

Hakan Andreasson
Göteborgs universitet
Etnologiska institutionen
412 98 GUTEBORG
Tel 46 31 773 5326
Fax 46 31 773 1311

Ålborg 960820

Vanebilister och vanekollektivresenärer i Göteborg.
Presentation av en etnologisk intervjuundersökning.

"Det är genialt att åka tillsammans. För miljön och för ekonomin". **Så** står det på stora anslag på spårvagnar och bussar i Göteborg vintern 1996. Reklamens syfte är naturligtvis att få fler människor att åka kommunalt. Men detta skulle faktiskt kunna vara en slogan även för bilister eftersom de flesta vardagliga bilresor företas med en ensam förare bakom ratten. Bilar med två eller fler vuxna människor i utgör undantag i de dagliga rutinernas körande. Så här säger en 45-årig man, utpräglad vanebilist:

*Min bil ställer jag in i garaget varje dag och när jag kör ut den på morgonen är det första jag gör att jag sätter på radion. Det är ett sällskap. Jag har ju vissa radioprogram då som jag lyssnar på. Klockan halv sju när jag åker då är det nyheter. Och har jag inte **fått** det där i mig är det något som saknas. Jag tycker att det är avkopplande att ha det så. Det gör jag. Det är rätt skönt faktiskt. Jag tror att man har skaffat sig en vana helt enkelt. Den här stunden på morgonen är ju bland det viktigaste på hela dagen.*

Det han säger illustrerar något som dåligt har uppmärksammats inom forskningen kring vardagliga resvanor och som jag här bl.a. har för avsikt att närmare presentera. Det gäller ett behov hos många att vid vardagligt resande få vara själva, få leva ut sin individualitet, kort sagt: att få vara privata. I det sammanhanget har bilen en stor betydelse för människor som lever under modernitetens villkor i de industrialiserade länderna. En bil är så mycket mer än bara ett transportmedel. Vid sidan av andra viktiga kulturellt betingade betydelser som bilen står för - framgång, välfärd, status etc. - måste också hänsyn tas till dess roll som individuell tillflyktsort.

Innan jag går vidare med ytterligare presentation av konkreta undersökningsresultat bara lite bakgrundinformation. Jag är doktorand i etnologi vid Göteborgs universitet och mitt forskningsfält utgörs av det vardagliga resandet med såväl bil som kommunala färdmedel för olika grupper boende i storgöteborg - alltså Göteborg med kranskommuner. Intresset fokuseras på faktorer som har konstituerat just de resvanor som enskilda individer tillägnat sig. Tyngdpunkten läggs vid människors subjektiva uppfattningar, de attityder och värderingar som dominerar för olika kategorier, men också de enskilda variationer som finns när det gäller att hantera det kulturellt komplexa förhållandet till bil- och kollektivtrafik. Etnologin arbetar med ett människonära perspektiv - vi etnologer studerar människan som en kulturvarelse. Det subjektiva betraktelsesättet - hållningar, värderingar, attityder osv - tilldelas en central roll. Samtidigt är det dock viktigt att se till de gränser som finns för det mänskliga agerandet - de givna sociala och materiella villkoren bestämmer hur människor agerar och hanterar verkligheten. Parallellt med att stora möjligheter finns att utveckla personliga livsstilar finns bakgrund, tradition, påverkan från omgivningen osv med som viktiga faktorer som bestämmer ramarna och ytterst verkar styrande på de subjektiva uppfattningarna.

Den metod jag använder är att genom s.k. långa, strukturerade samtal låta intervjupersonerna få tid att utveckla sina åsikter och tankar rörande det vardagliga resandet. Den här typen av s.k. kvalitativa undersökningar kan t.ex. ses som ett komplement till kvantitativa - de ger en nyanserad belysning i de omfattande gränsområdena som finns mellan t.ex. frågor som bara kan besvaras med "ja", "nej" eller "vet ej". Den kvalitativa metoden innebär alltså att stor hänsyn tas till individuella uppfattningar. Vid analysen jämförs dessa dels med det övriga insamlade intervjumaterialet då eventuellt förenande mönster bland intervjupersonerna presenteras, men också så att dessa sätts in i ett större sammanhang genom jämförelser med tidigare forskning.

Den undersökning som jag här skall redovisa genomfördes vid Etnologiska institutionen i Göteborg under våren och hösten 1994 och ingår som en del i mitt avhandlingsarbete. På en arbetsplats med cirka 600 anställda personer genomfördes

närmare trettio intervjuer med två kategorier resande - de som jag valt att kalla vanebilister resp. vanekollektivresenärer. Urvalet gjordes via en enkät som distribuerades till samtliga anställda. I enkäten, som besvarades av nästan 60% av de anställda, lämnades beskrivningar om det dagliga resande till och från arbetsplatsen genom frågor om bostaden belägenhet, färd sätt, eventuell samåkning etc. Via två frågor: "Har du någon gång under det senaste året åkt kollektivt till och från arbetet?" respektive "Har du någon gång under det senaste året åkt bil till och från arbetet?" valdes de personer ut som besvarat dessa frågor med svarsalternativet "aldrig". Detta är alltså det kriterium som valts för att kallas vanebilist resp. vanekollektivresenär (den sistnämnde kan alltså mycket väl ha en bil som han eller hon använder i andra sammanhang). Antalet vanebilister var naturligtvis betydligt fler än vanekollektivresenärerna, men i urvalet för de mer omfattande intervjuerna är de bägge grupperna jämnt fördelade.

Majoriteten av alla vardagsförflyttningar i göteborgsregionen sker med bil. Sett i förhållande till den totala reslängden ett genomsnittligt vardagsdygn, dominerar bilresorna med eftertryck: andelen är hela 70%. Kollektivtrafiken svarar för 20% och cyklar, mopeder, fotgängare för resterande 10% (*Resandets förändringar i Göteborg*, 1995). Kollektivtrafiken i Göteborg har inte lika hög andel resenärer som många andra jämförbara storstäder. I storstockholm t.ex. sker närmare hälften av alla resor med kollektiva färdmedel. De svenska städerna har planerats och byggts ut alltsedan 50-talet med bilismen som norm. Miljonprogrammets bostäder planlades med stora parkeringsytor framför höghus och trevåningslängor. Radhus, kedjehus och fristående villor har egna garage eller carports. Allt längre, och allt fler, vågar anlades för att göra det möjligt för bilisterna att enkelt och snabbt ta med sig bilen ända hem. Sett i förhållande till bostadsytan har andelen "bilyta" hela tiden ökat vid planerandet av nya bostadsområden. Samtidigt har kollektivtrafiken inte byggts ut i samma omfattning utan snarare utvecklats till ett komplement med avsikt att serva den numerärt sett mindre grupp resenärer som inte har möjlighet att förflytta sig med bil (jfr. Andreasson 1994). I huvudsak har denna grupp sedan 60-talet bestått av ungdomar under 18 år, kvinnor och pensionärer - kollektivtrafikens kärntrupper. Generellt beskrivet - och inte

helt rättvist mot alla - kan man säga att bussar och spårvagnar har betjänat

- a) unga som ännu inte tagit körkort,
- b) kvinnor som inte tagit körkort eller inte använder familjebilen eftersom mannen nyttjar den,
- c) äldre som aldrig tagit körkort och skaffat bil.

Vanebilisterna

Vanebilisterna pratar gärna om bilen att den är **praktisk** (det går att ta sig från punkt a till b, det går att lasta varor i den etc.) och för det andra att den innebär en stor **frihet**. Ytterst sällan uttrycker sig någon i stil med att "bilen innebär för mig att jag får vara själv". Ändå vill jag hävda att just detta utgör en stark och viktig förklaringsvariabel för att första bilens stora betydelse för många av oss. Jag menar också att detta kan ses som en slags kulturell barriär som bl.a. verkar hämmande på människors vilja att utnyttja kollektiva färdmedel (jfr. Berge & Nondal 1994). Bilen är en privat, personlig och för många av oss viktig ägodel som vi inte gärna släpper greppet om. När vi använder bilen rör vi oss dock i det offentliga rummet. Gator och vägar är gemensamma - en infrastruktur uppbyggd och underhållen med offentliga medel. Trots detta kan man - paradoxalt nog - säga att bilisterna är oerhört privata när de rör sig i den offentliga miljön. Bilen har kommit att spela en betydelsefull roll i just denna gränzon mellan privat och offentligt.

Jag vill betona att jag i det här sammanhanget diskuterar användandet av bilen utifrån en renodlad individnivå - det gäller det unikt personliga. Men för att detta skall vara analytiskt meningsfullt måste en ytterligare insnävning göras. Det är inte tillräckligt att bara prata om ett individuellt transporterande. Det handlar också om att kunna leva ut denna individualitet på helt egna villkor. Det gäller det mest själviska, det exklusivt egna. Det gäller skapandet av egna dagliga ritualer och vanor. Bilisten vill ha sin bil helt för sig själv och vill på helt egna premisser bestämma hur den skall användas. Naturligtvis fyller bilen en mycket stor praktisk betydelse för de allra flesta människor. Den innebär ett bekvämt sätt att förflytta sig "från dörr till dörr". Den ger en frihetskänsla i så måtto att den inte avgår efter någon

tidtabell och att den ger möjligheter till improvisation. Den underlättar för oss att frakta varor på ett smidigt sätt. Men detta räcker inte för att till fullo ut förklara varför bilen används i sammanhang där bättre transportmöjligheter faktiskt erbjuds - t.ex. där ett snabbtåg, lokaltåg etc. kan ta resenären snabbare direkt till slutmålet. En sådan transport kan många gånger befria bilisten' från ett stillastående/krypkörande i bilköer eller ett letande efter en parkeringsplats med en dyr uppställningskostnad o.s.v. En 47-årig kvinnlig vanebilist kan inte tänka sig att ta bussen ens vid lördagens tur till shoppingcentrat mitt i centrala Göteborg:

Nej det går inte, det skulle jag inte klara av. Inte ens en lördag när jag vet att jag skulle kunna sätta mig på bussen och åka rätt in till "Femman" (Nordstadstorget i centrala Göteborg - min anm.) så gör man det inte utan man tar bilen in och så letar man en halvtimme efter parkeringsplats. Så betalar man då en 40, 50 kronor för en parkeringsplats. Ja, det är ju så! Jag tror inte jag är ensam om detta.

Många gånger känns alla uttalanden om "frihet" i samband med bilkörande som krystade. Vad det handlar om är att bilen möjliggör för oss att få vara privata, att få vara själva när vi förflyttar oss. Inspirerad av sociologen Ervin Goffmans klassiska verk *Jaget och maskerna* (Goffman 1991) kan detta beskrivas på ett tänkvärt sätt. Rör vi oss ute i samhället, i offentligheten, utrustar vi oss med olika masker - olika förklädnader. På jobbet gestaltar vi skilda roller; runt kaffebordet i glad samvaro med kollegorna antar vi en skepnad, vid kundkontakter eller vid ett möte med chefen några helt andra. Livet är fullt av möten där vi intar olika förklädnader och spelar olika roller. Vad gäller resandet så innebär brukandet av kollektiva färdmedel att människor intar sådana positioner i varierande grad. Det är svårt - för att inte säga omöjligt - att vara privat på tunnelbanan eller på spårvagnen. Däremot ger bilen unika möjligheter för oss att vara själva på egna villkor - där slipper vi maskerna. Där befinner vi oss "off stage".

1 en tidigare utförd studie som jag gjort (Andreasson 1993) berättade en man, 50 år, att han alltid försöker åka i god tid

på morgonen för att slippa hamna i den värsta rusningstrafiken när trafiken står mer eller mindre stilla. Han beskriver sig själv som "rationell och oerhört effektiv" och berättar i intervjun hur det känns att befinna sig i situationer av dödtid som inte kan utnyttjas. Under många år blev han oerhört frustrerad när han - mot sin vilja - hamnade i bilköer. Irritation och ilska gjorde ofta dagen misslyckad. Numera har han dock en helt annan inställning och känner en betydligt större harmoni i vardagen. Detta beror på att han rationellt angripit problemets kärna och sett till att effektivt utnyttja de stunder som tidigare gav obehagskänslor. Det dagliga bilkörandet har fyllts med nytt innehåll. Sålunda rakar han sig i bilen varje morgon på väg till jobbet. Bilturerna har blivit stunder för olika former av självinläring: en period fanns en synt i bilen som han lärde sig spela på. Ofta berikar han sig kunskapsmässigt genom att lyssna på olika kurser:

Det är filosofiska texter och så som jag sitter och lyssnar på, det är jag väldigt intresserad av, senast var det om Rudolf Steinerfilosofin. Jag är intresserad av allmänbildning överhuvudtaget, jag har även friskat upp mina språkkunskaper på det viset, bl.a. har jag lärt mig en del franska.

Tack vare att han ytterligare intimiserar det privata rum som hans bil utgör - och personifierar det dagliga rutinemässiga resandet genom att förstärka dess betydelse av egna stunder - har känslorna av maktlöshet som bilköerna inneburit bemästrats. Resan, köerna, krypkörningarna har blivit meningsfulla på så vis att de givits ett personligt - och djupt privat - innehåll. Den här personen styrs av ett starkt behov av att känna sig effektiv i stunder av icke-rationellt förflyttande med bil. Det finns dock andra exempel i intervjumaterialet där bilförarna utnyttjar stunderna i bilköerna på ett egentligen helt diametralt motsatt sätt, nämligen genom att må bra av att få slippa vara effektiva. Bilresan blir för dem en paus, en andhämtning, mellan familjeliv och arbetsliv med olika grader av krav. I bilen går det att koppla av på helt egna villkor. Det dagliga rutinemässiga bilkörandet utgör rituellt heliga stunder. En man, 41 år, pratar lyriskt om känslan av att tända sig en cigarett vid morgonkörningen in till jobbet: *Det är det bästa jag vet, att sätta mig i bilen och tända en cigarett. Det är skitgott, en härlig känsla. Alldeles särskilt stämningsfull*

blir han när han beskriver hemresan. Den skildras som en av dagens absoluta höjdpunkter. Känslan han då upplever när han får röka sin cigarett samtidigt som han idkar sin stora Passion att lyssna på musik uttrycks i termer av avkoppling, frihet och vilsamhet. Han beskriver sig som musikfreak:

Då är dagen slut och man kan koppla loss och sätta på musiken, koppla av, stressa av. (Fråga: är det nån särskild musik som är kopplad just till bilkörning tycker du?) Ja, det finns det vet du. Jag är ingen sån människa som gillar dansmusik. Men jag påstår samtidigt att det är väldigt bra bilmusik. Du har alltså en, tycker jag, i dansmusiken en röd trad där det är trallvänligt. Jag kan inte sätta på nanting som U2 i bilen, det är inte lika trallvänligt som dansmusik. Jag kallar det för dammsugarmusik, det kan man dammsuga till också. Man kan gå och nynna till vilken svensson1Bt som helst i princip. Det passar mig när jag kör bil, da trivs jag.

Problemet med samakning

Inom ett område framstår med övertydlighet bilens omöjlighet att vara något annat än en djupt privat arena - nämligen när det gäller bilisters försök att samåka. Alla former av "samarbete" med bilen har visat sig vara mycket svåra för svenskar. Huvudförklaringen till detta ligger ingalunda på det organisatoriska planet utan även i detta fall utgör bilens hårda uppbundenhet till det privata orsaken. När det gäller samåkning associerar de flesta omedelbart till arbetsresor - de dagliga rutinresorna från och till bostaden. Det är också inom detta område som en del halvhjärtade försök gjorts från myndigheter och företag att uppmuntra till ett organiserat resande - försök som i stort sett far sägas ha misslyckats. Men samåkning kan ju naturligtvis ske också i andra sammanhang. Det kan t.ex. gälla inköpsturer men också resor till olika evenemang som idrott, nöjen, badturer eller andra utflyktsmål på längre avstånd från bostaden. Utan att överdriva gäller dock påståendet att samåkning i sådana sammanhang är något oerhört ovanligt. De boende i t.ex. ett normalt radhus- eller villaområde använder - generellt beskrivet - sina bilar så att var och en tar sin bil för varje ärende. Ja, man kan t.o.m. påstå att det många gånger verkligen gäller var och en enskild individ (och inte varje familjeenhet) eftersom en stor andel (ca 25%) av alla hushåll i sådana bostadsområden har tillgång

till två bruksbilar. Samåkning gällande exempelvis inköp av dagligvaror ("storhandling") existerar knappast heller. Detta skulle i praktiken inte vara svårt att organisera - ett antal hushåll slår sig samman och ansvarar för inköpsturerna enligt ett fastställt schema.

Sådana här former av samåkning utesluter inte ett eget ägande av bil. Det rör sig alltså inte om bilkooperativt ägande - flera hushåll disponerar tillsammans en eller flera bilar - utan helt enkelt om en *samordning* där flera människor med gemensamt resmål kommer överens och använder en bil istället för två, tre, fyra eller fem. Varför fungerar inte detta? Varför har inte fler medborgare "kommit på" sådana möjligheter (det finns ju dessutom inte helt betydelselösa ekonomiska fördelar i sådana arrangemang). En delförklaring till detta utgörs av att det inte går ihop med många bilisters behov av att få vara ensamma i sina bilar - att få bestämma helt själva. En 38-årig man som intervjuades berättade om ett samåkningsprojekt som havererat. Han - liksom många andra i radhusområdet ca tre mil norr om Göteborg där han bor - arbetar i ett område där ett flertal industrier och firmor är verksamma (bl.a. nyttjar flera arbetsgivare en gemensam parkeringsplats). Hans personliga erfarenheter av samåkning utgör ett gott exempel på svårigheterna och överensstämmer i långa stycken med vad många andra intervjuade berättat:

Tanken var ju att vi skulle försöka ett tag fyra man att köra. Det var en kille som jobbade på ett av ställena, vi kom på att vi åker ju samma väg varje dag. Jag sa att mig spelar det ingen roll och det är väl jättebra. För det första är det ju pengar då, bensinpengar och sen är det vettigt också Det är bättre att det sitter några i varje bil än att det är som det är varje morgon, en i varje bil, och långa köer. Och vi tjingsade på varandra på parkeringsplatsen varje morgon och skulle börja samåka Men sen visade det sig att, jag vet inte varför, han backa ur själv sen och det blev bara jag och en till kvar. Ja, vi körde ihop ett tag, det fungerade så där. Han slutade senare än mig och han var alltid väldigt stressad, han slutade en kvart efter mig. Jag sa att det gör inget, jag kan vänta, man behöver inte alltid jaga. Men han blev stressad av det, han klarade inte det. Han tyckte det var dumt så nu han kör själv. Det är ju synd på ett sätt. Det är ju samma väg.

Fyra personer kommer överens, men redan innan försöket startat har två hoppat av (bl.z. initiativtagaren) och de bägge återstående har inte identiskt lika arbetstider. Detta gör att det genast blir en dissonans i samarbetet, situationen genererar stress, det personliga blir lidande hos en av aktörerna. Han kan inte koppla av, han kan inte bestämma helt och hållet själv och det uppstår problem. Det privata blir lidande, samarbetet spricker. En situation som säkert många som försökt sig på samåkning skulle känna igen. Är jag själv, bestämmer jag själv. Är vi två är det genast svårare, det kräver disciplinering och avkall på den personliga friheten. En annan människa är med och bestämmer över det som jag egentligen vill ha för mig själv. Ekvationen går inte ihop.

En ökad individualisering - modernitetens kulturella huvudtema

En ganska omfattande forskning under de senaste åren har uppmärksammat olika förändringar i västvärlden - inom senmoderniteten (se t.ex. Beck 1992, Giddens 1990). När det gäller människors förändrade villkor konstateras att nya generationer alltmer skapar nya egna livssammanhang med betydligt mindre grund än tidigare i tradition eller bakgrund. Nya levnadsmönster utvecklas - det traditionella industrisamhället spelar en allt mindre roll och ersätts av ett informations- och konsumtionssamhälle.

En av de absoluta hörnpelarna i alla teoretiska diskussioner kring senmoderniteten utgörs av konstaterandet att det skett (och sker) en ständig utveckling mot en alltmer ökad *individualitet*. De täta sociala och kulturella livssammanhang som de flesta individer var en del av i förmoderniteten har brutits upp och skapat nya förhållanden. Samhällets sociala enheter utgörs inte längre av grupper utan just av individer.

Denna utveckling mot en ökad individualism och en fortlöpande privatisering har skett *samtidigt och parallellt* med att massbilismen etablerat sitt stora grepp inom senmoderniteten. En stor hänsyn måste tas till detta skeende när det gäller förståelsen av bilens betydelse för den moderna människan. Jag tror att det är nödvändigt att i alla sammanhang inom transport och resandeforskningen ha i beaktande att det finns ett kulturellt utvecklat behov hos enskilda individer att vid resande få vara privata, att få vara själva. Bilens kan i vissa situationer ge stressade och pressade människor ett

frirum dit det går att dra sig tillbaka från omvärldens krav. I samband med att åklagarens förundersökning kring Mona Sahlins kontokortsaffärer offentliggjordes presenterades i TV-Aktuellt (11 januari 1996) ett utdrag ur de förhör som gjorts med henne. Sahlin hade under flera veckors tid med ett hektiskt mötesprogram kört en hyrbil istället för att nyttja den skjutsservice som funnits till hands. Hennes förklaring till detta var att bilen var en tillflyktsort för henne, där kunde hon koppla av mellan sammankomsterna, där var det fritt fram att röka utan att någon brydde sig om det, där var hon själv.

Vanekollektivresenärerna

Denna kategori nyttjar alltså enbart kommunala färdmedel för resor till och från arbetet, men också - vilket gäller för de allra flesta inom gruppen - för resande överhuvudtaget inom Göteborg. De har och har haft olika bevekelsegrunder för detta - några av dem är kvinnor vars män på sedvanligt vis har familjebilen, någon har aldrig tagit körkort o.s.v. Flera av dem har dock medvetet valt bort bilen - de har alltså tagit strategiska beslut som fått konsekvenser för deras vanor när det gäller det dagliga resandet. De framhåller gärna tre områden som särskilt viktiga gentemot bilisterna. Här känner de att de har betydande fördelar gentemot dem som ständigt kör bil. Det gäller ekonomi, miljömedvetenhet och flexibilitet vid förflyttningar i city.

När det gäller ekonomin tycker de att det är alldeles för dyrt med bil och gör hellre andra prioriteringar. Sedan några decennier tillbaka finns det tre dominerande utgiftsposter i ett genomsnittligt svenskt hushåll: boende, mat och - bil. Av dessa utgiftsposter är kostnaderna för bil den som är mest möjlig att påverka, men ytterst få väljer att göra detta. Bilkostnaderna för det svenska genomsnittshushållet ligger någonstans kring 1540% av disponibla medel. En av de intervjuade, 33-åriga Rune, berättar att han gjorde sig av med sin bil för ett antal år sedan när han bodde centralt i Göteborg. Han blev helt enkelt chockad när han satte sig ner och räknade på kostnaderna i förhållande till hur lite han använde bilen. Han tror att fler och fler kommer att bli medvetna om detta i framtiden och göra sig av med sina bilar. I hans fall visade kalkylen att bilkostnaderna låg på en sådan nivå att han lätt kunde hyra en bil två helger i månaden, åka

taxi några gånger vid behov och ändå få pengar över. Han **sålde då** bilen omedelbart.

Flera av de intervjuade menar att de inte vill ha bil just p.g.a. de höga kostnaderna. De utgifter som sparas in används på olika sätt. I några fall - detta gäller kvinnor - har detta möjliggjort att de kunnat arbeta'deltid och på så sätt få mer tid över till sina barn. Andra nämner att de satsar pengar på sin sommarstuga eller för semesterresor. Just det sistnämnda tycks ha en hög prioritet - genom att inte ha bil har man råd med charterresor osv.

Att värna om miljön genom att inte köra bil nämns givetvis av många. En man i 40-årsåldern åker kommunalt på vinterhalvåret och cyklar på sommarhalvåret. Han är dock inte så rigid att han cyklar i alla väder, är det kallt och ruskigt tar han hellre spårvagnen. Han äger ingen bil - har inte funnit någon anledning att ha någon. I tjänsten händer det dock ofta att han måste använda bil, så han har ganska stor erfarenhet av göteborgstrafiken genom sitt körande med företagsbilen: Han tycker att det är stressigt att köra bil och kopplar av mycket bättre på spårvagnen eller på cykeln. Han uppskattar promenader och cykelturer och tycker att det är utmärkt gratismotion. Han är av den uppfattningen att det bordes satsas mycket mer på kollektivtrafiken än vad som görs. I så fall skulle många bilister finna det attraktivt att åka kommunalt. Han menar också att även enskilda företag borde vara mer aktiva i sådana frågor. Han har föreslagit ledningen på sin arbetsplats att subventionera månadskort i kollektivtrafiken för de anställda. På det viset skulle företaget slippa att hålla så stora ytor för parkeringsplatser, fler bilister skulle ställa bilen hemma, miljön skulle förbättras i stan o.s.v. "*man måste se till helheten*" påpekar Lasse och menar att om något sådant genomfördes så skulle företaget mycket bättre leva upp till den miljöpolicy man gärna framhåller i andra sammanhang.

Det som informanten berör är en av många intressanta konsekvenser av bilsamhällets framväxt. De stora företagen och industrierna har **fått avsätta stora ytor till parkeringsplatser för sina anställda. Förutom att detta naturligtvis kostat stora summor för markreservat etc. har det också inneburit att de subventionerat en kategori anställda - de bilburna - genom att**

serva dem med gratis bilplats. De har givits en förmån som inte kommit andra anställda - de icke bilburna - till del. De som reser med kollektiva färdmedel borde också ha subventionerats, men så har inte skett. Vid tiden för intervjuundersökningen umgicks företaget med planer på att börja ta parkeringsavgift av de bilburna anställda. Detta var under utredning och oerhört känsligt och vi fick lova att absolut inte fråga något om detta i intervjuerna.

Flera av de intervjuade som alltid åker kommunalt tar upp fördelarna med att vara flexibla vid resande inom halvcentrala delar av Göteborg. Genom att bara ha sig själv att tänka på kan den person som åker kollektivt gå av spårvagnen eller bussen i en del av city och gå på en annan förbindelse någon annanstans. Han eller hon kan improvisera mer, välja flera alternativa möjligheter för shopping eller promenader, är inte lika styrd av klockan o.s.v. Han eller hon kan t.ex. ta en öl eller två på en servering. Bilisten har inte samma möjligheter att improvisera. Bilen står parkerad på en plats och orienteringen sker utifrån den. Bilisten måste tillbaka dit förr eller senare. Den kostar dessutom en massa pengar eftersom det är dyrt att parkera centralt.

En 55-årig kvinna berättar att hon alltid köper månadskort och känner att hon då kan nyttja spårvagnar och bussar på ett fritt och flexibelt vis, med ett stort inslag av spontanitet. På morgonen gillar hon att sitta för sig själv på spårvagnen och läsa - något hon gjort till en daglig rutin. Ofta studerar hon något material som utgör underlag för dagens arbete. Hon har också under årens lopp varit en flitig kvällsstudent och läst många kurser på universitetet. Hon har funnit morgonens spårvagnstur till jobbet som ett utmärkt tillfälle att studera litteraturen. Lite skämtsamt - men också allvarligt - säger Eva att *"jag läste in 80 poäng på universitetet genom att åka spårvagn (...) det mesta har jag faktiskt läst pB morgnarna, pigg och utvilad"*. När jobbet är slut kopplar hon dock av allt vad jobb och läsande heter och *"går in i mitt sociala fritidsliv"*. Detta innebär ett brett spektrum av aktiviteter, med ett stort inslag av spontanitet och icke-planering. Det kan gälla en träff med någon väninna på stan, besök hos någon bekant, flanerande på stadens gator eller en promenad i Slottskogen. Eva sätter stort värde på dessa stunder och menar

att det var något hon inte skulle kunna göra om hon hade kört bil: "då skulle jag bara ligga i en kö på en motorväg,, ensam och ta upp en massa plats".

En ytterligare viktig faktor som framkom bland de intervjuade vanekollektivresenärerna var deras medvetna strategi att bo nära det befintliga kollektivtrafikbudet. En kvinna i 50-årsåldern berättar att hon bott på flera ställen i Göteborg och påpekar att det alltid utgjort ett viktigt kriterium i hennes familj att bo så att, det är lätt att komma till spårvagnen. Inte minst för hennes egen del eftersom hon inte gillar att köra bil överhuvudtaget. Hon påpekar att hon under sin egen uppväxt av föräldrarna lärde sig att "det var en väldigt tydlig överenskommelse inom familjen att det var bra att ta sig fram med allmänna kommunikationsmedel" - något hon själv har levt upp till och också förmedlat till sina egna barn. T.ex. berättar hon med inlevelse hur hon och yngsta sonen, som är 8 år, brukar titta på spårvagnar: vilka nummer dom har och vart dom går. De äldre barnen i familjen - ett barn har flyttat hemifrån - är idag också flitiga kollektivtrafikresenärer, något som uppmuntrats hemifrån. Inom familjen har man som sagt medvetet alltid valt ett boende där de har haft nära till spårvagnsförbindelser. Den bil som familjen hade under många år utnyttjades nästan uteslutande av mannen. För några år sedan sålde familjen (eller rättare sagt: mannen) dock bilen och numera åker även han kommunalt

Vanekollektivresenärerna kan på många vis sägas fullfölja ett - i historiskt hänseende - traditionellt sätt att förflytta sig inom en stad (se t.ex. Cornell 1972, Fernandez 1995). De personer som reser med kommunala färdmedel tillhör också en grupp som i större utsträckning promenerar och/eller cyklar. Gruppen har bibehållit och utvecklat ett ur flera aspekter mer urbant levnadssätt; de rör sig i det offentliga rummet, de är flanörer, fotgängare, iakttagare och insupare av äkta stadsliv. De känner stadspulsen, har mer direktkontakt med stadslivet, är flexibla och träffar människor. Sett just utifrån denna infallsvinkel kan å andra sidan majoriteten av vanebilisterna beskrivas som "icke-urbana" i sin livsstil. De nyttjar stadens resurser, men i många fall lever de inte i den. Istället bor de i ytterområden och kranskommuner och är egentligen tillfälliga besökare.

Många gånger upplever kollektivresenärerna bilisterna som "osociala". En 36-årig kvinna har tre barn i familjen och känner den tjugo minuter långa bussresan till jobbet som "en sorts stund av insikt och andakt? Hon jobbar deltid för att hinna med sina barn som nu samtliga går i skolan. Hon och barnen går samtidigt hemifrån på morgonen och själv tar hon bussen och sätter på sig sin freestyle och lyssnar "antingen på musik eller sånt där bokband? Bussresan till jobbet går för det mesta utan problem, men när hon skall hem känner hon sig ibland jäktad. Barnen och plikterna hemma gör att hon har ett pressat schema och behöver komma hem fort. Blir det några förseningar på jobbet blir hon lätt stressad och det har hänt att hon i sådana lägen längtat efter en egen bil. I övrigt tycker Vanja inte att hon saknar bil. Vid några tillfällen har det dock hänt att hon försökt få skjuts med någon av arbetskamraterna. Hon har dock konstaterat att det är näst intill hopplöst - alla på jobbet går till sina egna bilar: "men det är aldrig någon som frågar om man vill följa med. Jag har frågat också, men då har dom inte haft plats i bilen och dom skall inte direkt hem och alla möjliga grejer. Alla är så inne i sitt eget. Det är nästan så att man ser att dom är rädda för att få en fråga om man får åka med. Det är en vansinnig egoism egentligen?"

Litteratur

Andreasson, Håkan 1993: *Bil eller kommunalt? Om resande och boende i sydvästra Göteborg*. Stockholm: Byggforskningsrådet, rapport 24:93.

Andreasson, Håkan 1994: "Varför åker så få göteborgare kollektivt?". 1 *Facta & Futura. Kritiska studier av framtidsbilder*, nr 2, 1994.

Beck, Ulrich 1992: *Risk Society. Towards a New Modernity*. London, Newbury Park, New Delhi: Sage publications.

Berge, Guro & Nondal, Turid 1994: *Livsstil som barriere. Holdninger til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus*. Oslo: Transportøkonomisk institutt, rapport 267/1994.

Cornell. Elias 1972: *Trafiksamhälle. Färdsätt och färdmedel - utveckling, framsteg, kris*. Stockholm: Sveriges radio.

Fernandez, Helena 1995: "Gaturummet tillhör inte bilen". 1 *Hemtrakter i stadens ljus*. Stockholm: Sveriges hembygdförbund, årsbok 1995.

Giddens Anthony 1990: *The Consequences of Modernity*.
Cambridge: Polity Press.

Goffman, Ervin 1991: *Jaget och maskerna - en studie i vardagslivets dramatik*. Stockholm: Rabén & Sjögren.

Resandets förändringar i Göteborg. 1995: Trafikkontoret, Göteborg, rapport nr