

FORSKNINGSPODDEN #78

Gäst: Sara Davoudi
Intervjuare: Magnus Åberg

[00:00]

[Intromusik: Lätt, pianobaserad jazz]

Berättare: Du lyssnar på Forskningspodden från Karlstads universitet. Här möter du forskare som tar dig med på en upptäcktsresa i vetenskapen. Den här podcasten görs av universitetsbiblioteket.

Magnus Åberg: Hej och välkomna till Forskningspodden. Idag är det jag, Magnus, som sitter här i studion, och jag gästas av dagens huvudperson: det är Sara Davoudi. Välkommen, Sara, till oss.

Sara Davoudi: Tack så mycket.

MÅ: Du är ju doktor i företagsekonomi, och det kanske förvånar nån att en företagsekonom intresserar sig, som du gör i din forskning, av kollektivtrafik, för det är ju nånting som styrs i alla fall ytterst av myndigheter. Men kan du börja med att berätta vad det är du forskar om egentligen?

SD: Ja, om vi ska ta den här företagsekonomiska biten i en offentlig organisation så kan man enkelt tänka att den politiska biten, och det här som är i political science till exempel, är som att man har en pengasäck, och så ska man dela upp den till en massa olika små pengasäckar. Men när du väl har fått din lilla pengasäck till din organisation, då är det en företagsekonomisk fråga - att fördela den, se att kommunikationen och allting fungerar. Och det är väl där jag tar vid; när den här lilla pengapåsen väl är utdelad till organisationen - vad händer sen? Och det är där det blir företagsekonomi.

MÅ: Ja, okej. Jag tänkte vi kunde kika lite på din titel, för den tycker jag är väldigt intressant. Den är i form av en fråga: "*What happened with the leviathan of the Public Sector?*" Kan du berätta vad som gömmer sig bakom den här titeln? Vad är det som har hänt i den offentliga sektorn egentligen?

SD: Ja, men precis. Det är ju *leviathan* som är det centrala här, egentligen. *Leviathan* är ju ett sjöodjur från gamla testamentet egentligen, och på 1600-talet skrev man en bok i politisk filosofi, och det här har varit en av de mest inflytelserika undersökningarna som har gjorts mellan stat och samhälle. Och efter det så har man använt ordet *leviathan* när man har pratat om staten som det här stora odjuret, när man har pratat om resursslöseri, makt och om att det här odjuret måste brytas ner och bli mindre så att det inte är så enväldigt, så att det kan hanteras och att det inte slösar så mycket med offentliga medel, helt enkelt. Och nu har man pratat om "*taming leviathan*", och om man tittar nu på hur det ser ut i samhället i offentliga tjänster, om vi tittar på vad vi ser i nyheterna, så är det ju väldigt många olika organisationer

inblandade. Många olika offentliga och privata aktörer, så man har gjort den här nedbrytningen. Man har ju då försökt att tämja det här odjuret, och då är ju min fråga: Vad händer med odjuret egentligen, när vi delade upp det i små delar, just med syfte att tämja det?

MÅ: Och i ditt fall är det just kollektivtrafiken som får bli exemplet för att studera detta?

SD: Precis, kontexten är ju kollektivtrafiken, som jag har studerat, men slutsatserna går ju att applicera på regionala och kommunala organisationer generellt.

MÅ: Kan du berätta lite mer om det här med offentliga och privata aktörer? Hur ser den blandningen ut just när det gäller kollektivtrafiken?

SD: Ja, den är ju komplex i de flesta branscher idag, men i kollektivtrafiken, om man kollar på en regional nivå, så finns det ju en myndighet och en politisk organisation som sätter ramarna - de tar beslut om policy. Det finns en tjänstemannaorganisation kopplat till det, som gör de här policydokumenten som visar långsiktigt vart vi är på väg. Det finns trafikorganisatörer under det, som är ansvariga för själva organisationen av det här, och det kan vara en förvaltning eller ett bolag. Och sen finns ju också de här bussarna som vi ser, de som kör, och det är ju privata bolag. Och det kan ju också vara ett helt nätverk av olika bolag som kör, för till exempel Värmlandstrafik eller Karlstadbus i det här fallet, och som också är i uppdrag av myndigheten. Det är komplext, både vertikalt och horisontellt, om man säger så. Det finns många olika organisationer som ska samverka, helt enkelt.

MÅ: Det låter svårstuderat, tänker jag. Kan du berätta lite hur du har gått tillväga för att undersöka detta?

SD: Ja, jag hade givetvis velat undersöka allihopa, men jag har hållit mig till myndighetsnivån och den tjänstemannaorganisationen som finns där, och har haft kontakt med de här regionala kollektivtrafikmyndigheterna och pratat med dem för att se hur det funkar där, och försökt att förstå det den vägen.

[05:11]

MÅ: Vad är det för forskningsfrågor? Kan du berätta lite mer om dem, bryta ner det där lite grann?

SD: Om man tänker såhär: När vi bröt ner det här stora odjuret till de här små organisationerna, så var ju tanken att man skulle inkludera privata företag som tjänsteutövare, och att man skulle ta in de här privata styrningsteknikerna för att man skulle öka effektiviteten och legitimiteten av hur man använder offentliga medel. Och det är här det har varit intressant att studera, när det är så många organisationer. Om man ser framför sig en klassisk organisationskarta med många fyrkanter, och hur de kopplar till varann, så ser man ju att det finns hål mellan de här fyrkanterna, och då måste man ju brygga dem på något sätt, för att om organisationerna ska kunna göra nånting tillsammans så måste de ju bryggas. Och det är där forskningsfrågorna kommer in egentligen, att studera: Finns de här bryggorna? Om de finns, vad är det för utmaningar? Hur kan vi få alla små fyrkanter att bli... en stor boll, helt enkelt?

MÅ: Ett begrepp som du har, om vi kikar på undertiteln på avhandlingen - "The challenges of vertical coordination in regional public organizations and its effects on public value" - jag skulle vilja haka tag i det där "vertical coordination", eller vertikal koordinering på svenska. Knyter det an till det som du precis berättat om den här överbyggningen mellan de olika bitarna?

SD: Ja, precis. Om vi tänker igen på den här organisationskartan, att det är många fyrkanter som står på rad: det är myndighet, och organisatör, och operatör, och alla de här är beslutsfattare på olika nivåer. Alla är ju på något sätt ansvariga för sin egen nivå, fullt ut. Den vertikala koordineringen blir att, när det kommer från politisk nivå och ända ner till de som faktiskt levererar tjänsten, hur går den här vertikala kommunikationen till? Alltså, både uppifrån och ner, och nerifrån och upp.

MÅ: Du nämnde ju där att det kanske inte har fungerat så effektivt som det skulle kunna göra. Kan du berätta hur det kommer sig? Vad är det egentligen för resultat du har fått i din undersökning?

SD: Det jag kommer fram till är att de här organisationerna inte bara är fyrkanter som ser likadana ut, utan det är så mycket mer i dem. Det kan vara olika mål, olika tolkningar av lagar och policyn. Det kan vara både synliga och osynliga barriärer. Det kan vara olika relationer man har mellan de här, historiskt sett, och olika agendor - personliga agendor. Finns det en gemensam förståelse eller relation? Alla de här sakerna gör ju att det blir ganska mycket utmaningar i att föra ihop alla de här organisationerna, och ju fler organisationer, ju mer komplext. Om vi slår på tv:n idag, så hör vi ganska ofta om äldreboenden, LSS-boenden, kollektivtrafik eller SiS, och oftast är ju frågan: Vem är ansvarig? Är det den offentliga sektorn? Är det regionen, eller det nationella? Är det det privata företaget? Det är inte helt lätt att förstå det här, och det som jag kommer fram till är att det inte nödvändigtvis är så att nån av de här organisationerna menar illa, utan alla vill väl, men inom ramen för sin fyrkant. Och ett privat företag kan ju ha ett annat mål än vad till exempel myndigheten som skrev den här policyn hade. Och då kan det ju faktiskt krocka med varann, och utmaningen är: Hur får vi det här att inte krocka?

MÅ: När du har samlat ditt material, upplever du att det finns en förståelse inom de här olika organisationerna för den problematik som finns, eller finns det en omedvetenhet kring det också?

SD: Jag tror det är lite blandat. Det finns självklart en förståelse för att det här är komplext, och att det är många organisationer, och att det inte ens går att rita upp det på ett papper, för det är tredimensionellt dessutom. Så det finns det helt klart, för det är svårt, och det är många utmaningar, men jag tänker att just de här utmaningarna kan vara på en sån otrolig personlig nivå. Jag kan tänka mig att det är nånting som jag tillför här.

[10:12]

MÅ: Du skriver i din baksidestext att lösningen på problemen med den vertikala koordineringen kan vara att fokusera just på interaktionen mellan individer. Kan du utveckla det här lite grann?

SD: Ja, väldigt ofta när vi har ett problem, om man till exempel tänker på organisationer man själv har varit delaktig i, så kanske man omorganiserar; det fungerar inte så man gör en ny

organisation. Det som är, är ju att även om vi omorganiserar så är det ju samma människor. Och de här människorna har ju ett yrkesmässigt arv med sig - man ser på saker på ett speciellt sätt, man tror att det här är det bästa sättet att lösa det på. Och även om vi har lagar och policydokument som säger att vi ska göra det på ett sätt så betyder det inte att det blir en sanning för den som ska göra det, utan att man gör sin egen tolkning av det som står där, för att göra det bästa så som man själv känner till det. Och just att det här görs på varje nivå - och som vi sa i början så är det ju många nivåer. Man skulle kunna tänka på det som en viskningslek. Vi är ju alla där för att höra vad det är vi ska säga, och så börjar jag säga nånting och så viskar jag det till dig, och du vill inte tolka det annorlunda, men du tolkar det ju baserat på den du är och det du hör, och din förståelse av det, och dina förutsättningar, och så går det vidare. Och oftast med viskningsleken så är det ju så att den sista inte säger det som den första sa, men det var ju ingen här emellan som ville tolka det annorlunda, och det är väl just det här som jag tycker är väldigt intressant.

MÅ: Hur kan man gå vidare med det resultatet? Är det nån form av utbildning eller lärande som behöver komma till stånd, eller hur kan man få individer att inte viska olika till varandra?

SD: Ja, men precis. Det är ju här det är intressant. Den här avhandlingen lägger ju fram själva utmaningen och i en vidare forskning så skulle jag vilja titta på: Hur gör vi nu då? I 20-30 år har man nu diskuterat en ny reform, där det ska bygga mer på en gemensam förståelse, där det ska handla om relationer, och vi pratar väldigt mycket om det i offentlig sektor också. Men just det här att skapa en gemensam förståelse, att få alla de här fyrkanterna i den här organisationskartan att förstå att vi är här tillsammans, och vi är här för medborgarens skull, det här är en tjänst där alla vill samma sak - hur gör vi det? Det krävs mer forskning, och det krävs en insats.

MÅ: Det låter ju som en utmaning. Jag som lekman tänker att offentliga aktörer kanske ändå har någon form av samsyn medans kommersiella, privata aktörer har en annan syn, för de måste tänka vinstintressen och så. Att det skulle vara svårare att få just blandningen av offentliga och privata aktörer att samarbeta, men så kanske det inte alls är, eller?

SD: Det är ju lite krångligare än så, till och med, för de offentliga organisationerna vill inte nödvändigtvis samma sak heller. Men det är ju ändå så, att även de här privata organisationerna, det är ju ingen hemlighet att de är till exempel vinstdrivande, utan det här är ju ideologi man har tagit in i offentlig sektor just för att man tror att det här är *the way to go*. Det här kommer legitimera sättet som vi använder skattemedel på, för att det är mer effektivt, till exempel. Så man har ju gjort det av den anledningen. Problemet blir väl just när de här kontrakten och allt det här ska samklinga, så att när man väl genomför tjänsten, att när du åker den här bussen, så blir det så bra som möjligt för dig.

MÅ: Är det det som är slutmålet här, så att säga? Vilka vinster skulle man kunna få om de här individerna kunde kommunicera bättre med varandra och att vi fick en mer effektiv organisering av detta? Vad är det man kan tjäna på det?

SD: Framför allt kan man ju tjäna på att göra medborgaren nöjd, eller till och med kanske erbjuda medborgaren den tjänst som var tilltänkt från början. Inte en version av den, utan det som de behöver, och det som man faktiskt kan erbjuda. Och om man tittar på det här med kollektivtrafik så kan det kanske upplevas som lite enklare frågor, men i ett exempel som jag tar upp i inledningen om barnpsykiatri, så pratar vi om allvarliga konsekvenser, och det blir otroligt stora konsekvenser för barn och för hela deras liv, på grund av att de här organisationerna inte hade en samsyn.

MÅ: Det låter som ett viktigt bidrag med studien också, att även om det handlar om kollektivtrafik så ser du att det kan vara överförbart till andra offentliga verksamheter också.

SD: Absolut, absolut. Många av de här organisationerna fungerar ju på liknande sätt, och de är komplexa, och jag ser ju att de här frågorna som kanske är kommunala och rör äldreboenden väldigt mycket, som vi har sett det senaste året, det är ju väldigt mycket som kan appliceras där, rakt av faktiskt.

MÅ: Jag måste få beröra en sak, för jag tycker det är så spännande: Du har ju sånt otroligt rikt material i din studie. Du har gjort två stora enkätundersökningar med ungefär tusen respondenter i varje. Du har gjort ett flertal intervjuer med personer som är ansvariga på myndigheter och så, och du har gjort dokumentanalyser också. Det är ett väldigt stort material du har. Är det nånting som du vill lyfta fram, någon intressant berättelse från allt detta, som sticker ut?

SD: Ja, dels så kan jag ju lyfta att när vi skickade ut de här enkäterna så förväntade vi oss ungefär tio procents "svarsrate", att ungefär 250 skulle svara, och det blev närmare tusen. Och det visar ju också ganska mycket på att det finns ett intresse, för även om det var en värdecheck på att åka buss för 50 kronor så kanske det inte var just den som drev, utan att det fanns nånting annat. Det jag har haft med mig genom alla dessa år är att när jag började med det här så var det kollektivtrafikmyndigheter som ringde mig, och sa: Vi har hört att du har börjat med det här, får vi vara med? Att det fanns ett intresse, att någon började titta på det här: "Hur kan vi vara med, och hur kan vi lära?" Och det hade jag med mig väldigt nära hjärtat hela vägen. Att jag kanske faktiskt kan bidra till nånting på riktigt. Så det är väl de sakerna som jag skulle vilja lyfta i så fall.

MÅ: Vem hoppas du kommer läsa din avhandling?

SD: Alla, självklart! Men framför allt så önskar jag att regioner, alltså anställda på regioner, beslutsfattare, och även i kommuner, tittar på det här så att man ser de här utmaningarna, och att man skapar sin förståelse av hur det här kan påverka deras organisation. Och ta till sig det, så att de kan skapa den bästa tjänsten som möjligt för medborgaren. Det är de jag hoppas på.

MÅ: Jag funderar, forskningsmässigt sådär, har du fått med dig några frågor som du kan gå vidare med?

SD: Absolut. Vi pratade ju om det här med vertikal koordination. Det finns ju också nånting som heter horisontell koordination, och det är ju alla de här organisationerna och

myndigheterna som är bredvid varann. Om vi håller oss till kollektivtrafik, så tänker vi att det finns ju inte bara de här som jag har pratat om, utan det är ju också de som skottar vägarna, det är Trafikverket, det är så många fler som är inblandade för att du faktiskt ska kunna åka ner till stan med bussen. Och jag tänker att det är minst lika spännande att studera vidare den horisontella koordinationen, men också att ta det här vidare, att nu när vi vet vad utmaningarna är - hur gör vi då?

MÅ: Det låter superspännande. Sara, det börjar bli dags för oss att avrunda, men en sista fråga: Du har ju tagit dig en lång väg, som det ju är för alla doktorander, att komma fram till disputationen av doktorstiteln. Vad har du för råd till dina yngre eller nyare doktorandkollegor, som ska börja den här resan nu? Hur gör man för att ta sig fram?

SD: Det är ju en väldigt komplex fråga, hur man gör för att ta sig fram, men mitt råd är i alla fall att till slut så är det ju du och avhandlingen som står där, och jag brukar säga att avhandlingen har levt sitt eget liv, och ni har levt det tillsammans, och ni måste kunna försvara er. Det kommer vara väldigt många människor längs vägen - kollegor och handledare och *reviewers* - som har mycket kunskap man kan ta till sig, men det är din avhandling, och det är den du ska kunna försvara - så säg det du vill säga.

MÅ: Jättebra - säg det du vill säga. Stort och varmt tack, Sara, för att du har gästade Forskningspodden idag, och lycka till med ditt fortsatta arbete.

SD: Tack så mycket.

MÅ: Och tack också till er som har lyssnat idag. Vill ni läsa Sara Davoudis doktorsavhandling så finns den att ladda ner från vår publikationsdatabas DiVA. Ni är välkomna tillbaka till nästa avsnitt.

[Slutmusik: Lätt, pianobaserad jazz]

Berättare:

Du har lyssnat på Forskningspodden från Karlstads universitet. Den här podcasten görs av universitetsbiblioteket. Alla avsnitt hittar du på kau.se/forskningspodden.