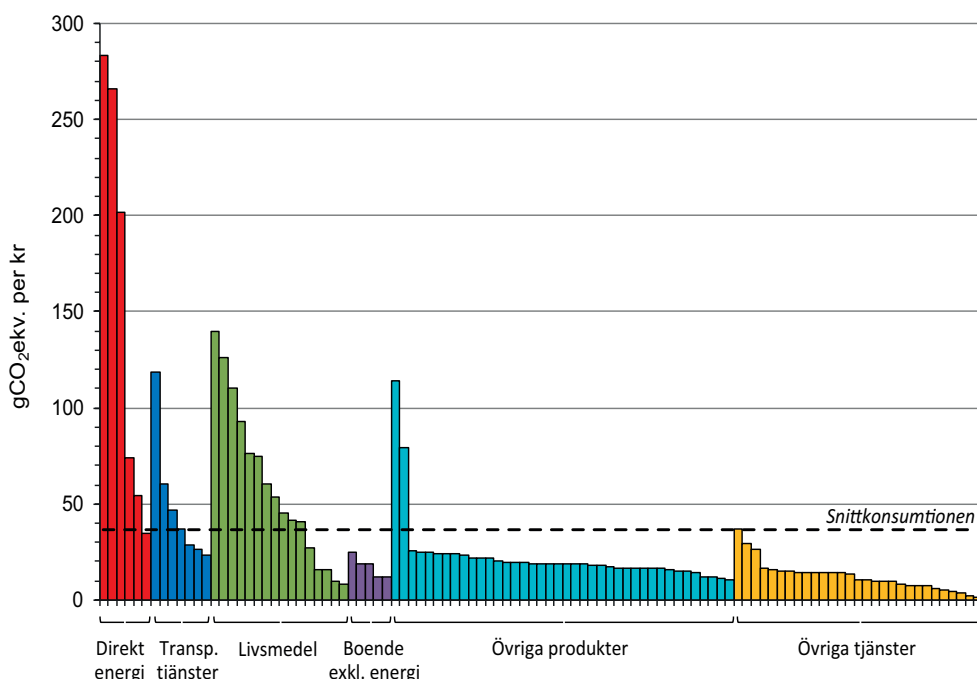
6.3 Förändrad konsumtionsmix: ökad tjänstekonsumtion

På liknande sätt som en arbetstidsförkortning har potential att frigöra tid för meningsfulla aktiviteter och minskad stress, skulle man kunna tänka sig en bibehållen arbetstid, men där hushållen köper sig fritid via hushållsnära tjänster som dessutom har relativt låga utsläpp. Hushållsnära tjänster är dock bara en mindre kategori inom den totala tjänstekonsumtionen.⁷ En annan viktig del utgörs av upplevelser och kulturella tjänster. Van Boven & Gilovich (2003) visar i sin forskning att upplevelser och upplevelsekonsumtion ger en mycket positiv lyckoeffekt, som dels är starkare än varukonsumtion och dessutom med en mer långvarig effekt på välbefinnandet. I lyckomening kan alltså upplevelser vara att föredra framför ägodelar. Samtidigt skall man betänka att människor värderar olika. Man bör också vara försiktig med att dra några långtgående slutsatser utifrån detta forskningsresultat. En produkt kan ju mycket väl fylla en central roll i en upplevelse, även om det inte alltid är så. I kapitel 7 kommer vi att gå vidare med en diskussion om detta och argumentera för att de faktiska aktiviteterna och ”praktikerna” är av större betydelse för välbefinnandet än om själva inköpet är i form av en produkt eller tjänst.

En förskjutning av konsumtionen mot ett ökat tjänsteinnehåll borde också, precis som arbetstidsförkortning, kunna leda till minskade utsläpp eftersom tjänster generellt (undantaget transporttjänster) ger upphov till jämförelsevis låga utsläpp. Figur 11 visar en jämförelse av utsläppen per krona för 105 olika konsumtionskategorier uppdelade på sex huvudgrupper.

Den genomsnittliga utsläppsintensitet från svenska hushålls konsumtion ligger som visas i figuren ovan på cirka 37 gram koldioxid per spenderad krona (gCO_2 per kr). En förskjutning av konsumtionsmixen mot varor och tjänster som ligger under denna nivå leder alltså till minskade växthusgasutsläpp per konsumerad krona. Kategorin ”övriga tjänster” har de lägsta utsläppen, med ett viktat genomsnitt på 13 gCO_2 per kr. Det är dock värt att notera att även de flesta produkter ligger under snittkonsumtionen (viktat genomsnitt 23 gCO_2 per kr). Det finns alltså anledning att ifrågasätta den bild som ibland ges i miljödebatten där konsumtion av prylar får symbolisera det stora hotet mot miljön (det är bl. a. drivmedel, flygresor och kött som utgör den mest klimatbelastande konsumtionen). Det kan dock finnas indirekta kopplingar mellan konsumtion av prylar som statusmarkörer och drivkrafter för en ökande konsumtion (se även stycket om postmateriella värderingar 5.5.2).

⁷ Begreppet tjänst är mycket brett. Enligt Alfredsson & Scooco (2008) definieras en tjänst av att den är något immateriellt, att den innebär interaktion mellan producent och konsument, att den inte går att lagra (icke varaktig), och att de ej är standardiserbara (heterogena).

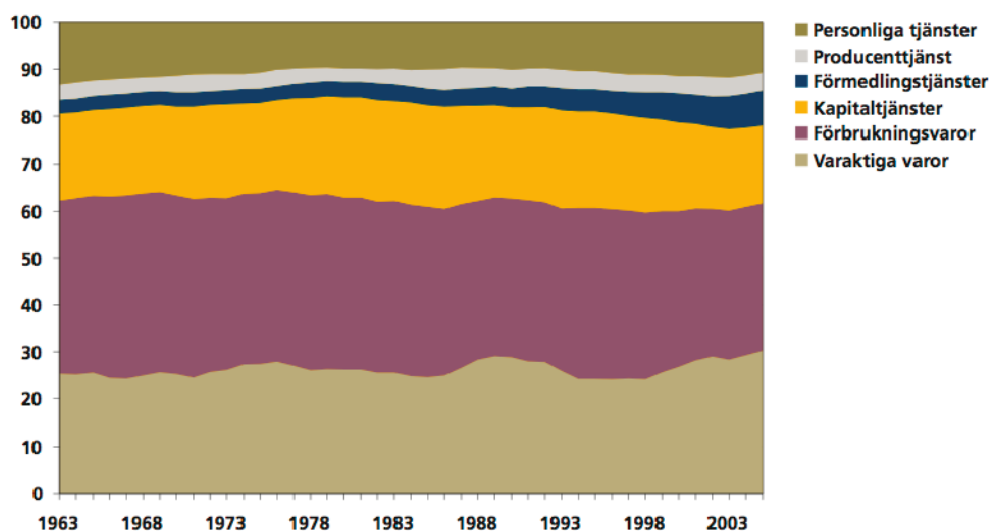


Figur 11: Växthusgasutsläpp från 105 kategorier av varor och tjänster grupperade i sex huvudgrupper, (bearbetning av data från SCB:s miljöräkenskaper). I siffrorna inkluderas utsläpp i produktionen av varor och tjänster. För t.ex. en dator innefattas utsläpp från datorfabrikens energianvändning men också uppströms i produktionen av de material som används i datorn, samt de transporter som är förknippade med dessa material. Utsläpp kopplade till importerade varor och tjänster har här beräknats som om denna produktion skett i Sverige vilket troligen leder till underskattningar av utsläppen.

På väg mot ett tjänstesamhälle?

Det finns en spridd föreställning att vi successivt är på väg mot ett tjänstesamhälle. En av de första som argumenterade för detta var Bell (1973) men idén ifrågasattes också tidigt, bland annat av Gershuny (1977). Svaret på frågan beror till stor del på vad man mäter (arbete eller konsumtion) och hur man definierar indelningen av produktion och konsumtion i varor och tjänster (Jansson, 2009).

Eva Alfredsson & Sandro Scocco (2008) har analyserat tjänsternas andel av hushållens konsumtion och resultatet beskrivs i figur 12 nedan. Kategorierna i figuren är sorterade efter hur stor del av kostnaderna som är löner respektive kapital. Personliga tjänster är den mest arbetsintensiva kategorin, med en löneandel på 90 procent. Denna kategori är det vi vanligtvis förknippar med tjänster, till exempel utbildning, hårklippning eller hushålls-nära tjänster. Ökade skatteintäkter och större BNP har möjliggjort en ökning av de personliga tjänsternas andel av ekonomin, främst t.ex. dagisplatser, hälso- och sjukvård samt utbildning. Den privata konsumtionen av personliga tjänster har dock generellt minskat under tidsperioden. Producenttjänster förmedlas inte till slutkonsumenten utan istället till andra producenter, och behöver inte utföras i samma tid och rum. Ökningen av så kallade förmedlingstjänster avser bl.a. tele- och datakommunikation samt personresor som t.ex. flyg.



Figur 12: Konsumtionsandelar i fasta priser efter ändamål, 1963-2005. Beräkningar baserade på nationalräkenskaper 2007, 1996 och 1980 (Alfredsson & Scocco 2008:9).

Alfredsson och Scocco visar att det sedan 1960-talet inte har skett någon dematerialisering av hushållens konsumtion. Den totala konsumtionen växer snabbt och dessutom ökar varuandelen av konsumtionen något. Sammantaget verkar det alltså som om vi går mot mer och mer av ett ”prylsamhälle” snarare än ett tjänstesamhälle. Orsaken till denna utveckling antas ofta vara det så kallade tjänstedilemmat, som beskriver tjänsternas tendens att bli relativt dyrare än varor när lönerna stiger. Dilemmat utgörs av det faktum att produktiviteten inom varuproduktionen kontinuerligt genomgår stora effektiviseringar, medan personliga tjänsters produktivitet i allmänhet inte kan öka utan att kvalitén på tjänsten också försämras. Detta kallas också för ”Baumols kostnadssjuka” (Baumol 1967).

De tjänster i ekonomin som ökar, de icke-personliga (producent-, förmedling- och kapitaltjänster), har en kapitalandel på mellan 40-90 procent och det är i själva verket produktivitetspotentialen inom denna kapitalandel som möjliggör dess expansion i utökade arbetstillfällen (Alfredsson & Scocco 2008). Den ökande andelen som arbetar inom dessa sektorer gör att man kan säga att vi ur ett produktionsperspektiv är på väg mot ett tjänstesamhälle. Ur konsumtionsperspektiv finns dock ingen tendens mot en ökad andel tjänster.

Forskningen visar alltså att vi inte verkar vara på väg mot ett tjänstesamhälle. Om en sådan utveckling ändå är önskvärd ur klimatsynpunkt, så kan det vara intressant att undersöka hur styrmedel skulle kunna användas för att förändra konsumtionsmönstren. Axelsson (2009) anser att tjänstekonsumtionen bör öka på varukonsumtionens bekostnad och att detta kan främjas genom en grön skatteväxling från skatt på arbete till höjda energi- och koldioxidskatter. Därigenom underlättar man för arbetsintensiv verksamhet och ökar konsumtionen av tjänster med låg klimatbelastning, samtidigt som skattebortfallet från de sänkta arbetsgivar- och inkomstskatterna går jämnt ut med

inkomsterna från de föreslagna miljöskatterna. Detta är ett exempel på förslag som adresserar frågan om en ökad tjänsteandel i ekonomin. Lägre arbetsgivaravgifter eller lägre moms för vissa tjänstebranscher är andra liknande förslag.

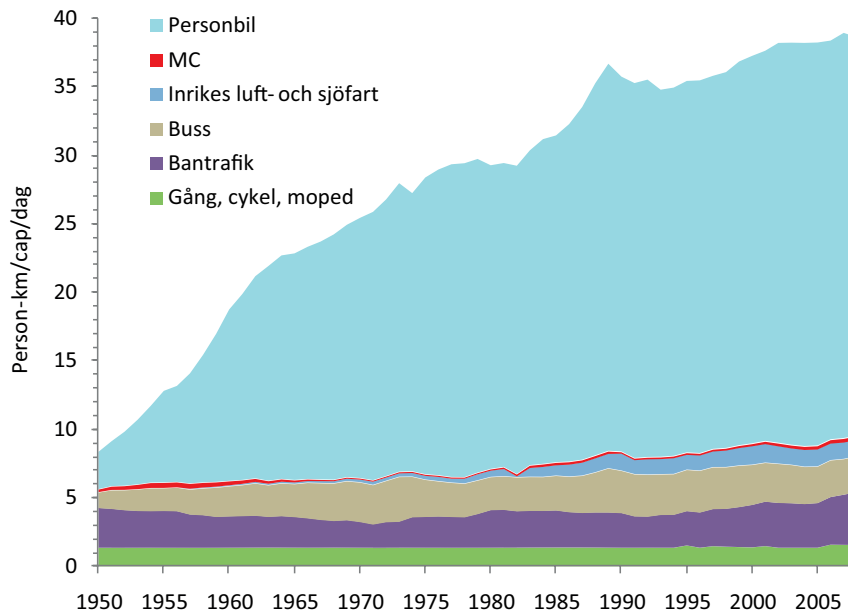
6.4 Stadsutveckling för minskad energianvändning

I det här avsnittet diskuterar vi möjligheterna att utforma stadsutvecklingen för att minska energianvändningen, med betoning på persontransporter. Vi undersöker även vilka konsekvenser sådana förändringar skulle få för människors livskvalitet. Transporter och *mobilitet* spelar en viktig roll i människors vardagliga liv. Till exempel inkluderar nästintill alla vardagliga aktiviteter någon typ av transporter och över tid är det tydligt att samhällets utveckling, transporter och människors vardagsliv utvecklas hand i hand. Dagens transportsystem möjliggör omfattande dagliga förflyttningar vilket har en betydande inverkan på stadsutvecklingen och sociala relationer mellan människor.

Begreppet *mobilitet* innebär i detta sammanhang både fysiska förflyttningar och , kommunikation som sammanbinder fysiska platser med varandra (Urry 2007). Litteraturen som berörs i det här avsnittet berör mobilitet, hållbara transporter och subjektivt välbefinnande. Flera framtidsscenarioer menar att de dagliga resvanorna kommer att behöva förändras som del av en klimatomställning och att mobilitet i städer inte kan bygga på en fortsatt ökning av biltrafiken (Kahn et al. 2007; Åkerman et al. 2007). Det är centralt att i planeringsstadiet ta hänsyn till i vilken grad olika stadsstrukturer leder till minskande eller ökade transportbehov (Mossfeldt & Reneland 2005).

De australiensiska forskarna Patrick Moriarty & Damon Honnery (2008) menar i sin framtidsstudie, att det är socialt och ekologiskt ohållbart att upprätthålla vårt nuvarande transportsystem. Kostnaderna blir, även med tekniskt stora landvinningar, alltför höga i fråga om utsläpp av växthusgaser. Även om transporter drivs på biobränslen innebär den produktion av energigrödor som krävs alltför omfattande landanvändning. Artikelförfattarna menar att vi, istället för en fortsatt expansion av ett hög-mobilitetssamhälle, bör fokusera på möjligheterna att tillgodose mänskliga grundbehov inom ett globalt lågtransportsamhälle. De argumenterar för att dagens rika samhällen bör vara först med en sådan omställning och att resurser bör frigöras för att möjliggöra liknande omställningar i låginkomstländer. Denna bild av situationen utgår från uppfattningen att vi bör satsa på ett lågtransportsamhälle. En annan bild av klimatomställningen är dock att vi inte alls behöver minska den höga fysiska mobiliteten, utan att det räcker att ställa om till andra drivmedel, t.ex. el och biobränslen, eller att vi i högre grad behöver transportera oss kollektivt med tåg och buss (Åkerman et al. 2007).

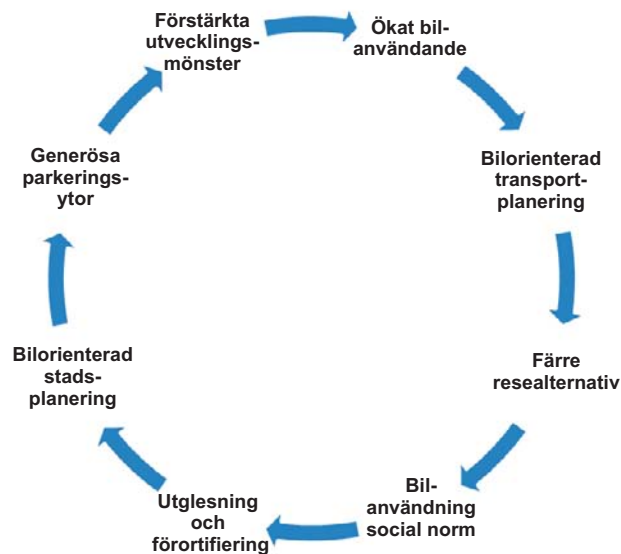
Att vi idag reser mer än någonsin är entydigt. Bilden nedan visar att antalet kilometer per person och dag har ökat ifrån 8 km/dag 1950 till 39 km/dag 2008. Det blir också tydligt hur stor del av denna ökning som personbilsanvändningen står för.



Figur 13: Inrikes transportarbete för persontransporter i Sverige 1950-2008. Källa: Egen presentation av statistik från SIKA (Statens institut för kommunikationsanalys).

6.4.1 Bilen

Persontransporternas energieffektivitet beror delvis på val av färdmedel. Bilanvändning, som är mycket energikrävande, har under de senaste 50 åren blivit det överlägset vanligaste sättet att resa. Vilka färdmedelsval människor gör har bland annat visat sig handla om djupt etablerade vanor (Gärling & Axhausen 2003). Färdmedelsval handlar också om sociala normer och identitet. Bilen är inte bara ett transportmedel utan också en statussymbol och föremål för positionell konsumtion (Litman 2007). Litman menar dessutom att utvecklingen är självförstärkande (se figur 14 nedan).



Figur 14: Bilrondellen Källa: Litman 2007, sid 11 (egen översättning).

Litmans modell beskriver processen för hur bilen successivt får en allt starkare ställning genom att dess utökade användning kräver en viss typ av infrastruktur, som i sin tur ger ökade möjligheter för människor att förlita sig på bilen i sin vardag och därmed också mindre handlingsutrymme för dem som inte är bilanvändare.

Boendepreferenser verkar ha en viss inverkan på ökade pendlingsavstånd. Enligt en studie av Stutzer & Frey (2008) är den ”utdelning” som långa pendlingsstider för med sig, såsom bättre boende, mer givande arbete m.m., inte tillräckliga för att minska den negativa påverkan som långa pendlingsstider har på livstillfredsställelsen. Studien visar att livstillfredsställelsen är signifikant lägre för varje 10-minuter längre pendling en person har, trots de positiva effekter som valet troligtvis antogs föra med sig för aktören. Pendlingsstider har också visat sig vara en betydande faktor för känslan av tidspress i vardagen (Larsson, 2007). Habitueringseffekten är större vad gäller fördelarna med lång pendling än vad habitueringen av stresseffekten är (Frank 2004: 72; Koslowsky et al. 1995). Denna mekanism bygger alltså delvis på tidigare beskrivna svårighet att bedöma effekter över tid (se avsnitt 4.2.2).

Gatersleben & Uzell (2007) har utvärderat hur kognitiva och affektiva aspekter samspelar för attityden till olika färdmedel. Känslor av fara, stress och låg bekvämlighet är de vanligaste negativa känslorna och dessa varierar i styrka mellan olika färdmedelsval. Fara är en vanlig negativ känsla för cyklister, men inte för kollektivtrafikanter. Stresskänslor till följd av förseningar är vanligt för kollektivtrafikanter och bilister, men nästan aldrig för cyklande eller gående. Ju mer kognitiv ansträngning en resa kräver ju mer stressar den också, t.ex. kollektivtrafik som kräver många byten. Däremot är fysisk ansträngning, som vid cykling eller gående, inte kopplat till stresskänslor (Gatersleben & Uzell 2007).

En omfattande kanadensisk studie kom också fram till att personer som cyklar eller går till och från jobbet i mycket högre grad ”gillar” detta sätt att pendla. Så mycket som 19 procent av de som cyklade till jobbet angav denna resa som den bästa tiden på dagen, medan motsvarande siffra för bilister var 2 procent. En annan viktig faktor för vad man tyckte om resan till och från jobbet var hur lång tid pendlingen tog i anspråk. I denna studie jämförde man också dem som pendlade ensamma i bil, med dem som samåkte i bil och mellan dessa grupper fann man ingen signifikant skillnad.

Centrum för konsumtionsforskning (CFK) vid Göteborgs universitet, har i en rapport behandlat bilens roll för välbefinnandet i relation till vardagliga aktiviteter (Jakobsson Bergstad et al. 2009). I studien ställer man frågan om vilken roll det vardagliga resandet har för det subjektiva välbefinnandet och vilken del av denna påverkan som bilen kan förklara. Enkätundersökningen studerar känsloupplevelsen av vardaglig bilanvändning och jämför denna med de mer målrelaterade motiven av resandet. Generellt kan de målrelaterade motiven för bilanvändningen förklara en större del av den positiva upplevelsen än den affektiva verkan av att använda bil. Bilens funktion för att underlätta aktiviteter i vardagen är alltså viktigare för det subjektiva välbefinnandet,

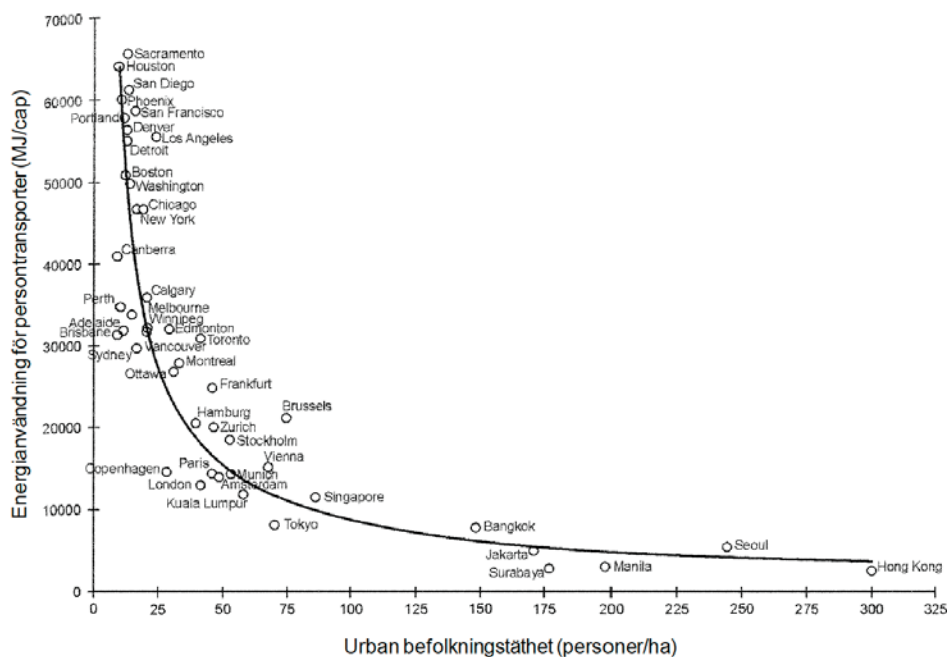
än den känslomässiga effekten av själva bilanvändningen. Viktiga faktorer är minskad tidspress och stress i samband med dessa aktiviteter.

I en studie av Steg och de Groot (2006) används 22 indikatorer på livskvalitet, såsom *hälsa, fritid, säkerhet, status/erkännande etc.* Indikatorerna är både individuella och samhällsliga, liksom objektiva och subjektiva, men tonvikt ligger på det *subjektiva välbefinnandet*. Syftet med studien var att 1) undersöka hur människor tror att styrmedel i form av högre priser på bilanvändning skulle påverka deras livskvalitet. 2) i vilken utsträckning människor tror att de skulle förändra sin bilanvändning till följd av sådana styrmedel och 3) hur detta skiljer sig mellan olika nationaliteter. Här handlar det alltså om förväntade, och inte faktiska, konsekvenser. Respondenterna fick själva lista vilka av indikatorerna de trodde skulle påverkas mest och hur mycket. Scenariot för respondenterna att ta ställning till innebär en fördubbling av priset för bilanvändning och alla kostnader runtomkring den. Generellt förväntas livskvalitetsaspekterna "bekvämlighet", "ekonomi" och "frihet" påverkas mest i negativ mening, medan "säkerhet" "natur" och "miljö/omgivning" skulle öka mest i positiv mening. Det är stor skillnad på svaren mellan olika nationaliteter. Studien har haft respondenter i Tjeckien, Nederländerna, Österrike, Sverige och Italien. I Sverige och Nederländerna reagerar respondenter starkast negativt på den hypotetiska förändringen, medan människor i Tjeckien och Italien inte trodde att de negativa aspekterna av förändringen skulle bli särskilt starka. Studiens slutsatser vad gäller förändringar i livskvalitet, är att många av respondenterna uppskattar att deras livskvalitet skulle försämrans relativt lite i det stora hela av den hypotetiska prishöjningen. De negativa aspekterna på vissa områden balanseras av positiva förändringar på andra enligt de svar man fått i studien (de Groot & Steg, 2006).

Steg (2005) har i en annan studie visat att bilanvändare väljer bilen som pendlarval inte bara utifrån instrumentella motiv, utan också utifrån normer och symboliska anledningar såsom att visa vem man själv är. Litman (2007) menar att både våra pendlingsavstånd och transportmedelsval till stor del påverkas av jakten på status. Utglesning av städer (urban sprawl) kommer sig av att människor vill ha råd att bo i stora hus och att detta leder till längre pendelavstånd. Dyrare bilar än vad som är "funktionellt" köps, därför att det kan ge en statusfylld position, och i andra änden att transportmedel såsom kollektivt resande får en stigmatiserad position eller åtminstone inte associeras med frihet och status. Bilen blir en social norm att förhålla sig till och dess starka sociala ställning minskar möjligheterna att ställa om till hållbar resursanvändning (Litman, 2007). Den som har växt upp med bilanvändning upplever eventuellt en livskvalitetsförlust av att minska bilåkandet, men man kan också tänka sig att den faktiska effekten av förändringar på gemensam nivå inte är desamma när de sker över längre tid. Detta är något som troligtvis bäst studeras genom att titta på förändringar över tid, och att följa samhällen genom motsvarande förändringar.

6.4.2 Förtätning, tillgänglighet och kortare resor

Färdmedelsval och energieffektiva transporter är en del av lösningen för att nå minskade utsläpp från persontransporterna. En annan viktig del är att titta på de strukturella villkoren bakom det ökande resandet och vilken roll stadsutvecklingen spelar i detta sammanhang. Figur 15 nedan visar hur energianvändningen för persontransporter förhåller sig till befolkningstätheten i olika städer i världen (Newman och Kenworthy, 1999). I de glesa nordamerikanska städerna är energianvändningen betydligt högre än i de tätare europeiska städerna som i sin tur har högre energianvändning än de mycket tätare städerna i Asien. Bilden är dock omdebatterad då kurvan delvis kan förklaras genom inkomstnivåer. Samtidigt visar bilden tydligt att de amerikanska glesbefolkade bilstäderna (längs upp till vänster i kurvan) inte bara ger upphov till höga utsläpp som en funktion av inkomster, utan faktiskt kräver betydligt mycket mer energianvändning än t.ex. Wien, Singapore och Amsterdam som har befolkningar med liknande inkomstnivåer.



Figur 15: Urban befolkningstäthet och energianvändning Källa: (Newman & Kenworthy 1999).

Förtätning av städer är ett återkommande mål som en del av klimatomställningen och det presenteras bland annat inom framtidsscenarioer (Viridis & IEA, 2003; Åkerman et al., 2007). Det handlar om att avstånden skall bli mindre inom staden och att fler typer av aktiviteter skall samsas inom samma områden, istället för att ligga alltför utspridd och i enskilda segment.

Lars Mossfeldt och Mats Reneland (2005) har i en kunskapssammanställning, skriven för Naturvårdsverket, preciserat begreppet *tillgänglighet*. Författarna menar att tillgänglighet bör ersätta begreppet *framkomlighet* som det huvudsakliga målet i transport- och stadsplanering. En del människor har större möjligheter till mobilitet på grund av förutsättningarna i den miljö de oftast befinner sig och skillnader kan finnas beroende på ålder, bilinnehav, inkomst, handikapp m.m. Mossfeldt & Reneland (2005) kallar detta för *rörlighetsresurser*, och menar att livskvaliteten minskar hos människor som har för lite rörlighetsresurser i förhållande till sina önskemål och vardagliga behov.

Harris et al. (2004) menar att betoningen av tidsvinster ofta negligerar många människors behov och leder till ojämlikhet mellan olika gruppers möjligheter i vardagen. Deras studie har fokuserat på skillnader i ålder, kön och spatiala förhållande i relation till tidsvinster och hastighet som mål i samhällsplaneringen. Fokus på hastighet och tidsvinster i trafiken tenderar att prioriteras framför frågor som miljömål och jämlika rörlighetsresurser. Målet med tidsvinster i transportplaneringen kan i vissa fall ersättas med tillgänglighet som mål, vilket handlar om att tillgodose människors behov men med färre eller kortare resor i vardagen som följd, varav många bättre kan tillgodoses genom gång- och cykeltrafik.

Ett sätt att se på kopplingen mellan mobilitet och livskvalitet är hur vårt sociala liv påverkas av våra möjligheter till mobilitet. Människor är beroende av att antingen kunna förflytta sig stora avstånd eller att bo i en stadsstruktur som erbjuder tillgänglighet. Dessa förhållanden påverkar på ett eller annat sätt sociala relationer mellan människor.

Socialt kapital är ett begrepp som behandlar sociala nätverk och hur dessa kan förstås som en kapitalform dels genom sociala relationers värde för individer, men också som ett samhälleligt tillstånd, t.ex. de sammanlagda överbryggande sociala kontakterna i ett bostadsområde, nära relationer inom ett företag eller inom en familj (jmf. Brunie 2009; Putnam 2001). Individer med högt socialt kapital har högre livskvalitet och bättre hälsa, alltså såväl psykiskt som fysiskt (Almedom 2005; Myers 2004). Samhällen med högt socialt kapital präglas av mycket mellanmänniskliga relationer och tillit mellan människor. John Urry (2002) menar att det vardagliga resandet ökar till följd av utspridda sociala relationer. Exempel på detta kan vara vänner som man lärt känna på jobbet och där det krävs långa resor för att kunna umgås privat. Vi lever så att säga i geografiskt utspridda sociala nätverk.

Otillgänglighet kan leda till mindre socialt kapital i ett helt samhälle eller för vissa grupper. I ett samhälle med hög mobilitet stärks inte banden mellan människor inom lokalsamhället, utan relationer är mer geografiskt utspridda. Vidare sker i ett sådant samhälle en social exkludering av de människor vars mobilitet är sämre. Tillgänglighet kan alltså sättas i motsats till mobilitet genom att det förra handlar om närhet, medan det senare handlar om avstånd som kan överbryggas genom fysiska transporter eller kommunikation och IT-lösningar (Urry 2007). Eventuellt kan ett samhälle som präglas av tillgänglighet få ett högre socialt kapital genom att inte påtvinga förflyttningar eller leda till exkludering. Äldre människor riskerar att exkluderas

från sociala relationer eller begränsas i sin rörelsefrihet. Mobilitet handlar om att överbrygga avstånd och just detta är för äldre människor svårare i takt med att man t.ex. inte längre kan köra bil eller promenera annat än korta sträckor. När det gäller barns mobilitet är växande bilberoende i vardagen ett ökande problem (Freeman & Quigg 2009). Man menar i denna studie att också barns klimatpåverkan till följd av transporter blir allt större. I slutändan leder det till minskad rörelsefrihet och autonomi för barnen, och Freeman och Quigg menar att barns livskvalitet blir lidande till följd av mindre frihet och färre spontana kontakter med vänner. De menar också att barnens bilåkande formar deras beteendemönster som vuxna.

Robert D. Putnam (2001) undersöker vad han menar är ett fallande social kapital i det amerikanska samhället. Han konstaterar att förortsstäderna, ”utkantsstäder”, som innebär mer pendlande och fragmentering av spatiala mönster i vardagen, har ett samband med en generell minskning av det sociala kapitalet. Dels tar pendling tid från umgänge, dels är trenden att lokalsamhällenas och städernas samlingspunkter försvinner. Vardagens aktiviteter befinner sig på utspridda platser och alltså inte i städernas centrum som varit fallet under lång tid (t.ex. arbetsplatser, butiker och service).

Putnam menar i sin studie att varje tio-minuters ökning av pendlings-tid leder till en 10 procentig minskning av det sociala kapitalet. Även Besser et al. (2008) har testat sambandet mellan pendlings-tid och socialt kapital. Så kallade socialt orienterade resor; till och från vänner, släktingar, religiösa aktiviteter, kurser, kultur- och underhållning m.m., användes som ett mått på människors sociala kapital. Man visar i studien att sannolikheten att den svarande inte gjort någon socialt orienterad resa under svarsdagen ökar signifikant ju längre pendlings-tid den svarande har.

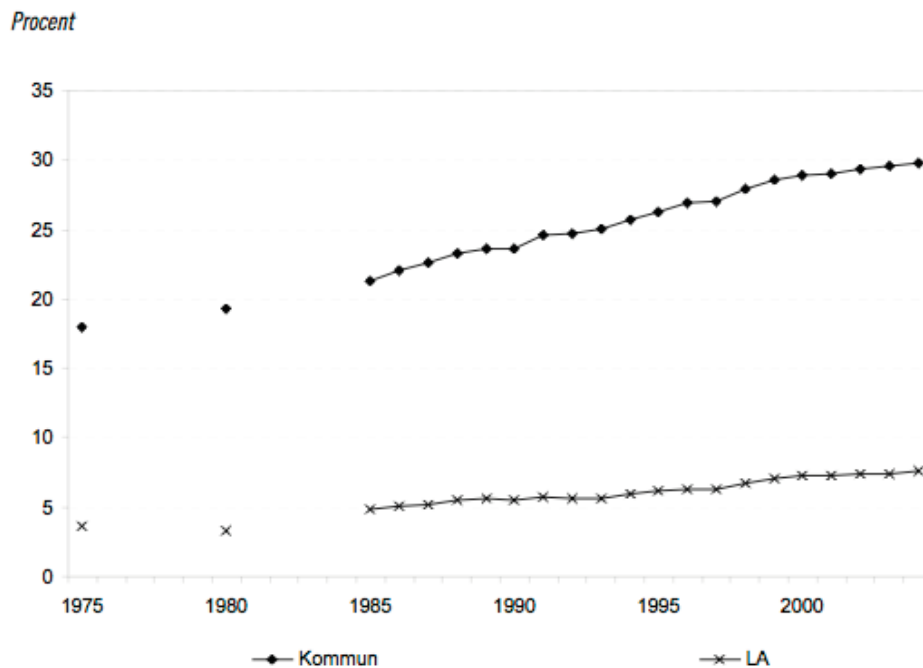
Denna typ av stad leder också till mer segregation och homogenitet inom stadsdelar, vilket i sin tur hänger ihop med mindre samhällsengagemang; framförallt när det kommer till politisk organisering. Statistiska analyser visar att långa pendlings-tider samvarierar med ett lågt samhällsengagemang, enligt Putnam. Informella sociala kontakter har också visat sig påverkas starkt negativt av pendling. Putnams hållning är att det sociala kapitalet är mycket viktigt för vår subjektiva livskvalitet i stort och att social exkludering eller isolering har stark negativa effekter på vår hälsa, något han alltså har stöd för i andra studier (Almedom 2005; Myers 2004).

Kritik mot Putnam har dock ifrågasatt studiens förmåga att se förändringar av det sociala kapitalets karaktär utanför *fysiskt* avgränsade områden, såsom hur t.ex. internet erbjuder helt andra sociala sammanhang som kan röra sig om nätverk på global nivå (Currie & Stanley 2008).

Det viktigaste ur ett livskvalitetsperspektiv är att transportbehov i vardagen kan tillgodoses. Detta kan ske på olika sätt, t.ex. genom att möjligheterna till resande med kollektivtrafik ökar, men det kan också ske genom att tillgängligheten ökar i form av decentraliserad service eller tätare stadsstruktur. Om res- och pendelavstånden är kortare beräknas fler att inkludera cykel- eller gående i sin livsstil och sitt vardagsbeteende. Kortare pendlingsavstånd och distansarbeten hemifrån kan också ge minskad tidspress i vardagen (Koslowsky et al. 1995; Larsson 2007)

En livskvalitetseffekt som berörs i litteraturen angående transporter är också hur pendling leder till en mängd olika negativa hälsoutfall. En kommande svensk studie (Jakobsson, 2011) visar att de som pendlar mer än en timme enkel resa (med bil eller kollektivtrafik) har 30–50 procents ökad förekomst av sömnstörning, upplevd stress i vardagen och sänkt vitalitet, psykisk hälsa och välbefinnande, jämfört med dem som gick eller cyklade till arbetet. Tidigare studier har belagt sambandet mellan långa pendlingstider, oförutsägbarhet och oväntade förseningars påverkan på stressnivån för såväl biltrafikanter som kollektivresande (Gottholmseder et al. 2009; Koslowsky et al. 1995). Pendling har också i en studie angetts som den vardagliga aktivitet som av de svarande gav minst positiv lyckoeffekt under tiden den utfördes (Layard 2005). Detta har också bekräftats i en studie som empiriskt testar den faktiska lyckoeffekten av olika vardagliga aktiviteter (Killingsworth & Gilbert 2010).

Hur ser då pendlingen ut i Sverige som helhet och hur kan man förstå den? Figur 16 nedan visar att det procentuella antalet pendlare bland de förvärvsarbetande ökat stadigt mellan 1975 och 2005. År 1975 pendlade 18 procent av den förvärvsarbetande befolkningen över kommungränsen, medan denna siffra ökat till 30 procent år 2005. Den föreslagna regionförstoringen (från dagens 21 län till 6–9 regioner) antas ofta ha positiva effekter på ekonomisk tillväxt, och infrastruktursatsningar bebyggelse och service utvecklas för att tillgodose framtida ökat pendlande (SOU, 2003). Som vi sett ovan är denna utveckling dock inte odelat positiv då ökade pendlingsavstånd har negativa effekter på både välbefinnande och miljöpåverkan.



Figur 16: Pendlingsintensitet över kommungräns och landstingsgräns 1975-2004 Pendlingsintensiteten är beräknad som antalet pendlare över kommun- respektive landstingsgräns (LA) i förhållande till antalet förvärvsarbetande. Källa: (Eliasson et al. 2007: 97).

Stutzer & Frey (2008) lyfter fram något som de kallar en *pendlingens paradox*, vilken bygger på resultaten från deras studie i Tyskland. Människor väljer bostadsort i förhållande till sin arbetsplats eller annan daglig aktivitet, men Stutzer och Frey menar att personer tenderar att underskatta pendlingens negativa livskvalitetseffekter när de gör sådana val. I sin studie fick de ett signifikant samband, också efter kontroll för andra tänkbara variabler, mellan ökad pendlingstid och lägre livstillfredsställelse hos deltagarna i studien.

6.4.3 Olika alternativ inom stadsutveckling

Per Lundin (2010) på Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm har gjort en överblick av trafiksatsningar i ett antal olika svenska städer och menar att det framförallt är bilen som dominerar trafiksatsningarna. Ett tydligt exempel är att satsningar på cykelbanor i Stockholm har minskat med 80 procent de senaste åren. Lundin hävdar utifrån detta att det finns ett glapp mellan visioner och den politik och de satsningar som i själva verket genomförs. Det pågår dock många försök till att hitta alternativ inom stadsutvecklingen. Det handlar om att minska både avstånden i städer och att bryta trender vad gäller bilens starka ställning inom persontransporter.

Jaccard & Rivers (2007) gör en intressant jämförelse av storstadsregionerna Vancouver och Seattle som liknar varandra på flera sätt som klimat, ålder, storlek, teknologi, näringsliv, markpriser, energipriser och levnadsstandard men där stadsutvecklingen tagit helt olika riktningar sedan 1960-talet. Under den senaste 40-årsperioden har man i Vancouver bland annat stoppat utbyggnaden av motorvägar in till stadskärnan och aktivt planerat stadsutvecklingen för att motverka framväxten av ”sub-urban sprawl”, medan Seattle följt en mer typisk nordamerikansk utveckling. Jaccard & Rivers menar att detta är huvudorsaken till att energianvändningen för transporter är 23 procent lägre i Vancouver än i Seattle räknat på per-capita-basis. Det kan också noteras att Vancouver av Economist Intelligence Unit rankas som världens bästa stad att leva i 2010.⁸

Bogota i Columbia är ett annat spännande exempel på hur medveten stadsplanering för ökat välbefinnande även kan leda till minskad energianvändning och miljöbelastning. Under sin period som borgmästare för Bogota genomförde Enrique Peñalosa en rad stadsplaneringsåtgärder.⁹ En viktig utgångspunkt var rättvisa, något som Enrique hade funderat över sedan han var liten. Han såg många svårigheter med en omfördelning av ekonomiska medel för att minska orättvisor, men såg möjligheter inom stadsplaneringen. Han bekymrade sig över att fattiga människor skulle behöva känna sig osäkra och mindre värda i trafikmiljön, som dominerades av bilar. Fotgängare och cyklister levde farligt, samtidigt som vägarna gav barriäreffekter i staden. Istället för att investera i dyra motorvägar satsade man kraftfullt på cykelbanor, effektiva

⁸ http://www.eiu.com/site_info.asp?info_name=The_Global_Liveability_Report&page=noads&rf=0

⁹ Beskrivning av Bogotaexemplet är från Enrique Peñalosas presentation i samband med att han erhöll Göteborgspriset för hållbar utveckling, nov 2009.

system med bussar, breda trottoarer, gågator och torg i Bogota. Detta ledde till en mer levande stad och ett säkrare och effektivare persontransportsystem, med betydligt mindre miljöbelastning. Denna satsning fick även andra konsekvenser. Det blev mindre offentliga utgifter för satsningar på motorleder, vilka istället kunde läggas på utbildning och vård. Dessutom innebar denna satsning, menar Peñalosa, till mindre segregation då de rika i ökad utsträckning valde att bo kvar i staden eftersom det blev mindre attraktivt att pendla med bil från exklusiva segregerade förorter.

7 Praktikperspektivet och miljöpåverkan i vardagen

Vi har valt att avslutningsvis titta lite närmare på det så kallade praktikperspektivet eftersom vi tror att det kan vara ett användbart perspektiv i framtida forskning om kopplingar mellan klimatomställning och livskvalitet.

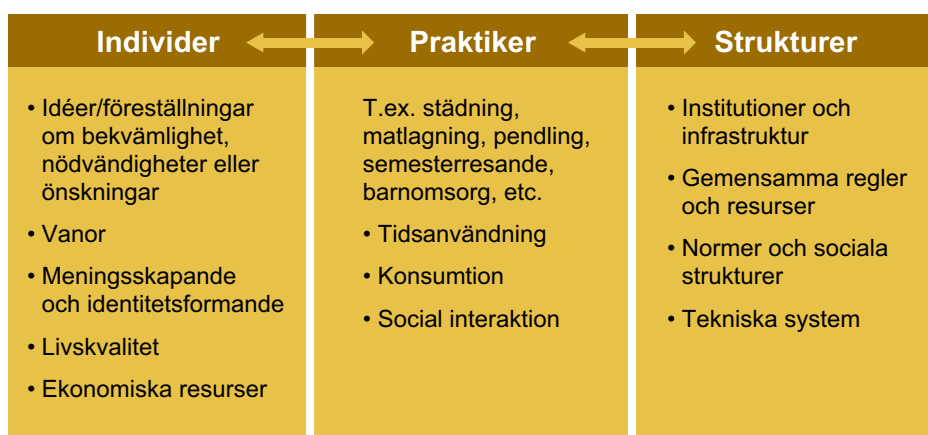
Människors miljöpåverkan i vardagen och försök till styrning av samhällets utsläppsnivåer kan belysas utifrån två fundamentalt olika perspektiv; det *individualistiska paradigmet* och *systemparadigmet* (Spaargaren 2010: 3–7). Inom det individualistiska paradigmet (mikronivå) är individers val och attityder viktiga element. Beteendeförändringar på individnivå anses nödvändiga och konsumenten är en central aktör och pådrivande kraft för utvecklandet av gröna produkter eller idéer. Systemparadigmet (makronivå) handlar istället främst om förändringar i producentledet, inom vilket teknisk innovation och politiska styrmedel skall leda utvecklingen till ett samhälle med lägre klimatpåverkan.

En vanlig uppdelning för olika typer av utsläppsberäkningar, som är kopplad till dessa paradigmer är att antingen se till var utsläppen sker, ett produktionsperspektiv, eller att se till vilken slutanvändning de hänger ihop med, ett konsumtionsperspektiv.

- *Produktionsperspektiv*: Utgår från alla utsläpp/miljöpåverkan som sker inom ett geografiskt område (land). Utsläpp från t.ex. industriproduktion räknas oavsett vem som använder slutprodukten. Detta perspektiv är grunden i t.ex. de flesta internationella förhandlingar inom miljö.
- *Konsumtionsperspektiv*: Utgår från att alla utsläpp/miljöpåverkan fördelas på slutkonsumenten oavsett var i världen eller i produktionskedjan utsläppen äger rum.

Konsumtionsperspektivet är ett svårare sätt att beräkna utsläppsnivåer (Naturvårdsverket 2008), men det ger en förståelse för hur sådant som levnadsstandard och beteende kan hänga ihop med ett samhälles utsläppsnivåer. Inom konsumtionsperspektivet kan man bland annat fokusera på konsumtion i form av *inköp* (privat eller offentlig användning av pengar), eller så kan man fokusera på de aktiviteter och *praktiker* som konsumtionen hänger ihop med. Alla de aktiviteter som individer är del av kan man förstå som praktiker, eller som delar av praktiker.

Begreppet praktiker innehåller *aktiviteter*; vad vi gör och hur länge, *sociala aspekter*; med vem och/eller praktikens sociala effekter, *konsumtion*; vilka resurser som används, *motiv*; vilka funktioner praktiken fyller, samt samverkan med *sociala, ekonomiska* och *fysiska strukturer*. Figur 17 nedan beskriver praktiker som en möjlig länk mellan individ och samhällsstrukturer (baserad på Chappell et al, 2000).



Figur 17: Praktikperspektivet (jmf. Chappell et al. 2000: 23).

Practice theory (Reckwitz 2002; Rouse 2007) framhåller praktiker som ett centralt analysobjekt (istället för t.ex. attityder, inköp, individer eller diskurser) för studier av det sociala och för relationen mellan samhälle och individ. Praktiker har i olika teorier begreppsloggats som *vardagsrutiner*, *vanor*, *performativitet*¹⁰, *situationsbundna ritualer*¹¹ eller *interaktioner* (Røpke 2009; Spaargaren 2010). Enligt praktikperspektivet är människan alltså i hög grad påverkad av sina vanor och erfarenheter av omgivningen, snarare än t.ex. rationellt målinriktad. Pierre Bourdieu (1977) har beskrivit hur vi genom praktiker gör oss själva till en del av vår omgivning, men också hur vår omgivning blir en del av oss, så att säga *förkroppsligad*. Genom att *internalisera* omvärlden blir historien och villkoren bakom våra handlingar bortglömda för oss. Ett visst sätt att äta, ett visst sätt att transportera sig etc, kan också utgöra en *distinktion* mellan olika grupper i ett samhälle (Bourdieu et al. 1999: 19). Innehållet i en praktik blir så att säga villkorat av vilka ekonomiska möjligheter eller vilket kulturellt kapital man har.

Praktiker både skapar och är symptom på regler och normer i samhället. Praktiker interagerar med kultur och det sociala på strukturnivå, men ger också individer ett sätt att tänka och uppfatta världen utifrån vad hon gör och är van vid att göra. De praktiker som är del av ens vardag formar också upplevelsen av vilka handlingar som är möjliga eller begränsade.

¹⁰ Performativitet är ett görande som formar identiteter och föreställningar om verkligheten; t.ex. könsidentitet förstått som en effekt av ständigt upprepade handlingar (Ambjörnsson 2006: 136–40).

¹¹ Situationsbundna ritualer hänvisar bl.a. till Randall Collins mikroorienterade interaction rituals theory; processer inom vilka deltagare i ett (avgränsat) socialt sammanhang utvecklar känslor av gruppsolidaritet och delade moraliska principer som ett resultat av gemensamma upplevelser eller handlingar. (Collins 2004: 47–49).

Shove (2003; 2004) har gjort intervju- och fallstudier om relationen mellan teknik och vardaglig energianvändning och ett exempel från dessa är *inomhusklimat*. Upprätthållandet av samma inomhustemperatur året om, såväl uppvärmning som luftkonditionering, tas för självklart. Denna bekvämlighet innebär en betydande efterfrågan på energi. Ett vanligt synsätt är att tekniken endast tillgodoser efterfrågan, men Shove menar att tekniska strategier är medskapare till föreställningar om det nödvändiga. Teknik, normer och kultur följer varandra åt (samevolution) och förändrade bekvämlighetsideal vad gäller inomhusklimat skulle till exempel kunna innebära att vi vänjer oss vid att ha på oss mer eller mindre kläder inomhus.

Anthony Giddens (1999) menar att vi utför många *oreflekterade* handlingar i vardagen och att det är genom just dessa praktiker som sociala strukturer reproduceras. Ett exempel på tillämpning av Giddens perspektiv är en studie av Malene Freudendal-Pedersen (2009) som behandlar mobilitet och bilanvändning. Hon menar att vi i vardagen blir en del av en strukturell bilanvändning och att denna användning kan kallas för en *oreflekterad handling*. Hon tar hjälp av begreppet *strukturella historier* för att förklara hur vissa samhällsgrupper i vardagen omger sig med och oreflekterat skapar vardagliga sanningar såsom ”när man har barn klarar man sig inte utan bil” eller ”pendeltåget är alltid försenat och inte att lita på”. *Sanningarna* reproduceras och hjälper till att göra vardagliga handlingar oreflekterade genom att vissa av vardagens val blir självklara.

En viktig punkt i praktikperspektivet är att *konsumtion* och inköp inte är i centrum (förutom när det gäller fritidsintresset shopping), utan istället hur våra praktiker genererar konsumtion och klimatpåverkan. Transporter är t.ex. inte syftet när man vill träffa vänner, men det kan bli påtvingat i ett samhälle där transporter är en nödvändighet och därmed blir denna konsumtion en del av praktiken. Naturligtvis så påverkar våra praktiker och deras utformning inte bara miljön utan också vår livskvalitet (se avsnitt 3.5). Människor upplever inte i första hand vardagen som konsumtion av resurser eller användning av energi, utan de känner sig i istället involverade i diverse mer eller mindre meningsfulla aktiviteter (Røpke 2009).

Praktikperspektivet ger också en öppning till att förstå tidsanvändning som en aspekt i analysen av klimatpåverkan och livskvalitet (Røpke 2009). En ny praktik kan utesluta en annan praktik därför att den gör anspråk på tidsresurser. Överväganden om att få ihop praktiker i vardagen brukar ofta kallas för livspussel. Att många känner sig stressade kan också leda till att man prioriterar bort miljöhandlingar. En känsla av tidspress kan t.ex. vara ett skäl för att välja snabba (och miljöbelastande) transportmedel.

Shove (2004: 20) menar att det parallellt med *energieffektivisering* måste finnas en diskussion om hur vi lever våra liv och vilken bekvämlighet vi tar för given. Om man t.ex. byter till en energieffektivare bil så blir det också billigare att köra vilket kan medföra längre körsträckor. Lönsamma effektiviseringsåtgärder inom ett område kan även frigöra medel för andra praktiker (t.ex. utlandssemesterar). Detta kallas också för *rebound*-effekter (den svenska

översättningen ”rekyleffekt” förekommer även i litteraturen), vilka innebär att energivinsten av en effektivisering i någon mening äts upp av ökad efterfrågan på andra miljöbelastande varor och praktiker eller mer av densamma (Jalas 2006: 14–17; Nässén & Holmberg 2009; Sanne 2006: 9–11). Rebound-effekterna tillsammans med en generell inkomstökning underminerar alltså delvis möjligheten att minska utsläppen via energieffektivisering. Utsläppsnivåer skiljer sig dock mycket åt, även mellan hushåll inom samma inkomstgrupp, vilket leder till relevanta frågor om hur vi omsätter inkomster till vardagliga praktiker samt vad dessa praktiker betyder för vår livskvalitet på kort och lång sikt.

7.1 Klimatpåverkan, innovation och förändring av praktiker

För att kunna jämföra miljöpåverkan mellan olika praktiker, eller mellan varor och tjänster så måste man bestämma sig för en *jämförelsebas* (Alghed & Winnes 2010: 19). Ett sätt är att se till gemensam *funktionalitet*, t.ex. att laga middag hemma jämfört med att äta middag på restaurang. Ett annat sätt att jämföra är i *kronor*, t.ex. vad 500 kronor betyder när det används till att köpa möbler jämfört med en biljett till operan. En tredje jämförelsebas är *tid*, t.ex. skillnaden mellan två timmar i TV-soffan jämfört med två timmar på bio. Annika Carlsson-Kanyama & Anna Lisa Lindéns (2002) forskning är ett exempel där hushållens energianvändning (exkluderat energi för transporter) har delats in i *funktioner*. Genom indelningen analyseras inte teknik- och energianvändning isolerat från användarens ändamål såsom när man beräknar energianvändning från ”hushållsapparater” eller ”varmvatten”. Istället görs det i ett sammanhang av människors behov och bekvämlighet, t.ex. under funktionerna *mätt och belåten, underhållning och information* eller *hel och ren*.

Substitutionsmöjligheter uppstår ofta inom praktiker, t.ex. när en praktik fortlever men ny teknik används. Därmed kopplas också en annan typ av konsumtion till aktiviteten. Røpke (2009) exemplifierar detta med praktiken fotograferande, som idag har förändrats genom den digitala tekniken. Fotograferande är inte i sig nytt, men i utförandet används idag en ny (digital) teknik. Man kan också tänka sig att t.ex. långväga flygsemestrar kan ersättas av mer näraliggande resor, om det trots allt är så att funktionen i praktiken semester kvarstår genom en sådan förändring, vilket naturligtvis inte alltid är fallet.

Innovation är en del av hur praktiker förändras och därmed växthusgasutsläpp och livskvalitetseffekter kopplade till praktikerna. Från *produktion* (nya material, andra sätt att få energi etc.) till *användning* finns det möjliga inslag av innovation (nya tillvägagångssätt) som antingen minskar eller ökar klimatpåverkan. Det behöver inte vara en linjär process där en enskild idé leder till någonting nytt, utan kan vara praktiker som omformas genom mötet

mellan teknik och sociala sammanhang. Det kan vara idéer som föds genom att grupper av människor med olika erfarenheter möts. Därför är innovationen en sammanblandning av många olika delar i en process och den sker inte nödvändigtvis inom produktionen.

Innovation kan lika gärna ske under användningen av en teknik eller genom sättet den distribueras (Chappells et al. 2000). Ett exempel på detta är tjänsten att leverera mat direkt till dörren tillsammans med recept för veckans meny. Det är en förändring av hur man går till väga för att laga mat hemma och har betydelse både för sättet att inhandla maten (annat sätt att transportera) samt för hur man lagar maten (planeringen köps som en tjänst). Andra exempel på innovationer av social karaktär är bilpooler och olika former av samåkning vid arbetspendling. Sådana förändringar påverkar förutom utsläppen även tidsanvändning och sociala relationer och kan därmed också påverka livskvaliteten på olika sätt (Koslowsky et al. 1995).

7.2 Praktiker och livskvalitet

En klimatomställning innebär att befintliga praktiker kommer att förändras på ett eller annat sätt eller att helt nya praktiker tillkommer och andra försvinner. Det påverkar vardagen genom att tidsanvändningen kan se annorlunda, att ny teknik blir del av olika aktiviteter, att transporter som inbegrips i praktikerna förändras eller att kostnaden för konsumtion kopplad till praktikerna förändras, t.ex. ekonomiska styrmedel som ökar priset på vissa typer av energi eller minskar kostnaden för tjänster med låg klimatpåverkan.

Hur praktiker görs och vilka värden och mål de tillgodoser har en betydelse för människors subjektiva livskvalitet. Det kan vara relevant att fråga sig hur de sociala aspekterna påverkas av en praktiks utformning, vilka värderingar som stärks eller försvagas och på vilka sätt upplevelsen av kontroll över vardagen påverkas. Vad gäller de sociala aspekterna så kan aktiviteter utföras enskilt eller tillsammans med andra. Att äta snabbmat i farten kan man förstå som en helt annan praktik än att sitta ned och äta middag med vänner, men det handlar ändå om praktiker formade kring att tillgodose samma funktion. Man kan också tänka sig förändringar på en samhällelig nivå, t.ex. att snabbmat när det blir en vanlig praktik kan ge lägre socialt kapital i ett samhälle för att man mera sällan sitter ned och pratar, men det skulle också kunna betyda att snabbmatsställen blir en viktigare mötesplats än hemmet.

Uppsättningen praktiker i en persons vardag består av mer eller mindre målinriktade aktiviteter (självutvecklande, motiverade av ett mål). De aktiviteter vars mål stämmer överens med våra värderingar mår vi generellt sett bra av. Det är därför relevant att analysera drivkrafterna bakom olika praktiker. *Vem* som utför en praktik kan också påverka formandet av värderingar om det socialt önskvärda. Vissa grupper kan ha mer genomslag för normbildandet i samhället än andra, vilket ofta har att göra fördelningen av kulturellt- eller ekonomiskt kapital.

Praktikperspektivet innebär att man inte bara ser till hur aktiviteter är ett sätt att maximera den egna lyckan, utan också att sociala omständigheter har en del i våra val och handlingar. Joseph Rouse (2007) poängterar att människor inte heller prioriterar fullständigt medvetet mellan olika handlingar utan tvärtom är påverkade av sina tidigare erfarenheter, vanor och omgivningen när hon gör olika val. Enligt detta synsätt är det också relevant huruvida praktiker ligger i linje med det socialt önskvärda. I våra emotionella responser är t.ex. känslor av skam eller obehag införlivade, känslor som i hög grad är kulturellt och socialt formade. En människa kan ju också känna mening och tillfredsställelse med en aktivitet om man upplever att det bidrar med något positivt till samhället och människor runt omkring, t.ex. att välja cykeln framför bilen, eller städa bostadsområdet tillsammans med andra boende. Att städa bostadsområdet har också en kollektiv effekt genom att de mellanmänskliga relationerna stärks, något som har visat sig ge effekter tillbaka till alla i ett samhälle. Ett sätt att typifiera dessa aspekter av livskvalitet gjordes i en rapport från Brittiska Miljödepartementet (Dolan et al. 2006).

En aspekt angående den här uppställningen är givetvis också att förändringar som minskar vår klimatpåverkan idag har en positiv livskvalitetseffekt i framtiden. Det finns alltid en avvägning som har att göra om vad ens egna handlingar får för konsekvenser för en själv i framtiden, och vad det betyder för andra. Avvägningar när det kommer till klimatfrågan är mycket svåra därför att konsekvenserna av handlingar kan vara otydliga. Att frivilligt eller till följd av styrmedel förändra sina egna praktiker kan möta motstånd så länge effekterna av förändringen inte är synbara, även om det inte skulle betyda någon livskvalitetsuppoffring.

Sammanfattningsvis är konsumtion (användning av resurser) oftast möjlig att härleda till någon typ av praktik. Man kan analysera en praktiks klimatpåverkan genom att se till vilken konsumtion den medför. Det är också relevant vad praktiken har för betydelse i livskvalitetsmening, och vilka effekter förändringar av en praktik, t.ex. till följd av klimatomställningen, kan ha för människors subjektiva välbefinnande.

8 Framtida forskning

För att nå tvågradersmålet behöver Sverige och andra industrialiserade länder genomföra omfattande utsläppsminskningar under de närmaste decennierna. På sikt skulle det innebära att mycket lidande kan undvikas, framförallt i de länder som är mest exponerade för klimatförändringarna, men även själva klimatomställningen som förändringsprocess skulle innebära påverkan på människors livskvalitet. I den samhälleliga debatten antas ofta att dessa effekter skulle vara negativa, t.ex. via uppoffringar som minskat flygande och bilåkande. Uppfattningen är så pass allmänt omfamnad att den formar ett hinder för att få till stånd en politisk förändringsprocess mot minskad klimatpåverkan. Samtidigt finns det mycket lite forskning som undersökt det faktiska förhållandet mellan minskade utsläpp och livskvalitet och vår genomgång av den forskning som ändå gjorts pekar inte på något entydigt samband. I den avslutande diskussionen vill vi därför peka på några frågor som behöver undersökas närmare för att öka kunskapen inom detta område. Vi utgår från strukturen som användes i kapitel 6 där några möjliga vägar för minskade utsläpp skisserades.

En betydande del av klimatomställningen kan förmodligen åstadkommas genom tekniska lösningar som till exempel minskar andelen fossila bränslen i den energi vi använder och som ökar energieffektiviteten i produktionen av de varor och tjänster vi konsumerar. En sådan utveckling kräver inga större beteendeförändringar och antas därför ha mycket liten inverkan på individers välbefinnande. Samtidigt verkar det vara så att en del människor upplever ett ökat välbefinnande då de konsumerar miljömarta varor och tjänster och forskning kring vad som driver en sådan konsumtion kan vara viktig för kommersialisering av nya tekniska lösningar.

När det gäller konsumtionens sammansättning, alltså vad vi väljer att spendera våra pengar på, finns det flera områden som behöver undersökas för att bättre förstå kopplingen mellan klimatbelastning och välbefinnande. Vi tror det så kallade praktikperspektivet (kapitel 7) kan vara användbart vid analys av konsumtionsmönster då det kan ge en ökad förståelse för människors faktiska drivkrafter i vardagen. När människor konsumerar upplever de sig primärt som involverade i diverse aktiviteter, få reflekterar över de resurser de tar i anspråk. Att tolka konsumtionsaktiviteter som ingående i olika praktiker kan hjälpa oss att förstå vilka aktiviteter olika individer och grupper identifierar som viktiga och på det viset få ökad förståelse kring hur olika inköp kan substitueras för att minska miljöpåverkan. Det är också intressant att olika hushålls konsumtionsmix skiljer sig kraftigt åt i klimatbelastning och energianvändning trots liknande ekonomiska förutsättningar. Detta reser frågor kring vilka förklaringsfaktorer som ligger bakom dessa skillnader och hur de relaterar till välbefinnandet.

När det gäller den totala konsumtionsnivån diskuterades i denna rapport främst möjligheten och konsekvenserna av en arbetstidsförkortning. Våra egna analyser tyder på att en gradvis sänkning av arbetstiden skulle resultera i

utsläppsminskningar jämfört med bibehållen arbetstid. Annan forskning tyder också på positiva välbefinnandeeffekter vid arbetstidsförkortning. Mycket forskning återstår dock för att reda ut hur en eventuell arbetstidsförkortning skulle kunna vara utformad: skulle den exempelvis vara individuell eller kollektiv? Vilka arbetsdelningseffekter skulle en sådan reform få på längre sikt och hur kan dessa maximeras? Vilka förändringar av beteenden och konsumtionsmönster skulle en arbetstidsförkortning leda till? Hur hanterar man bortfallet av skatteintäkter för finansieringen av välfärden och vilka indirekta välbefinnandeeffekter skulle detta få?

Avslutningsvis vill vi poängtera att den forskning som gjorts om lyckans bestämningsfaktorer (kapitel 5), tyder på att aktiviteter som förknippas med höga lyckonivåer ofta har låg klimatbelastning (t.ex. social samvaro och fysiska aktiviteter). Det är därför intressant att undersöka hur spridning av dessa resultat bland allmänheten kan komma att påverka normer och attityder i samhället. Normförändringar är betydelsefulla för att skapa acceptans för mer ambitiösa klimatpolitiska styrmedel, medan attitydförändringar till stor del handlar om privata omvärderingar av olika beteenden och de framtidsbilder de leder fram till. Med en ökad förståelse för kopplingarna mellan välbefinnande och klimatpåverkan är det möjligt att människors inställning till klimatomställningen skulle förändras. Forskning om hur dessa bilder skapas och vilken betydelse de har för att forma attityder och normer utgör intressanta framtida forskningsområden. Ett delområde med särskild relevans är reklamens roll för att skapa bilder av vad som utgör ett gott liv och hur dessa bilder förhåller sig till lyckoforskningens resultat. Reklamen spelar ofta på människors strävanden efter gemenskap eller självbestämmande och kopplar ihop vissa livsstilar och konsumtionsvanor med social status och framgång. Hur kopplingarna till frågor om livskvalitet, resursanvändning och klimatpåverkan ser ut i reklamen är därför en fråga som kan studeras närmare.

9 Källförteckning

Ahrne, G. och C. Roman (1997). Hemmet, barnen och makten. Förhandlingar om arbetet och pengar i familjen., Rapport till SOU 1997:139.

Alfredsson, Eva and Scocco, Sandro (2008), 'Näringslivets tillstånd 2008 – Tjänsteparadox skapar tillväxt ', (Östersund: Institutet för tillväxtpolitiska studier).

Algehed, Jessica och Winnes, Kajsa (2010), 'Miljökultur: vad vet forskarna om kulturens och tjänsternas miljöpåverkan', in Västra Götalandsregionen (ed.), *SP Rapport* (Borås: SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut), 42 p.

Allardt, Erik (1998), 'Det goda samhället: Välfärd, livsstil och medborgardygder', *Tidsskrift for Velferdsforskning*, 1 (1), 123–33.

Allardt, Erik (2003), *Two lectures: Stein Rokkan and the twentieth century social science ; Den sociala rapporteringens tidstypiska förankring* (Working paper / Rokkansenteret,; Bergen: Rokkansenteret) 29 s.

Almedom, Astier M. (2005), 'Social capital and mental health: An interdisciplinary review of primary evidence', *Social Science & Medicine*, 61 (5), 943–64.

Ambjörnsson, Fanny (2006), *Vad är queer?* (Stockholm: Natur och kultur) 237s.

Argyle, Michael (1999), 'Causes and correlates of happiness', in Daniel Kahneman, Ed Diener, and Norbert Schwarz (eds.), *Well-being : the foundations of hedonic psychology* (New York: Russell Sage Foundation), xii, 593 p.

Axelsson, Svante (2009), 'Den totala skatteväxlingen', in Roger Olsson and Eva-Lena Neiman (eds.), *Hundra år av envishet Naturskyddsföreningens temabok*, (Stockholm: Naturskyddsföreningen), 115–23.

Azar, Christian, et al. (1998), *Energiläget år 2050* (Rapport / Naturvårdsverket,; Stockholm: Naturvårdsverket) 89 s.

Baumol, William J. (1967), 'Macroeconomics of Unbalanced Growth: The Anatomy of Urban Crisis', *The American Economic Review*, 57 (3), 415–26.

Belk, Russell W. (1985), 'Materialism: Trait Aspects of Living in the Material World', *The Journal of Consumer Research*, 12 (3), 265–80.

Bell, Daniel (1973), *The coming of post-industrial society; a venture in social forecasting* (New York,; Basic Books) xiii, 507 p.

Bentham, Jeremy (1781) An Introduction to the Principles of Morals and Legislation. (2011). In *Encyclopædia Britannica*.

Berger-Schmitt, Regina (2002) "Considering Social Cohesion in Quality of Life Assessments: Concept and Measurement" in *Assessing quality of life and living conditions to guide national policy* Social Indicators Research Series, 2002, Volume 11, Part III, 403–428.

Berger-Schmitt, Regina; Noll, Heinz-Herbert (2000): Conceptual Framework and Structure of a European System of Social Indicators. EuReporting Working Paper No. 9, Subproject "European System of Social Indicators". Mannheim: Centre for Survey Research and Methodology (ZUMA), Social Indicators Department, 2000 Se länk: <http://www.gesis.org/en/services/data/social-indicators/eusi/conceptual-frameworks/>

Besser, Lilah M., Marcus, Michele, and Frumkin, Howard (2008), 'Commute Time and Social Capital in the U.S', *American Journal of Preventive Medicine*, 34 (3), 207–11.

Bildt, Carina (2007), *Arbetstidsförkortning och hälsa : försök med sex timmars arbetsdag inom offentlig sektor* (Stockholm: Arbetslivsinstitutet) 206 s.

Boden T., Marland G., (2010) Global CO₂ Emissions from Fossil-Fuel Burning, Cement Manufacture, and Gas Flaring: 1751–2007, Carbon Dioxide Information Analysis Center, Oak Ridge National Laboratory. Se länk: http://cdiac.ornl.gov/ftp/ndp030/global.1751_2007.ems

Bosch, Gerhard (2000), 'Working Time Reductions, Employment Consequences and Lessons from Europe', in Lonnie Golden and Deborah Figart (eds.), *Working Time: International Trends, Theory and Policy Perspectives* (London: Routledge).

Bourdieu, Pierre and Nice, Richard (1977), *Outline of a theory of practice* (Cambridge studies in social anthropology;; Cambridge: Cambridge Univ. Press) viii, 248 s.

Bourdieu, Pierre, Gimdal, Gustaf, and Jordebrandt, Stefan (1999), *Praktiskt förnuft bidrag till en handlingsteori* (Göteborg: Daidalos) 202 s.

Brickman, Philip and Campbell, Donald T. (1971), 'Hedonic relativism and planning the good society', in M. H. Appley (ed.), *Adaptation-level theory: a symposium* (New York,), 346 s.

Brown, Kirk Warren and Kasser, Tim (2005), 'Are psychological and ecological well-being compatible? The role of values, mindfulness, and lifestyle', *Social Indicators Research*, 74, 349–68.

Brunie, AurÉlie (2009), 'Meaningful distinctions within a concept: Relational, collective, and generalized social capital', *Social Science Research*, 38 (2), 251–65.

Brülde, Bengt (2007), *Lycka och lidande : begrepp, metod och förklaring* (1. uppl. edn.; Lund: Studentlitteratur) 390 s.

- Brülde, Bengt (2009), *Lyckans och lidandets etik* (Stockholm: Thales) 315 s.
- Brülde, Bengt and Nilsson, Åsa (2010), 'Arbete, klass och livstillfredsställelse', in Maria Oskarson, et al. (eds.), *En fråga om klass : levnadsförhållanden, livsstil, politik, SOM-institutets bokserie*, (1. uppl. edn.; Malmö: Liber), 265 s.
- Brännlund, Runar and Nordström, Jonas (2004), 'Carbon tax simulations using a household demand model', *European Economic Review*, 48 (1), 211–33.
- Burroughs, James E. and Rindfleisch, Aric (2002), 'Materialism and Well-Being: A Conflicting Values Perspective', *The Journal of Consumer Research*, 29 (3), 348–70.
- Caldeira K., Jain A.K., Hoffert M.I., 2003. Climate sensitivity uncertainty and the need for energy without CO2 emission, *Science*, Vol. 299, No. 5615, 2052–2054.
- Carlsson-Kanyama, Annika and Lindén, Anna-Lisa (2002), *Hushållens energianvändning. : värderingar, beteenden, livsstilar och teknik : en litteraturöversikt* (Fms-rapport,; Stockholm: Stockholms universitet) 40 s.
- Chappells, H., et al. (2000), 'Domestic consumption, utility services and the environment. Final Domus report', (Wageningen: Wageningen University), 1–185.
- Cohen, Patricia and Cohen, Jacob (1996), *Life values and adolescent mental health* (Research monographs in adolescence,; Mahwah, N.J.: L. Erlbaum Associates) xiii, 181 p.
- Collins, Randall (2004), *Interaction ritual chains* (Princeton studies in cultural sociology,; Princeton, N.J.: Princeton University Press), 439 s.
- Corvo, Paulo (2010), 'The Promise of Happiness in Globalized Tourist', *XVII World Congress of Sociology – Sociology on the move* (Göteborg: International Sociological Association).
- Csikszentmihályi, Mihály (1999), *Finna flow. Den vardagliga entusiasmens psykologi* (Stockholm: Natur och Kultur).
- Currie, Graham and Stanley, Janet (2008), 'Investigating Links between Social Capital and Public Transport', *Transport Reviews*, 28 (4), 529–47.
- Daly, Herman E., Cobb, John B., and Cobb, Clifford W. (1994), *For the common good : redirecting the economy toward community, the environment, and a sustainable future* (2. edn.; Boston: Beacon Press) viii, 534 s.
- de Groot, Judith and Steg, Linda (2006), 'Impact of transport pricing on quality of life, acceptability, and intentions to reduce car use: An exploratory study in five European countries', *Journal of Transport Geography*, 14 (6), 463–70.

- Deaton, Angus (2008), 'Income, Health, and Well-Being around the World: Evidence from the Gallup World Poll', *Journal of Economic Perspectives*, 22 (2), 53–72.
- Delhey, Jan (2010), 'From Materialist to Post-Materialist Happiness? National Affluence and Determinants of Life Satisfaction in Cross-National Perspective', *Social Indicators Research*, 97 (1), 65–84.
- Diener, E., et al. (1999), 'Subjective well-being: Three decades of progress', *Psychological Bulletin*, 125 (2), 276–302.
- Diener, Ed (1984), 'Subjective well-being', *Psychological Bulletin*, 95 (3), 542–75.
- Dolan, Paul, et al. (2006), 'Final report for Defra. Research on the relationship between well-being and sustainable development'.
- Duriez, Bart, et al. (2007), 'The Social Costs of Extrinsic Relative to Intrinsic Goal Pursuits: Their Relation With Social Dominance and Racial and Ethnic Prejudice', *Journal of Personality*, 75 (4), 757–82.
- Easterlin, Richard A. (1974), 'Does Economic Growth Improve the Human Lot? Some Empirical Evidence.', in Paul Allan David, Melvin Warren Reder, and Moses Abramovitz (eds.), *Nations and households in economic growth : essays in honor of Moses Abramovitz* (New York ; London: Academic Press), xv, 411p.
- Easterlin, Richard A. (2001), 'Income and Happiness: Towards a Unified Theory', *The Economic Journal*, 111 (473), 465–84.
- Eliasson, Kent, et al. (2007), *Flyttning och pendling i Sverige : bilaga 3 till Långtidsutredningen 2008* (Statens offentliga utredningar; Stockholm: Fritze) 219 s.
- Enheten för Ekonomi och Samhälle, NV (2000), 'Miljöaktuellt', (Stockholm: Naturvårdsverket).
- Esping-Andersen, Gösta (1999), *Social Foundations of Postindustrial Economies* (Oxford: Oxford University Press).
- European Council, 2005. Presidency conclusions, 7619/1//05 REV 1, Council of the European Union, Brussels 22 an 23 March 2005.
- Festinger, Leon, Riecken, Henry W., and Schachter, Stanley (1956), *When prophecy fails* (Minneapolis: Minnesota U.P.) 256 s.
- Finansdepartementet (2000), 'Miljöaktuellt', (Stockholm: Naturvårdsverket).
- Frank, Robert H. (2004), 'How Not to Buy Happiness', *Daedalus*, 133 (2), 69–79.

- Freeman, Claire and Quigg, Robin (2009), 'Commuting lives: children's mobility and energy use', *Journal of Environmental Planning and Management*, 52 (3), 393–412.
- Freudental-Pedersen, Malene (2009), *Mobility in daily life : between freedom and unfreedom* (Transport and society; Surrey ; Burlington, VT: Ashgate) 155 p.
- Fuehrer, Paul (2010), 'Om tidens värde en sociologisk studie av senmodernitetens temporala livsvärldar', Diss Stockholm Stockholms universitet, 2010 (Acta Universitatis Stockholmiensis,).
- Gatersleben, B. and Uzzell, D. (2007), 'Affective appraisals of the daily commute: Comparing perceptions of drivers, cyclists, walkers, and users of public transport', *Environment and Behavior*, 39 (3), 416–31.
- Gershuny, J. I. (1977), 'Post-Industrial Society : The myth of the service economy', *Futures*, 9 (2), 103–14.
- Giddens, Anthony and Andersson, Sten (1999), *Modernitet och självidentitet : självet och samhället i den senmoderna epoken* (Göteborg: Daidalos) 277 s.
- Gilbert, Daniel, Rundgren, Per, and Handberg, Peter (2007), *Snubbla på lyckan : varför din hjärna sätter krokben för dig* (Stockholm: Natur och kultur) 308, [1] s.
- Golden, Lonnie and Wiens-Tuers, Barbara (2006), 'To your happiness? Extra hours of labor supply and worker well-being', *Journal of Socio-Economics*, 35 (2), 382–97.
- Gottholmseder, Georg, et al. (2009), 'Stress perception and commuting', *Health Economics*, 18 (5), 559–76.
- Gough, Ian, et al. (2008), 'Climate change and social policy: a symposium', *Journal of European Social Policy*, 18 (4).
- Gough, I., (1994) "Economic Institutions and the Satisfaction of Human Needs", *Journal of Economic Issues*, Vol. 28, No. 1, 25–66.
- Graef, Ronald, McManama Gianinno, Susan, and Csikszentmihalyi, Mihaly (1981), 'Energy consumption in leisure and perceived happiness', in John D. Claxton (ed.), *Consumers and energy conservation : international perspectives on research and policy options* (New York: Praeger), 47–55.
- Gullberg, Anders, Höjer, Mattias, and Pettersson, Ronny (2007), *Bilder av framtidsstaden : tid och rum för hållbar utveckling* (Stockholm: Brutus Östlings bokförlag Symposion) 574 s.
- Gärling, Tommy and Axhausen, Kay (2003), 'Introduction: Habitual travel choice', *Transportation*, 30 (1), 1–11.

- Hamilton, Kirk (2000), 'Genuine saving as a sustainability indicator', (Environment Department (ENV)).
- Harris, Peter, Lewis, Jamie, and Adam, Barbara (2004), 'Time, Sustainable Transport and the Politics of Speed', *World Transport Policy & Practice* 10 (2), 5–11.
- Hertwich, E.G., Peters, G.P., (2009) "Carbon Footprint of Nations: A Global, Trade-Linked Analysis", *Environmental Science & Technology*, Vol. 43, Iss. 16, 6414–6420.
- Holmberg J., Nässén J. (2007), "10 miljarder lyckliga planetskötare", 135–147, In Johansson B. (red.), *Konsumera mera? dyrköpt lycka*, Formas Fokuserar, Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas), Stockholm. (In Swedish).
- Holmberg, Sören, Weibull, Lennart, and SOM-institutet (2009), *Svensk höst trettiofyra kapitel om politik, medier och samhälle : SOM-undersökningen 2008* (SOM-rapport,; Göteborg: SOM-institutet, Göteborgs universitet) 485, [69] s.
- Inglehart, Ronald (1977), *The silent revolution : changing values and political styles among Western publics* (Princeton, N.J.: Princeton U.P.) 482 s.
- Inglehart, Ronald, et al. (2008), 'Development, Freedom, and Rising Happiness: A Global Perspective (1981, År 2007)', *Perspectives on Psychological Science*, 3 (4), 264–85.
- Jaccard, Mark and Rivers, Nic (2007), 'Heterogeneous capital stocks and the optimal timing for CO2 abatement', *Resource and Energy Economics*, 29 (1), 1–16.
- Jackson, Tim (2009), *Prosperity without growth : economics for a finite planet* (London ; Sterling, VA: Earthscan), 264 p.
- Jackson, Tim, Stymne-Airey, Susanna, and Stockholm Environment Institute (1996), *Sustainable economic welfare in Sweden [Elektronisk resurs] : a pilot index : 1950–1992* (Stockholm: SEI) iv, 50 s.
- Jakobsson Bergstad, Cecilia, et al. (2009), *Bilens roll för människors subjektiva välbefinnande* (CFK-rapport,; Göteborg: Centrum för konsumentvetenskap (CFK), Handelshögskolan vid Göteborgs universitet) 27 s.
- Jalas, Mikko (2006), 'Busy, wise and idle time : a study of the temporalities of consumption in the environmental debate '.
- Jansson, J.O., 2009. "The myth of the service economy – An update", *Futures*, Vol. 41, Iss. 3, 182–189.
- Johansson, Sten (1970), *Om levnadsnivåundersökningen* (Stockholm: Allmänna förlaget).

- Johansson, Sten and Låginkomstutredningen (1970), *Om levnadsnivåundersökningen : utkast till kapitel 1 och 2 i betänkande att avgivas av Låginkomstutredningen* (Stockholm: Allmänna förl.) 114 s.
- Kahn, R, SS, Kobayashi, and M, Beuthe (2007), 'Transport and its infrastructure', in Bert Metz and Intergovernmental Panel on Climate Change. Working Group III (eds.), *Climate change 2007 : mitigation of climate change* (Cambridge: Cambridge University Press), x, 851 s.
- Kahneman, Daniel (1999), 'Objective happiness', in Daniel Kahneman, Ed Diener, and Norbert Schwarz (eds.), *Well-being : the foundations of hedonic psychology* (New York: Russell Sage Foundation), xii, 593 p.
- Kahneman, Daniel, et al. (2004), 'Toward National Well-Being Accounts', *The American Economic Review*, 94 (2), 429–34.
- Kasser, Tim (2002), *The high price of materialism* (The MIT Press).
- Kasser, Tim (2004), 'The good life or the goods life? Positive psychology and personal well-being in the culture of consumption', in P. Alex Linley and Stephen Joseph (eds.), *Positive psychology in practice* (Hoboken, N.J.: Wiley), 770 s.
- Kasser, Tim and Sheldon, Kennon (2009), 'Time Affluence as a Path toward Personal Happiness and Ethical Business Practice: Empirical Evidence from Four Studies', *Journal of Business Ethics*, 84 (0), 243–55.
- KI (2002), 'Konjunkturinstitutet: Samhällsekonomiska effekter av en allmän arbetstidsförkortning'.
- Killingsworth, Matthew A. and Gilbert, Daniel T. (2010), 'A Wandering Mind Is an Unhappy Mind', *Science*, Vol. 330 (6006), 932.
- King, Laura A., Eells, Jennifer Emila, and Burton, Chad M. (2004), 'The good life, broadly and narrowly considered', in P. Alex Linley and Stephen Joseph (eds.), *Positive psychology in practice* (Hoboken, N.J.: Wiley), 35–52.
- Koslowsky, Meni, Kluger, Avrahan N., and Reich, Mordechai (1995), *Commuting stress : causes, effects and methods of coping* (The Plenum series on stress and coping;; New York: Plenum Press) 232 s.
- Kraut, Richard (1979), 'Two Conceptions of Happiness', *The Philosophical Review*, 88 (2), 167–97.
- Larsson, Jörgen (2007), *Om föräldrars tidspress : orsaker och förändringsmöjligheter : en analys baserad på Statistiska centralbyråns tidsdata* (Forskningsrapport / Sociologiska institutionen, Göteborgs universitet;; Göteborg: Göteborgs universitet) 82 s.
- Larsson, Jörgen (Kommande), *Pappadeltid* (Forskningsrapport / Sociologiska institutionen, Göteborgs universitet;; Göteborg: Göteborgs universitet).

- Layard, Richard (2005), *Happiness : lessons from a new science* (New York: Penguin Press) 310 s.
- Litman, Todd (2007), 'Mobility As A Positional Good Implications for Transport Policy and Planning', (Vancouver, Canada Victoria Transport Policy Institute).
- Loewenstein, George and Frederick, Shane (1997), 'Predicting reactions to environmental change', in Max H. Bazerman (ed.), *Environment, ethics, and behavior : the psychology of environmental valuation and degradation* (The New Lexington Press management series; San Francisco, Calif.: New Lexington Press), 52–72.
- Loewenstein, George and Schkade, David (1999), 'Wouldn't it be nice? Predicting future feelings', in Daniel Kahneman, Ed Diener, and Norbert Schwarz (eds.), *Well-being : the foundations of hedonic psychology* (New York: Russell Sage Foundation), 85–105.
- Lothigius, Jan, et al. (1998), *Miljöräkenskaper : vässade verktyg för miljöpolitiken* (Stockholm: Naturvårdsverket : Konjunkturinstitutet : Statistiska centralbyrån (SCB)) [10] s.
- Lundin, Per (2010), 'Förord', in KTH Institutionen för stadsbyggnad (ed.), *Bilstaden* (Stockholm: Stockholmia förlag), 224 s.
- Lyubomirsky, Sonja (2008), *Lyckans verktyg : en vetenskaplig guide till lycka*, trans. Johan Nilsson (Stockholm: Natur och kultur) 324 s.
- Långtidsutredningen (2004), *Långtidsutredningen 2003/04* (Statens offentliga utredningar; Stockholm: Fritzes offentliga publikationer) 179 s.
- Malmberg, Jonas, et al. (2003), *Kartläggning av arbetstidsförkortningar 2000–2003* (Arbetslivsrapport / Arbetslivsinstitutet; Stockholm: Arbetslivsinstitutet) 78 s.
- Marks, Nic, et al. (2006), 'Defra project 3b: Sustainable development and Well-being. Relationships, challenges and policy implications'.
- Maslow, A., (1954) *Motivation and Personality*, Harper & Row, New York.
- Max Neef, M., (1991) *Human-scale Development – conception, application and further reflection*, Apex Press, London.
- Medlingsinstitutet (2008). Avtalsrörelsen och lönebildningen 2008. Medlingsinstitutets årsrapport.
- Meinshausen M., Hare B., Wigley T.M.L., Van Vuuren D., Den Elzen M.G.J., Swart R., 2006. Multi-gas emissions pathways to meet climate targets, *Climatic Change*, Vol. 75, No. 1–2, 151–194.
- Moriarty, Patrick and Honnery, Damon (2008), 'Low-mobility: The future of transport', *Futures*, 40 (10), 865–72.

- Mossfeldt, Lars, Reneland, Mats, and Sverige. Naturvårdsverket (2005), *Stadsutveckling för hållbara transporter : kunskapssammanställning och förslag till vidare studier* (Rapport / Naturvårdsverket,; Stockholm: Naturvårdsverket) 73 s.
- Mutrie, Nanette and Faulkner, Guy (2004), 'Physical activity: Positive psychology in motion', in P. Alex Linley and Stephen Joseph (eds.), *Positive psychology in practice* (Hoboken, N.J.: Wiley), 146–64.
- Myers, David G. (2004), 'Human connections and the good life: Balancing individuality and community in public policy', in P. Alex Linley and Stephen Joseph (eds.), *Positive psychology in practice* (Hoboken, N.J.: Wiley), 641–57.
- Naturvårdsverket (2008), *Konsumtionens klimatpåverkan* (Rapport / Naturvårdsverket,; Stockholm: Naturvårdsverket) 67 s.
- Naturvårdsverket and Kemikalieinspektionen (2010), *Den svenska konsumtionens globala miljöpåverkan* (Stockholm: Naturvårdsverket) 110 s.
- NEF (2009) *The (un)happy planet index 2.0 – Why good lives don't have to cost the Earth*.
- Neumayer, Eric (2000), 'On the methodology of ISEW, GPI and related measures: some constructive suggestions and some doubt on the []threshold' hypothesis', *Ecological Economics*, 34 (3), 347–61.
- Newman, Peter and Kenworthy, Jeffrey R. (1999), *Sustainability and cities : overcoming automobile dependence* (Washington: Island Press) xviii, 442 s.
- Nussbaum, Martha Craven (2001), *Women and human development : the capabilities approach* (Cambridge: Cambridge University Press) 328 p.
- Nässén Jonas., Holmberg J., 2009. Quantifying the rebound effects of energy efficiency improvements and energy conserving behaviour in Sweden, *Energy Efficiency*, Vol 2, No. 3, 221–231.
- Nässén, J., Larsson, J, and Holmberg, J (2009), 'The effect of work hours on energy use: A micro-analysis of time and income effects', *ECEEE Summer Study* (La Colle sur Loup, France).
- Nässén, J. (2007), *Energy efficiency : trends, determinants, trade-offs and rebound effects with examples from Swedish housing* (Doktorsavhandlingar vid Chalmers tekniska högskola. Ny serie,; Göteborg: Chalmers University of Technology) viii, 63 s.
- Putnam, Robert D. (2001), *Den ensamme bowlaren : den amerikanska medborgarandans upplösning och förnyelse* (1. uppl. edn.; Stockholm: SNS förl.) 591 s.
- Reckwitz, Andreas (2002), 'Toward a Theory of Social Practices', *European Journal of Social Theory*, 5 (2), 243–63.

- Reisch, Lucia (2001), 'Time and Wealth. The role of time and temporalities for sustainable patterns of consumption', *Time and Society* (10).
- Report by the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress (2009), Available online: <http://www.stiglitz-sen-fitoussi.fr/en/documents.htm>
- Ricardo, David (1823), 'Absolute Value and Exchange Value', in "The Works and Correspondence of David Ricardo", Volume 4, Cambridge University Press, 1951.
- Richins, Marsha L. and Dawson, Scott (1992), 'A Consumer Values Orientation for Materialism and Its Measurement: Scale Development and Validation', *Journal of Consumer Research*, 19 (3), 303–16.
- Robbins, Lionel (1932) *An Essay on the nature and significance of economic science*. McMillian.
- Rosnick, D. and M. Weisbrot (2006). Are Shorter Work Hours Good for the Environment? A Comparison of U.S. and European Energy Consumption. Washington, Centre for Economic and Policy Research.
- Rouse, Joseph (2007), 'Practice theory', in P. Turner Stephen and W. Risjord Mark (eds.), *Philosophy of Anthropology and Sociology* (Amsterdam: North-Holland), 639–81.
- Ryan, Lisa and Dziurawiec, Suzanne (2001), 'Materialism and Its Relationship to Life Satisfaction', *Social Indicators Research*, 55 (2), 185–97.
- Ryan, Richard M. and Deci, Edward L. (2000), 'Intrinsic and Extrinsic Motivations: Classic Definitions and New Directions', *Contemporary Educational Psychology*, 25 (1), 54–67.
- Røpke, Inge (2009), 'Theories of practice – New inspiration for ecological economic studies on consumption', *Ecological Economics*, 68 (10), 2490–97.
- Samuelsson, P. A. (1938) "A note on the pure theory of consumer's behavior" *Economia* 5, Sid 61–71.
- Sandberg, Jorgen and Dall'Alba, Gloria (2009), 'Returning to Practice Anew: A Life-World Perspective', *Organization Studies*, 30 (12), 1349–68.
- Sanne, Christer (1995), *Arbetets tid. Om arbetstidsreformer och konsumtion i välfärdsstaten* (Stockholm: Carlsson bokförlag).
- Sanne, Christer (2006), *Rekyleffekten och effektivitetsfällan : att jaga sin egen svans i miljöpolitiken* (Rapport / Naturvårdsverket,; Stockholm: Naturvårdsverket) 50 s.
- Sanne, Christer (2007), *Keynes barnbarn – en bättre framtid med arbete och välfärd*. Stockholm, Formas.

SCB, (1997) ”Välfärd och ojämlikhet i 20-årsperspektiv 1975–1995” Rapport 91 i serien Levnadsförhållanden, Stockholm.

Schor, Juliet (1998), *The Overspent American. Why we Want what we don't Need* (New York: Basic Books).

Schor, Juliette (2005), ‘Sustainable Consumption and Worktime Reduction’, *Journal of Industrial Ecology*, 9 (1–2), 37–50.

Schwartz, Shalom H. and Boehnke, Klaus (2004), ‘Evaluating the structure of human values with confirmatory factor analysis’, *Journal of Research in Personality*, 38 (3), 230–55.

Schwarz, Norbert and Strack, Fritz (1999), ‘Reports of subjective well-being: Judgemental process and their methodological implications’, in Daniel Kahneman, Ed Diener, and Norbert Schwarz (eds.), *Well-being : the foundations of hedonic psychology* (New York: Russell Sage Foundation), xii, 593 p.

Sen, Amartya (1985), ‘A Sociological Approach to the Measurement of Poverty: A Reply to Professor Peter Townsend’, *Oxford Economic Papers*, 37 (4), 669–76.

Shiellerup, Pernille, et al. (2009), ‘Climate change mitigation policies and social justice in Europe – An exploration of potential conflicts and synergies’, (Institute for European Environmental Policy ULB King Baudouin Foundation), 42 p.

Shove, Elizabeth (2004), ‘Efficiency and Consumption: Technology and Practice’, *Energy & Environment*, 15 (6), 1053–65.

Shove, Elizabeth and Warde, Alan (2002), ‘Inconspicuous consumption: the sociology of consumption, lifestyles, and the environment’, in Riley E. Dunlap (ed.), *Sociological theory and the environment : classical foundations, contemporary insights* (Lanham, Md. ; Oxford: Rowman & Littlefield), 230–51.

Shove, Elizabeth and ebrary Inc. (2003), *Comfort, cleanliness and convenience the social organization of normality* (New technologies/new cultures series,; Oxford, England ; New York: Berg) xiii, 221 p.

Skånberg, Kristian (1998) ”Gröna miljöräkenskaper: Att konstruera ett miljöräkenskapssystem”, Miljöräkenskaper, Report 1998:10 Stockholm Konjunkturinstitutet.

SOU 2008:105 Långtidsutredningen 2008. Huvudbetänkande. Stockholm, Finansdepartementet.

SOU 2007:10 Ansvarskommitténs slutbetänkande – Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft.

SOU 2002:12 Arbetstiden – kortare arbetstid eller mer ledigt, Arbetsmarknadsdepartementet, Stockholm.

Spaargaren, Gert (2010), 'Theories of practices: agency, technology, and culture; Exploring the relevance of practice theories for policies on sustainable consumption', *XVIIth World Congress of Sociology* (Gothenburg, Sweden: Wageningen University Environmental Policy Group).

Sparks, Kate, et al. (1997), 'The effects of hours of work on health: A meta-analytic review', *Journal of Occupational and Organizational Psychology*, 70 (4), 391.

Statistiska centralbyrån (2003), *Tid för vardagsliv : kvinnors och mäns tidsanvändning 1990/91 och 2000/01 = [Time for everyday life : women's and men's time use 1990/91 and 2000/01]* (Levnadsförhållanden,; Stockholm: Statistiska centralbyrån (SCB)) 224 s.

Steg, L. (2005), 'Car use: Lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use', *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39 (2–3 SPEC. ISS.), 147–62.

Stern, Paul C. (1997), 'Toward a Working Definition of Consumption for Environmental Research and Policy', in Paul C. Stern (ed.), *Environmentally significant consumption : research directions* (Washington, D.C.: National Academy Press), viii, 143 p.

Sterner, Thomas (2001), *Tillväxt och miljö* (Studies in environmental economics and development,; Göteborg: Univ.) 18 s.

Stevenson, Betsey and Wolfers, Justin (2008), 'Economic Growth and Subjective Well-Being: Reassessing the Easterlin Paradox', *Brookings Papers on Economic Activity*, 2008 (ArticleType: primary_article / Full publication date: Spring, 2008 / Copyright © 2008 The Brookings Institution), 1–87.

Stutzer, Alois and Frey, Bruno S. (2008), 'Stress that Doesn't Pay: The Commuting Paradox*', *Scandinavian Journal of Economics*, 110 (2), 339–66.

Teschl, Miriam and Comim, Flavio (2005), 'Adaptive Preferences and Capabilities: Some Preliminary Conceptual Explorations', *Review of Social Economy*, 63 (2), 229–47.

UNDP (1998) *Human development report* Oxford University Press

UNEP (2008). Green Jobs. Towards Decent Work in a Sustainable, Low-Carbon World.

Urry, John (2002), 'Mobility and Proximity', *Sociology*, 36, 255–74.

Urry, John (2007), *Mobilities* (Cambridge: Polity) vii, 335 p.

Van Boven, Leaf and Gilovich, Thomas (2003), 'To Do or to Have? That Is the Question', *Journal of Personality and Social Psychology*, 85 (6), 1193–202.

- WCED (1987) *Our Common Future, The Brundtland Report*, Oxford University Press, Oxford.
- Veenhoven, Ruut (1994), 'Is happiness a trait?', *Social Indicators Research*, 32 (2), 101–60.
- Victor, P. (2008). *Managing without Growth – slower by design not disaster*. Cheltenham, Edward Elgar Publishin inc.
- Wilkinson, Paul, et al. (2009), 'Public health benefits of strategies to reduce greenhouse-gas emissions: household energy', *The Lancet*, 374 (9705), 1917–29.
- Wilkinson, Richard G. and Pickett, Kate (2010), *Jämlikhetsanden : därför är mer jämlika samhällen nästan alltid bättre samhällen* (Stockholm: Karneval) 304 s.
- Williams, G. C., et al. (2000), 'Extrinsic Life Goals and Health-Risk Behaviors in Adolescents', *Journal of Applied Social Psychology*, 30 (8), 1756–71.
- Wilson, Warner R. (1967), 'Correlates of avowed happiness', *Psychological Bulletin*, 67 (4), 294–306.
- Viridis, Maria Rosa and IEA. (2003), *Energy to 2050 : scenarios for a sustainable future* (Paris, France: OECD/International Energy Agency) 219 p.
- Visser, J. (2002). "The first part-time ecoomy in the world: a model to be followed?" *Journal of European Social Policy* 12(1): 23–42.
- Vittersø, Joar (2003), 'Flow Versus Life Satisfaction: A Projective Use of Cartoons to Illustrate the Difference Between the Evaluation Approach and the Intrinsic Motivation Approach to Subjective Quality of Life', *Journal of Happiness Studies*, 4 (2), 141–67.
- Wolvén, Lars-Erik (1990), *Jakten på det goda livet : om konsten att fånga välfärd och livskvalitet* (Tema nova,; Stockholm: Rabén & Sjögren) 298, [3] s.
- Zidanse, Aleksander (2007), 'Sustainable development and happiness in nations', *Energy*, 32, 891–97.
- Åkerman, Jonas, et al. (2007), 'Tvågradersmålet i sikte? Scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050', Stockholm Naturvårdsverket.

Klimatomställningen och det goda livet

RAPPORT 6458

NATURVÅRDSVERKET
ISBN 978-91-620-6458-7
ISSN 0282-7298

En klimatomställning kräver kraftiga utsläppsminskningar, som dessutom måste ske samtidigt som den globala befolkningen växer. En växande befolkning ställer också allt högre krav på välfärd, samtidigt som de ekologiska, sociala och ekonomiska systemen som ska bära denna utveckling redan är hårt ansträngda. En vanlig ståndpunkt är att utsläppsminskningar i en växande världsekonomi ska klaras med tekniska innovationer och att en klimatomställning därför inte på något påtagligt sätt behöver påverka människors beteende.

Den här rapporten diskuterar om det kanske finns ett annat perspektiv. Hur ser kopplingen ut mellan välbefinnande och klimatpåverkan? Kan ett större fokus på människors välbefinnande vara en drivkraft snarare än ett hinder för en hållbar utveckling på klimatområdet?

I denna rapport görs några försök att identifiera möjliga strategier för att stödja både ”ett gott liv” och låg klimatpåverkan. Författarna vill genom den här forskningsansatsen ge ett bidrag till samhällsdiskussionen om klimatomställningen.

