

Kulturgeografiska institutionen
Göteborgs universitet

Trafikkulturell kompetens: En studie av åsikter om trafiken i Göteborg

Mikael Jonasson
1996

INNEHÅLL:

TABELLFÖRTECKNING	
1. INLEDNING	
1.1 Problemområde.....	
1.2 Syfte frågeställning och hypotes	
2. TEORETISK REFERENSRAM	
2.1 Trafikkulturer	
2.2 Den tysta kunskapen	
2.3 Stereotyper i trafiken	
2.4 Samverkan och konkurrens med hjälp av identiteten.....	
3. METOD....	
3.1 Innehållsanalys	
4. RESULTAT	
4.1 Fördelningen av respondenterna.....	
4.2 Trafikslag - identitet	
4.3 Summering av andel argument, förslag, orsaker och beteenden per vane- och veckotrafikant	
5. SLUTDISKUSSION	
LITTERATUFÖRTECKNING.....	

TABELLFÖRTECKNING

- Tabell 1. Antal kvinnor och män i undersökningen.
- Tabell 2. Åldersfördelningen bland respondenterna i absoluta tal.
- Tabell 3. Fördelning av transportsätt och transportintensitet i absoluta tal.
- Tabell 4. Sekundärt transportsätt i förhållande till primärt transportsätt
- Tabell 5. Totalt antal argument, förslag, orsak och beteende per person i varje trafikslag.

1. INLEDNING

Denna studie bygger på delar av en enkät som tagits fram av Göteborgs Trafiksäkerhetsförening, Trafikkontoret, Vägverket och Polismyndigheten i Göteborgs och Bohus län. Enkätundersökningens syfte var att få svar på trafikanternas syn på trafiken och trafiksäkerheten i Göteborg. Två tusen slumpvis utvalda personer i åldern 16-75 år ingick i undersökningen, som ägde rum mellan november 1994 till januari 1995. Enkäten besvarades av 68%. Resultatet från denna undersökning finns redovisat i en skrift som heter "Trafikanter syn på Trafiken och Trafiksäkerheten i Göteborg".

Enkäten var konstruerad så att den tillfrågade fick besvara frågor som besvarades med utvalda svarsalternativ. I slutet av enkäten gavs möjlighet för respondenterna att skriva ner synpunkter på trafik och trafiksäkerhetsfrågor i Göteborg, t ex om kommunen, polisen eller Vägverket. Enkätens sista del var egentligen inte utformad som en fråga utan den ställde bara lite mer än en halv A4-sida till förfogande för synpunkter på trafik och trafiksäkerhetsfrågor i Göteborg. 484 st av de 2000 enkäterna innehöll synpunkter på trafiken. Det är dessa som ligger till grund för denna studie.

1.1 Problemområde

Målsättningen med detta arbete är att det skall ligga till grund för en mer precis frågeställning runt fenomenet trafikkultur. Uppsatsen skall ses som en empirisk förundersökning som syftar till att finna svaret på den övergripande frågan om varför trafikculturer skiljer sig på olika platser. Den större studien pågår som ett avhandlingsprojekt för en doktorsexamen vid handelshögskolans kulturgeografiska institution, Göteborgs universitet.

För att få trafiken att fungera mer effektivt och säkert och för att kunna förändra attityder och beteenden måste man få kunskap om hur individer och grupper i olika trafikculturer hanterar konkurrens och samverkan i trafiken. Transporter av varor och människor ses i denna studien som en form av möten mellan människor. Mötet mellan dessa aktörer kan aldrig helt regleras. Det kommer alltid att finnas utrymme för ett kulturellt inflytande på trafiken som skiljer sig från plats till plats.

Skyltar och trafikljus reglerar beteendet, men lika intressant är den tysta kunskapen som gör att människor effektivt och säkert tar sig fram i trafiken. Denna tysta kunskap tar sig uttryck i ett beteende som delas av olika grupper i trafiken. Individerna i dessa grupper har en identitet som går att relatera till det trafikslag man använder sig av och den tid man befinner sig i trafiken. Grupperna ses som representanter för en kultur och det är genom dem som olika trafikculturer kan studeras.

1.2 Syfte frågeställning och hypotes

Syftet med denna uppsats är dels att studera om det går att spåra trafikanternas identitet genom de synpunkter de har. Dels undersöks om synpunkterna avslöjar något om vilken typ av kunskap trafikanterna har när det gäller att praktiskt kunna ta sig fram i trafiken, d v s vilken kompetens de har i den aktuella trafikculturen.

En hypotes, som bekräftas av den teoretiska referensramen säger att platsen har grundläggande betydelse för skapandet av en trafikultur. Jag vill därför också kartlägga de specifika platser människor upplever som farliga eller problematiska.

Ytterligare en hypotes som här framförs går ut på att människors möjligheter att skapa, reproducera och förändra en trafikultur hänger samman med hur ofta de vistas i en trafikultur. Av stor betydelse är också typen av transportsätt som används.

Studien tar sin utgångspunkt i två olika kategorier inom varje trafikslag - trafikanter som säger sig använda ett trafikslag varje dag - *vanetrafikanter*, och trafikanter som säger att de använder ett trafikslag någon eller några gånger i veckan - *veckotrafikanter*.

Det antas att vane- respektive veckotrafikanter har olika typer av kunskaper om hur man bäst kan ta sig fram i trafiken. Dessa kunskaper uttrycks på olika sätt. Vissa vanetrafikanter väljer t ex att inte uttrycka att situationer i trafiken upplevs som farliga eller problematiska. De använder sig heller inte av argument, reflekterar över förslag på förändringar, eller reflekterar inte över andra trafikanters beteenden. Kunskapen som vissa vanetrafikanter besitter är mer praktisk och är därför inte reflekterad över. Denna kunskap ses här som en form av "tyst" kunskap, som inte nödvändigtvis kräver ett verbalt uttryck.

Frågor som skall besvaras är: hur kom tillhörigheten till ett trafikslag fram i respondenternas synpunkter? Vilka argument använde sig respondenterna av, vad är fel, vem gör fel, vad bör göras och var är det fel? Hur fördelades frekvenserna av ord som kategoriserats på respektive trafikslag, genus och ålder? Vilken betydelse har den kulturella kompetensen när trafikanterna talar om varandra och problem som kan relateras till trafiken? Till vilka specifika platser är dessa problem relaterade? Vilken betydelse kan trafikulturen ha för säkerheten och effektiviteten i trafiken?

2. TEORETISK REFERENSRAM

2.1 Trafikkulturer

Landskapet har länge haft en central roll inom kulturgeografin. Innebörden i begreppet landskap har emellertid förändrats och tolkats på olika sätt. I Jacksons (1992:1) syn på landskapet finns t ex en koppling till *pluraliteten av kulturer* och den mångfald av landskap med vilka dessa kulturer är förknippade. Kultur, i den här meningen, har inte med teater, konst eller musik att göra. Kultur refererar till koderna i vilka mening konstrueras, omformas och förstås:

"...cultures are maps of meaning through which the world is made intelligible" (Jackson, 1992:2).

Men, säger han, kulturer är inte bara meningssystem och värderingar som bärs omkring i huvudet. De görs konkreta genom mönster i form av en social organisation. Kultur är det sätt varmed sociala relationer inom grupper är strukturerad och formad, men det är också det sätt varpå formerna är upplevda, förstådda och tolkade (Clarke *et al* 1976:11, i Jackson 1992:2).

Kultur uppstår här som en domän i vilken konkurrensen och samarbetet mellan olika aktörer i trafiken sker i form av utmaning och lösning. Det innebär inte att kulturen går att reducera till en fråga om konkurrens och samverkan. Det är emellertid detta som jag för tillfället har sett som intressant i min studie av trafikulturen. Tillfälliga motsättningar inom en kultur i form av konflikter mellan trafikslag kanaliseras, eller antar formen av en kommunikation där identiteten kan användas i instrumentellt och funktionellt syfte.

Dessa identiteter är mycket starkt relaterade, dels till det aktuella trafikslaget, dels till aktörens kunskaper om hur man tar sig fram i trafiken, och dels till den lokala kulturens existerande värderingar.

Ett exempel på hur mötet regleras med hänsyn till den lokala kulturens existerande värderingar kan ses i situationer där gående ska korsa ett obevakat övergångsställe i Göteborg. De pendlare bilisterna i rusningstrafiken stannar som regel inte vid övergångsställen i centrala staden därför att det i trafikulturen finns en tyst överenskommelse om att mötet ska regleras på detta sätt. Kulturen har här formen av en tradition eller sedvänja.

I dessa identiteter ingår det dessutom maktrelationer i form av dominans och underordnande, samt olika resursfördelning mellan olika trafikslag. Bilarna har i ovanstående exempel ett övertag över gående på vissa platser. Identiteterna är lämpliga att studera ur forskningssynpunkt eftersom de är synliga, t ex i form av kläder, fordon, handling, tal, skrift osv.

Det viktigaste av allt i detta sammanhang är att handlingarna i den aktuella trafikulturen är något trafikanterna bär med sig utan att kanske vara medvetna om varför de agerar som de gör.

På en nivå finns det givetvis förklaringar till olika beteenden som ingår i en allmän diskurs vilken t ex kan fås genom media eller offentlig information. Den typen av förklaringar återfinns i synpunkter som trafikanter har om varandra. Dessa "bilder" av trafikanterna är emellertid relativt generaliserande och stereotypa. Det kan t ex röra sig om åsikter som gör gällande att alla cyklister är självmordsbenägna eller att alla gående vinglar omkring utan att se sig för.

Med plats menas här två olika nivåer. Den lägsta nivån är platsen för mötet mellan olika trafikslag, t ex en vägkorsning, ett övergångsställe etc. Den specifika platsen kan ha en egen kultur som skapats av människorna som möts där. Men den specifika platsens kultur kan också ha stora likheter med den högre platsnivån. Kulturen som utvecklas vid en vägkorsning kan alltså vara en återspeglning av den kultur som finns i en vidare omgivning. I detta fallet är platsen Göteborg, staden och människorna som vistas i stadens trafik.

2.2 Den tysta kunskapen

Begreppet *kompetens* används i detta sammanhanget i betydelsen *förmåga eller skicklighet som uppnåtts genom konkurrens med andra människor i trafiken*¹. Men att säga att en aktör är kompetent i trafiken förutsätter inte alls att denne är rättvis och hänsynsfull eller har en stor kunskap om trafikregler.

När jag talar om individens kunskap i ett trafiksammanhang handlar det främst om den sociala och kulturella kompetens som gör att människor kan ta sig fram säkert och effektivt i trafiken. Denna kunskap är emellertid i viss utsträckning tyst i den mening att den är delvis dold för oss därför att vi själva är deltagare såväl som observatörer i ett och samma skeende.

Hur skall man då komma åt denna tysta kunskap? Först och främst måste vi kanske försöka förstå vad kunskap är och hur den genereras. En kulturell kunskap går att komma åt genom att betrakta sociala och kulturella fenomen, såsom handlingar, texter och institutioner som beroende av olika begrepp (Sayer 1992). Det betyder att vi kan förklara produktionen av dem och deras materiella effekter. Dessutom kan vi förstå, läsa och tolka vad de betyder.

På detta följer att kunskap inte är någon produkt eller en sak som existerar utanför oss, och som vi kan "äga" och som finns lagrad i färdig form inuti våra huvud eller i våra bibliotek. Kunskap är snarare något vi tillägnar oss i det dagliga samspelet med andra människor:

"Production of knowledge is a social activity" (Sayer, 1992:16).

Giddens (1987) talar om den diskursiva, praktiska och omedvetna kunskapen. I trafiken skulle man kunna säga att handlingar bygger på en uppdelning mellan dels en omedveten meningsladdad kunskapsdel, dels en praktisk kunskap som bygger på handling och erfarenhet där handlingen automatiseras för att den erfarenheten säger att handlandet fungerar, dels en nivå där erfarenheten inte längre fungerar och där handlandet måste bygga på improvisation eller andra kunskaper.

Mycket av kunskapen i en kultur är icke-språklig och begrepp inbegriper implicita meningsnätverk som formas genom erfarenheten och praktiserandet av livet i världen. Under vissa omständigheter kan denna icke-lingvistiska kunskap emellertid övergå till språk och därmed ta formen av en explicit diskurs, med en förändrad karaktär längs vägen.

Det är t o m så att studier inom kognitiv psykologi visat att språket förefaller visa en mycket liten roll i överföringen av kunskap i olika kulturer (Bloch, 1991:186). Med andra ord, kunskap och handling är ingalunda låsta inom de olika kunskapsskikten. Det är när den för-givet-tagna kunskapen om hur en situation ska hanteras inte längre fungerar som den övergår från en praktisk kunskap till en diskursiv kunskap. *Den diskursiva kunskapen tar*

¹Användningen av begreppet kompetens är inte oproblematiskt.(jfr med engelska *compete*, eller *peritus* - latin för *erfaren*, *skicklig*, *expert*. Från denna rot kan närliggande begrepp hittas, t ex *latis doctus* - latin för slug, smart, *capax* - latin för kapabel, lämplig. En annan betydelse får begreppet genom att se till latinets *experientia*, vilket betyder erfaren. I denna studie ligger alltså betydelsen av kompetent närmare slug än kunnig).

alltså vid när handlandet efter för-givet-tagna regler inte fungerar och människor måste börja reflektera över varför det inte fungerar.

Kunskapen om hur trafikanter tar sig fram i trafiken fås alltså främst genom handlande och samlande av erfarenheter i interaktionen med andra människor, vilka formas till implicita och explicita begrepp i nätverk som ligger till grund för handlingar i nya situationer. Det ligger alltså en mycket stor kunskap bakom beslutet att ta sig från hemmet till arbetet, även om rutten kan synas trivial och rutinartad.

Förflyttningen mellan två punkter inbegriper således inte bara den specifika kunskapen om hur man tar sig dit, vilka gator som är enkelriktade, farliga, hårt trafikerade osv. Det handlar dessutom om kunskapen om hur det direkta mötet med andra trafikanter hanteras, hur kan jag förvänta mig att en taxi, spårvagn eller äldre människa reagerar etc?

Tidsaspekten fyller också en funktion i detta sammanhang. I trafiken kan *den tid man befinner sig i rummet* vara av betydelse för de begränsningar och möjligheter man har som trafikant. En ökad tid i rummet talar då för en ökad *kompetens* och kunskap om hur man tar sig fram i trafiken.

2.3 Stereotyper i trafiken

Till den omedvetna eller kulturella kunskapen räknas de symboler och värderingar som omger aktörerna på den aktuella platsen. Individerna inom en kultur har en förmåga att assimilera symboler och värderingar, vilka tar formen av stereotyper eller bilder av dom "andra", eller uppfattningar om bilens plats i samhället.

Dessa stereotyper används, likt myter, för att bekräfta och upprätthålla maktrelationer och gränser mellan olika trafikslag. Skapande, upprätthållande och förändrande av dessa bilder är också en viktig del av den kulturella kunskapen som ofta tas för given. De bilder eller uppfattningar som människor har av varandra i trafiken på en plats, som t ex Göteborg, kan gälla olika trafikslag och deras relationer till varandra. Det kan också röra sig om olika typer av trafikrytm och körstilar, beteende, handlingar etc. Spårvagnsförare i Göteborg tycker t ex att gående vinglar omkring på ett farligt sätt i trafiken. Taxiförare ses som busar och busschaufförer är alltid stressade.

En aspekt av den för-givet-tagna kulturella kunskapen som inbegriper bilder av den "andre" är att den t o m i vissa fall kan överskugga alla andra händelser i trafiken. Det urval av händelser som människor registrerar är alltså styrda av en gängse uppfattning i en aktuell kultur, t ex att cyklister generellt ses som trafikfarliga. När bilderna av den "andre" är accepterade och distribuerade kommer de att ingå som sanningar och verkliga förhållanden i kulturen. Det kan t o m vara så att den infrastruktur som skapas bygger på och förlitar sig på dessa uppfattningar. På så sätt kan infrastrukturen förstärka mänskliga idéer om hur trafiken skall organiseras.

2.4 Samverkan och konkurrens med hjälp av identiteten

Kulturer kan inte studeras direkt, utan måste nås genom observationer av kommunikativ aktivitet, verbal eller annan aktivitet. Det går inte att förstå handling, verbal eller annan

form av handling, utan att skapa en modell eller en representation av kulturen som studeras, eftersom detta är det enda sätt varmed det går att förstå aktiviteterna (Winch, i Bloch 1991:184). Representationen av trafikanterna görs i detta fallet utifrån de olika trafikslagens identitet i termer av cyklist, bilist, kollektivtrafikant, gående etc.

Gerholm (1974) urskiljer två huvudsakliga synsätt när det gäller identitetens ursprung och funktion. Dels ses identitet som en självtillskriven tillhörighet som i princip fås genom att man föds i en viss grupp (se Barth, 1969). Dels finns den instrumentella synen på identitet där grupperingar betraktas som informella intressegrupper. Dessa grupper strävar efter att i konkurrens med andra grupper främja egna kollektiva intressen. Medlemmar i en grupp manipulerar symboler för att artikulera en informell politisk organisation i kampen om makt och privilegier med andra grupper (se Cohen, 1974). Denna syn på grupperns identitet kallar Gerholm (1974) för kontextualistisk därför att den ses som ett svar på omständigheterna i en viss situation. Den representerar en kollektiv reaktion på politiskt-ekonomiska förhållanden där kampen om resurser ingår som en variabel relaterad till identiteten hos olika grupper.

Cohen's (1974) lite instrumentella och solidaritetslösa gruppsammanhållning passar bra in på något man skulle kunna kalla för "bilisternas" identitet. De organiserade intressena som omger bilen skapar en mycket lös sammanhållning mellan "oss" bilister kan används i ett medvetet syfte för att skapa mer utrymme för bilen i samhället. I den konkreta trafiksituationen får däremot varje bilist klara sig bäst den kan genom att konkurrera med andra bilar och övriga trafikslag.

Övriga trafikslag kännetecknas ännu inte av samma organisation som bilisterna. På en nivå där diskussionen rör miljö och energi kan det kanske utvecklas en slags samhörighet mellan t ex "oss" cyklistar eller "vi" som åker kollektivt.

Trafiken fungerar dock inte bara om människor konkurrerar med all sin fantasi. Förutom regler krävs det samverkan och tillit till varandra för att uppnå framkomlighet och säkerhet. För att samverkan skall kunna ske krävs det en relativt stabil gräns mellan varje trafikslag, eller som Barth (1969) kallar det, ett ekologiskt system där grupper intar olika nischer. I trafiken finns dock hela tiden möjligheten att byta roll i systemet, ena dagen är man cyklist och andra dagen är man bilist o s v.

Det går att ta reda på vilken tillhörighet en människa har genom att helt enkelt fråga människor. Problemet är om subjektiva eller objektiva kriterier ska godtas vid definitionen av en grupp? Subjektiva kriterier hänvisar till hur den tillfrågade känner sig, d v s om någon känner sig som en cyklist är denne en cyklist.

Objektiva kriterier hänvisar till materiella kännetecken, t ex typ av transportsätt - bil, cykel, kollektivt, eller typ av bil, cykel etc. Bilen, cykeln och spårvagnen är så synliga och tydliga identitetsmarkörer, nästan lika tydliga som kläder. Därför lämpar sig dessa som objektiva kännetecken vid definitionen av en grupp. Men endast en kombination av subjektiva och objektiva kriterier är tillfredsställande, menar Royce (1982).

3. METOD

3.1 Innehållsanalys

När det gäller metoden innehållsanalys har jag i detta arbete i stort sett stött mig på Holsti och hans *Content Analysis for the Social Sciences and Humanities* (1979). En innehållsanalys går i stort sett ut på att skapa *kategorier* (egentligen saker, värderingar, attityder) som sedan används för att koda data i, eller *enheter*, (egentligen ord, teman, sektioner) som sedan placeras i kategorierna, och beräkningssystem (egentligen frekvens, plats, intensitet) som kan användas för att beskriva karaktären hos ett dokument (Holsti, 1979 preface).

En definition av innehållsanalys som Holsti (1979:3) tar upp är värd att nämna:

"Content analysis is any technique for making inferences by objectively and systematically identifying specified characteristics of messages" (Holsti, 1979:14)

Vid framtagandet av de olika teman som rymmer kategorierna för min undersökning har materialet själv fått tala. Kategorierna har fått växa fram efter hand som flera genomläsningar av respondenternas synpunkter gjorts.

Holsti (1979:11) tar ställning mot en strikt uppdelning mellan den kvalitativa och den kvantitativa utgångspunkten inom innehållsanalysen. För det första menar han att den kvalitativa och kvantitativa metoden inte är dikotoma, utan att de ligger längs ett kontinuum. Vissa data är av kvalitativ karaktär, men alla data går att kvantifiera. För det andra använder de flesta strikt kvantitativa studierna icke-numeriska metoder i olika faser av forskningen, t ex i de inledande stadierna med skapandet av kategorier. Innan kategorierna skapas kanske materialet läses igenom för att få en "känsla" för innehållet.

Därför, menar Holsti (1979:11), bör innehållsanalysen innehålla kvalitativa och kvantitativa metoder för att stödja varandra. Den bästa insikten i ett material fås genom att röra sig fram och tillbaka mellan dessa ansatser:

"It should not be assumed that qualitative methods are insightful, and quantitative ones merely mechanical methods for checking hypotheses. The relationship is a circular one; each provides new insights on which the other can feed". (Pool, 1959:192 i Holsti, *ibid*).

Själva dekonstruktionsfasen med bestämmande av teman och kategorier angreps med en kvalitativ metod. Vid bearbetningen av data, d v s korstabuleringar och sammanställningen av dessa resultat användes en kvantitativ metod. I rekonstruktionsfasen, d v s vid analysen av resultaten har de kvantitativa data jag fått fram givits en kvalitativ karaktär genom att låta utvalda delar av det ursprungliga materialet framträda i resultatredovisningen.

Olika angreppssätt har använts efter hand som problem har behövt lösas. Metoden präglas således något av en s k triangulering där flera tekniker används inom en metod (Kalleberg, 1988:19-35).

I denna studien har inte innebörden och relationen mellan de olika värderingskategorierna varit det väsentliga, utan att de förekommer i ett trafiksammanhang - att det är just ordet "miljö" som finns med i ett meddelande och "framkomlighet" i ett annat. Att inbördes rangordna eller inordna dessa har ansetts vara av mindre vikt.

Kvantifieringen av de olika kategorierna ska inte ses som mått på företeelser. De är i första hand ett sätt att ringa in återkommande mönster i materialet och de ger en uppfattning om vilka värderingar och attityder som respondenterna har.

4. RESULTAT

4.1 Fördelningen av respondenterna

De 484 människor som haft synpunkter på trafik och trafiksäkerhet fördelades på genus enligt följande:

Tabell 1. Antal kvinnor och män i undersökningen.

Män	Kvinnor	Uppgift saknas	Totalt
247	234	3	484

Minimiåldern var 15 år och maxålder var 71 år. Trots att det skett ett självurval har det inte påverkat representationen av huvudmaterialets åldersfördelning nämnvärt (Göteborgs Trafiksäkerhetsförening, 1995).

Inte heller åldersfördelningen har påverkats i högre utsträckning. I modernmaterialet fanns också en överrepresentation av 25-34-åringar (se tabell 2.).

Tabell 2. Åldersfördelningen bland respondenterna i absoluta tal.

Ålder	15-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-70	71-75
Antal	10	55	130	90	80	55	35	27

En fråga i enkäten löd: "Hur ofta rör Du dig i trafiken på olika sätt, som gående, cyklist eller med buss/spårvagn?". Svaren på denna fråga är direkt hämtade ur Trafiksäkerhetsföreningens material (1995) och de bildar en av utgångspunkterna för undersökningen av detta materialet, tillsammans med genus och ålder. Det framkom, inte överraskande, att de flesta gick till fots varje dag. En hel del människor kör bil varje dag. Cyklar gör många någon gång i veckan och flera åker spårvagn någon gång i månaden. Notera att respondenterna ibland har uppgett att de använder flera transportsätt varje dag etc (se skuggade siffror i tabell 3.).

Tabell 3. Fördelning av transportsätt och transportintensitet i absoluta tal.

Transportsätt/ transportintensitet /antal	daglige n	någon eller några dagar i veckan	någon gång i månade n	aldrig	ej fyllt i någon ruta	Totalt
Går till fots	279	119	28	15	43	484

Cyklar (under sommaren)	104	149	70	96	65	484
Kör bil	179	131	59	76	39	484
Åker spårvagn eller buss	82	120	168	75	39	484
Totalt	644	519	325	262	177	

De frekvensmätningarna jag har gjort på respektive argument, förslag, orsaker och beteenden bygger på de faktiska uppgifter människor har lämnat om vilket trafikslag som används. Jag kommer hädanefter att referera till dem som transporterar sig dagligen som *vanebilister*, *vanecyklist* etc. De som använder trafikslagen någon eller några gånger i veckan kallas hädanefter för *veckobilister* etc.

Respondenternas fördelning på sekundärt transportsätt visar att 51% av de som kör bil varje dag går någon eller några gånger i veckan. Notera att respondenterna har angett att de använder flera transportsätt även sekundärt (se tabell 4.). En stor andel av dem som cyklar varje dag går någon eller några gånger i veckan (46%). Mycket få av dem som åker buss någon gång i veckan kör bil varje dag (0,7%).

Tabell 4. Sekundärt transportsätt i förhållande till primärt transportsätt

Transportsätt	Går ngn gång i veckan	Cyklar ngn gång i veckan	Kör bil ngn gång i veckan	Åker buss ngn gång i veckan
Går varje dag		32%	21%	29%
Cyklar varje dag	46%		36%	20%
Kör bil varje dag	51%	31%		0,7%
Åker buss varje dag	10%	34%	19%	

Den genusmässiga fördelningen i materialet mellan olika transportsätt som används dagligen visar att nästan dubbelt så många män använder bilen dagligen, medan kvinnorna dominerar som kollektivåkare med de dagliga transporter. Motsvarande andel återfinns i modermaterialet (kvinnor 25% och män 49%).

4.2 Trafikslag - identitet

Den första frågan att besvara är om det med utgångspunkt från människors synpunkter om trafiken går att se vilket trafikslag respondenten tillhör - *avslöjar en text något om personens identitet i ett trafiksammanhang?*

Det finns flera sätt att fånga in de olika trafikslagen utifrån enkätmaterial. De som i sina synpunkter uttryckt sig på ett sådant sätt att jag har tolkat dem som varande bilister kan jämföras med det antal respondenter som uppgivit att de har körkort. Rent teoretiskt borde det i materialet finnas 392 körkortsinnehavande personer som har potentiell förmåga att identifiera sig som bilister. Min tolkning av vem som var bilist blev med denna jämförelse inte så lyckad eftersom det fanns ytterligare 175 (392-217) körkortsinnehavare i materialet. Jag lyckades med andra ord i 55% av fallen pricka in bilisterna genom mina kvalitativa tolkningar.

Men det finns ytterligare sätt att ringa in människors tillhörighet i termer av trafikslag. Materialet erbjöd en möjlighet att jämföra mina tolkningar av trafikslag med hur mycket respondenterna uppgivit att de olika trafikslagen användes. Notera att mina tolkningar av tillhörighet gjordes innan jag fått uppgiften på vilket transportsätt respondenterna använt sig av.

Mina tolkningar baserar sig på en allmän uppfattning om respondentens tillhörighet, t ex i termer av: "Som cyklist är det ofta oklart hur man ska bete sig, om det finns cykelbana eller om man skall byta till gång eller körbana". Det kan också vara så att någon uttalar sig på ett sådant sätt att det med stor sannolikhet rör sig om ett trafikslag, t ex: "Bussar som kör ut från hållplats vid 70 väg är nonchalanta, kör ut först blinkar sedan...".

Mina antaganden utifrån texten visar att de som jag ansett vara bilister, förmodade och uttalade, jämfört med dem som uppgivit att de kör bil varje dag överensstämmer relativt bra. 75 % av dem jag beskrivit som bilister kör bil varje dag.

Av dem som kör bil någon gång i veckan har jag ansett att 48% var bilister, vilket är en något sämre överensstämmelse. Vid en aggregering av dem som åker varje dag och någon

gång i veckan och jämför dessa med mina antaganden om tillhörighet så blir andelen 64%. Det är endast 76 st som uppgett att de aldrig kör bil.

För att ytterligare undersöka korrelationen mellan uppgett transportsätt och mina antaganden om tillhörighet gjordes motsvarande jämförelse för cykel. Här visade det sig att det var svårare att se om någon var cyklist, jämfört med bilisterna. Endast i 56% av fallen hade jag träffat rätt beträffande trafikslagets tillhörighet. För dem som cyklar någon gång i veckan låg andelen på blygsamma 25%. Därför blir den aggregerade andelen också låg 38%.

När det gäller frågan om tillhörighet och uppgiven restid för gående visar det sig att mina antaganden om tillhörighet med utgångspunkt från texten överensstämmer ännu sämre. Jag lyckades bara pricka in 29% av de gående som uttalat sig som sådana (se tabell 6.4.1).

En tredje jämförelsepunkt gjordes av antaganden om tillhörighet och uppgett transportintensitet när det gäller spårvagn och buss. Här var korrelationen sämst av alla trafikslagen. Endast 13% av de som jag tolkat som kollektivtrafikanter visade sig åka kollektivt varje dag.

Det är alltså ännu svårare att avgöra om någon är buss- och spårvagnsresenär med avseende på om respondenten uttalar sig som sådan och identifierar sig som sådan. Det betyder att den tydligaste identiteten har respondenten som bilist och den otydligare identiteten har denne som buss- spårvagnsresenär.

Orsaken till att människor tycks ha en tydligare identitet som bilist kan ha med föreställningen om att denne är en mer legitim transportör att göra. Bilisten är en betalande, subventionerad, genom olika intressens försorg organiserad, välförsedd med argument, och därför en mer "betydelsefull" transportör. Dessutom är själva gatan huvudsakligen utformad för bilen.

Cyklisten är inte riktigt lika legitim, men kan ändå ses som en relativt aktiv aktör. Gående saknar mycket av denna legitimitet och har kanske därför inte någon distinkt identitet.

Kollektivtrafikanter innehar en mer passiv roll både vid transport påverkan på organisation, budget och trafiken i sin helhet. Det är någon "annan" som transporterar och det är någon "annan" som bestämmer var, hur och när bussen skall gå. Detta kan göra det svårt att aktivt identifiera sig som en kollektivtrafikanter.

Vid sökandet efter identiteter i människors synpunkter och attityder med utgångspunkt från en text som denna är det alltså viktigt att vara medveten om att det föreligger skillnader i föreställningar om de olika trafikslagen som påverkar hur tydligt konstruerad identiteten är.

Det kan, men det behöver inte betyda, att tydligheten i identiteten, i termer av trafikslag, avspeglar i vilken grad trafikanten är med och påverkar den aktuella trafikskulturen. I detta fallet torde kollektivtrafikanter vara minst involverade i utformningen av trafikskulturen och bilisterna vara dem som i högre omfattning är med och påverkar den. Dessutom är det

viktigt att komma ihåg att människor ofta har flera identiteter. Det är fullt möjligt att känna sig som cyklist, bilist och gående på samma gång.

4.3 Summering av andel argument, förslag, orsaker och beteenden per vane- och veckotrafikant

Andelen argument, förslag, orsaker och beteenden per vane- och veckotrafikant adderar förhoppningsvis något till kunskapen om den trafikulturellt kompetenta trafikanten i varje trafikslag. I nedanstående tabell (tabell 5.) framträder antydning till följande bild, med vissa reservationer och nyanser. Vanetrafikanter, d v s de sannolikt trafikulturellt kompetenta har inte så många argument i förhållande till veckotrafikanter. De har inte heller så många förslag på förändringar och noterar inte så många beteenden i trafiken. Däremot är de bättre på att peka ut orsaker till problemen.

Det som gör att bilden inte är framträdande helt klart har att göra med kontexten att göra, d v s det kvalitativa innehållet, och de olika trafikslagens bestämda egenskaper och position i trafiken; makt, sårbarhet och identitet/legitimitet. De summerade frekvenserna av ord inom de olika tema som diskuterats måste alltså kompletteras med dessa variabler. Reservationer och förklaringar till varför inte detta mönster är helt klart är alltså följande:

- vanegående har inte pekat ut en orsak till problemen i trafiken i större utsträckning än veckogående dels för att det är många som cyklar och kör bil i denna gruppen, och dels att gående är den mest oskyddade gruppen i trafiken,
- vanecyklisterna som har fler förslag än veckocyklisterna. Orsaken till detta tror jag är att cyklisterna är mer sårbara och att det indikerar på en otillfredställande situation för cyklisterna,
- vanebilisterna har använt fler argument än veckobilisterna vilket sannolikt beror på de intressen som står bakom bilismen och förser den med argument,
- vanebilisterna har inte pekat ut övriga trafikanter i så hög omfattning. De har i högre omfattning pekat ut olika myndigheter. Detta måste ses mot bakgrund av, dels den förhållandevis starka maktposition som bilisterna i allmänhet har gentemot övriga trafikslag, och dels den maktposition vanebilister har gentemot veckobilister.
- vanekollektivtrafikanterna har noterat fler beteenden än veckokollektivtrafikanterna. Eftersom kollektivtransporter är ett kombinationstransportmedel, d v s många går till spårvagnen, är det här svårt att bedöma om de talar i egenskap av gående eller veckocyklist. Det är därför svårt att ge någon förklaring.

Tabell 5. *Totalt antal argument, förslag, orsak och beteende per person i varje trafikslag.*

Tema	Vane-gående	Vecko-gående	Vane-cyklist	Vecko-cyklist	Vane-bilist	Vecko-bilist	Vane-kollektiv	Vecko-kollektiv
Argument	1,14	1,26	1,20	1,23	1,24	1,21	1,15	1,19
Förslag	0,91	1,09	1,08	0,95	1,01	1,08	0,79	0,88
Orsaker	1,14	1,30	1,21	1,17	1,22	1,29	1,19	1,02
Beteende	0,45	0,50	0,33	0,52	0,49	0,53	0,50	0,42

5. SLUTDISKUSSION

Detta material pekar på att människor har en identitet i trafiken. Identiteten är starkt förknippad med det trafikslag som används. Den är också relaterad till de problem och synpunkter människor har om trafiken på en specifik plats. Det förefaller emellertid som om kollektivtrafikanter och gående inte har en lika tydlig identitet som bilister och i viss mån cyklister. Det kan betyda att deras legitimitet och deras sanktionerade rättighet att ställa krav ännu inte är lika utvecklade.

Ett grundläggande problem med dagens omfattande resande i Göteborg ligger troligen i själva inställningen till resandet och transporter. Vår syn tycks präglas av en ensidig betoning av de kvantitativa aspekterna av själva resan. Resandet räknas i tid, sekunder, minuter, i antal hinder, och, framför allt i pengar. Varje sekund vid ett hinder är en förlorad sekund, varje hinder innebär en förlust av tid i resandet mellan dessa punkter, och den tid som går förlorad tror vi oss kunna omvandla till pengar.

Mot bakgrund av detta formas trafikulturen sannolikt av de aktörer som befinner sig mest i trafikrummet. Det är i denna kontext som den trafikulturellt kompetente får sin legitimitet, formar och skapar nya beteenden för att lösa konkurrensen om utrymmet. Att vara kompetent i detta sammanhang får emellertid inte förväxlas med kunskapen om hur människor bör bete sig i trafiken.

Denna undersökning visar, genom en triangulering mellan analys av kvalitativa och kvantitativa data, att det kan vara så att den trafikulturellt kompetente personen uppnår maximal framkomlighet på sina medtrafikanter bekostnad. Grunden för detta antagande utgörs av tanken om att individer och grupper förutsätts berätta om saker som de upplever som ett problem - en diskursiv kunskap. Det som människorna inte upplever som problematiskt är antingen obekant eller så ingår kunskapen i det vardagliga handlandet - i den praktiska kunskapen.

Egenskaperna hos denne trafikulturellt kompetente personen utifrån detta material skulle kunna sägas vara att han/hon inte har så många förslag på åtgärder. Den trafikulturellt kompetente har inte heller så många argument för sitt agerande och som inte heller noterar så många beteenden i sin omgivning, förutom att alla andra är nonchalanta och att de inte visar hänsyn. Men det är en typ av trafikant som är bra på att peka ut problemen i trafiken.

Att försöka utröna relationen mellan de olika trafikslagen i termer av korta spontana åsikter är mycket svårt. Det rör sig sannolikt om en variation på teman som: sårbarhet, maktrelationer, konkurrens, samverkan, hur väl organiserad gruppen är, d v s vilken legitimitet transportsättet har. Det innebär att det rör sig om en blandning mellan institutionella, individuella och kontextuella faktorer på en och samma gång.

Anledning till att strävan ändå måste finnas att veta mer om trafikculturer är den grundläggande påverkan som den har, utan att vi kanske tänker så mycket på det i vår vardag. I och med att värderingar sakta men säkert bäddas in i vardagen behöver vi göras medvetna om vilka roller vi använder oss av när vi interagerar med varandra i trafiken. Föreställningar vi har om varandra och de relationer vi är inbegripna i ligger nämligen till

grund för de beteenden som vi möter i trafiken. För att kunna förbättra trafiksäkerheten är det därför nödvändigt att veta mer om oss själva som sociala varelser, våra intentioner och relationer till varandra och till samhället i stort.

- Barth F. (1969) *Ethnic groups and boundaries: The social organisation of cultural difference*. ed Barth F. "Introduction". Johansen och Nielsen Bogtrykkeri, Oslo.
- Bloch, Maurice. (1991). Language, Anthropology and Cognitive Science. *Man*. Vol 26. s 183-198.
- Clarke, J., S.Hall, T. Jefferson, & B. Roberts, 1976. Subcultures, cultures and class: a theoretical overview. In *Resistance through rituals*, S. Hall, & J. Henderson, (eds.), (9-74). London: Hutchinson/Centre for Contemporary Cultural Studies.
- Cohen A. (1974) Introduction: The lesson of ethnicity. *Urban ethnicity*. ed A Cohen. Tavistock Publications Ltd, London.
- Gerholm T. (1974) "Etniski, etnocent...nej, etnicitet heter det! Historien om ett nytt ord. *Rapport från SIDA*.
- Giddens A (1987) *Social Theory and Modern Sociology* , Basil Blackwell Ltd, London.
- Göteborgs Trafiksäkerhetsförening (1995) *Trafikanter syn på Trafiken och Trafiksäkerheten i Göteborg Resultatet av en enkätundersökning bland 2000 göteborgare november -94 - januari -95*. Göteborgs Trafiksäkerhetsförening, Göteborg.
- Holsti (1979) *Content Analysis for the Social Sciences and Humanities*. Addison-Wesley Publishing Company, London.
- Jackson Peter. (1992) *Maps of Meaning*. Routledge, London.
- Kalleberg R. (1988). "Kvalitativa metoder i sociologisk forskning". ur Kalleberg & Holter (red) *Kvalitativa metoder i samfunnsforskning*, Oslo.
- Pool I. de S. Ed. (1959) *Trends in content analysis*. Urbana: University of Illinois Press. 22, 503-515.
- Royce Anya Peterson (1982). *Ethnic Identity: Strategies of Diversity* . Indiana university press, Bloomington.
- Sayer A. *Method in social science: a realist approach*. Routledge, London. 1992.
- Winch, P. (1958). *The idea of social science*. London: Routledge & Kegan Paul.