

# BILEN OCH SAMMANHANGENS BETYDELSE

En studie av bilpoolsbilen

Uppsats för Fortsättningskurs C

i Etnologi

Uppsala universitet

Campus Engelska parken

Författare: Erika Zinders

Handledare: Carina Johansson

Höstterminen 2014

## Abstract

Syftet med uppsatsen är att undersöka vad som händer med bilen när den går från ett sammanhang till ett annat, och hur det påverkar användaren. Bilens övergång från att vara ett hushållsföremål till att bli en bilpoolsbil utgör analysens utgångspunkt. Utifrån detta behandlas också hur bilens sammanhang förändras ytterligare i och med att olika personer och miljöer interagerar med bilen. Studien grundar sig på kvalitativa intervjuer med elva stycken bilpoolsmedlemmar bosatta runt om i Sverige. Deras erfarenheter av att vara medlem i en bilpool och således ha begränsad tillgång till bil samtidigt som de är en del av ett bilsamhälle ligger till grund för analysen.

Studien har kunnat visa att förändringar som påverkar hur bilen är möjlig att använda kan leda till att normerande rörelsemönster och kulturella förväntningar och föreställningar börjar ifrågasättas och omförhandlas av dess användare. Detta tyder på att den privata bilen är viktig för att upprätthålla kulturellt grundlagda livsformer. Ytterligare visar studien hur bilens betydelser varierar beroende på vilket sammanhang den är en del av. Sammanfattningsvis har studien visat på vikten av att inte studera förändringar som gäller bilens organisation eller de miljöer den rör sig i isolerat.

Nyckelord: Bilpool, ANT, aktörsnätverksteori, Bruno Latour, kulturanalys

## Innehållsförteckning

<b>1. INLEDNING .....</b>	<b>1</b>
SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR .....	1
MATERIAL OCH METOD .....	2
TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER OCH BEGREPP .....	3
TIDIGARE FORSKNING.....	5
DISPOSITION .....	6
<b>2. BILEN I TVÅ OLIKA SAMMANHANG .....</b>	<b>7</b>
PRIVATBILISMEN .....	7
BILPOOLER .....	9
<b>3. I MÖTET MED BILPOOLEN.....</b>	<b>10</b>
BILENS HANDLINGSPROGRAM.....	10
BILSAMHÄLLET IFRÅGASATT .....	13
ATT TA VARA EN DEL AV BILSAMHÄLLET.....	16
DE ALTERNATIVA OCH DE TRADITIONELLA BILISTERNA .....	18
<b>4. BILENS MÅNGA BETYDELSER.....</b>	<b>20</b>
FRIHET .....	20
MER ÄN BARA ETT TRANSPORTMEDEL .....	22
AVSLUTNING .....	24
<b>KÄLLOR OCH LITTERATUR.....</b>	<b>26</b>
OTRYCKTA KÄLLOR .....	26
LITTERATUR.....	28

## 1. Inledning

Jag har vuxit upp med bil. Det har stått två stycken nere på vår parkering i förortsområdet i en av Stockholms närförorter. En har varit mammas och en pappas. Pappas ”svarta faran” där kassetband låg utspridda och mammas röda kombi som sick-sackade mellan ärenden och lastades full med såväl matkassar som bollnät, vattenflaskor och förbandslåda. Bilarna har stått nere på parkeringen och sagt: ”alltid redo, använd mig när ni vill!”. Bilen som hushållsföremål har funnits i större utsträckning i Sverige sedan 50-talet och massbilismens genombrott, men andra lösningar på hur vi organiserar bilanvändandet har kommit att bli allt vanligare. Ett exempel är bilpooler. Bilen i bilpoolen har ryckts från sitt välkända, privata sammanhang till ett sammanhang där den börjar delas, måste bokas och planeras.

Förändringar av hur vi organiserar bilanvändandet kan inte studeras som förändringar som görs på ett tomt blad (jfr Kärholm 2002). Under de år som bilen stått på hushållets parkering har den också kommit att knytas till specifika betydelser, rutiner och föreställningar på hur vi ska kunna leva våra liv. Förändrar vi bilanvändandet måste vi därför förhålla oss till de livsmönster och det bruk som uppstått inom ramen för den privata bilismen. En övervägande andel av de etnologiska studier som gjorts om bilen har utgått från den privat ägda bilen. Jag vill därför undersöka vad som händer när vi börjar förändra utformningen av hur den kan användas. När Billy Ehn år 1998 insåg att det fanns lite forskat om bilen av etnologer skrev han att ”bilen har blivit så vanlig att vi knappt ser den” (Andreasson 2000:19). Jag vill nu hävda det samma fast om ägandet, det har blivit så vanligt att vi knappt reflekterar över det. Men vad innebär det att bilen börjar delas och inte finns tillgänglig för oss när som helst och hur som helst? Vad för det med sig? Hur börjar förväntningar, föreställningar och livsstilar omförhandlas?

### Syfte och frågeställningar

Denna uppsats behandlar ett antal bilpoolsmedlemmars erfarenheter av att vara med i en bilpool. *Syftet är att med bilpoolen som exempel och utifrån 11 bilpoolsmedlemmars erfarenheter undersöka hur bilen som artefakt påverkas av sitt sammanhang samt hur bilen i ett nytt sammanhang kan påverka användaren.* Detta ska jag göra genom att undersöka vilka begränsningar bilpoolsmedlemmarna upplever och hur de betydelser som man gör av såväl bil och bilpoolsmedlemskap påverkas av sammanhanget. För att undersöka detta har jag tagit hjälp av aktörnätverksteori samt kulturanalytiska perspektiv. I huvudsak bygger analysen på empiriskt material vilket samlats in genom kvalitativa intervjuer med 11 stycken

bilpoolsmedlemmar. I uppsatsen har jag låtit följande frågor varit ledande för att besvara mitt syfte:

- Hur kan bilen i ett bilpoolssammanhang förstås som en aktiv kulturskapare?
- Hur kan bilens betydelser skifta beroende på sammanhanget karaktär?

## **Material och metod**

När jag inledde mitt fältarbete hade jag inte beslutat mig för att uteslutande intervjua bilpoolsmedlemmar. Mitt intresse och mina ledord var ”strategier för hållbart vardagsresande” och i synnerhet intresserade jag mig för hur man på olika sätt organiserade bilresor på andra sätt än att använda sin privata bil. Genom personliga kontakter kom jag i kontakt med tre personer som löste behovet av bil på alternativa sätt; den ena bokade hyrbil vid behov, den andra använde sig av taxi och den tredje samåkade. Jag hade även skickat ut ett mail till olika bilpooler runt om i Sverige och fick genom det kontakt med Uppsalas kooperativa bilpool, Sundbybergs kooperativa bilpool samt den kommersiella och rikstäckande bilpoolen Sunfleet. Dessa hjälpte mig att komma i kontakt med bilpoolsmedlemmar genom att lägga upp ett brev jag skrivit på antingen sin facebookside eller hemsida. I brevet stod att jag ville intervjua medlemmar om deras erfarenheter av att vara med bilpool inför min C-uppsats i etnologi där mitt intresse låg på hållbart vardagsresande. Därefter fick de som var intresserade av att delta kontakta mig, vilket resulterade i elva stycken intervjuer. Allt eftersom jag utförde intervjuerna och idéer om vad som skulle vara intressant att analysera närmare tog form, beslutade jag att enbart låta min uppsats bygga på bilpoolsmedlemmarnas erfarenheter. Därför är det också de elva intervjuer med bilpoolsmedlemmarna som utgör mitt huvudsakliga empiriska material och ligger till grund för uppsatsen. Intervjuerna med de tre personer som inte var med i en bilpool men använde sig av andra alternativ till den privata bilen var dock värdefulla i det att de gav infallsvinklar och perspektiv till intervjuerna med bilpoolsmedlemmarna.

I brevet jag skickade ut till bilpooler hade jag inte skrivit ut några särskilda krav mer än att man skulle vara medlem. Således gjordes heller inga medvetna avgränsningar vad gäller bostadsort, ålder eller kön. Fördelningen mellan könen blev jämn, fem kvinnor och sex män, och åldersspannet blev brett, från 25 till 70 år. Alla medlemmarna bodde i eller i nära anslutning till städerna Uppsala, Göteborg, Linköping, Malmö eller Stockholm. Åtta av intervjuerna genomfördes över telefon och tre genomfördes över ett möte mellan mig och medlemmen på en plats som medlemmen själv valt ut. Telefonintervjuer var nödvändigt då

flera medlemmar bodde i städer långt från Uppsala eller för att det var lättare att få ihop med medlemmarnas tidsschema. Jag valde intervjun som insamlingsmetod eftersom jag vill komma åt medlemmarnas subjektiva upplevelser och erfarenheter av att vara med i en bilpool. Intervjuerna var av halvstrukturerad karaktär där jag hade planerat teman att diskutera innan samtidigt som samtalet tilläts komma in på andra ämnen än planerat. Längden på intervjuerna varierade därför också, de var mellan 30 minuter och 90 minuter långa, mycket beroende på hur samtalet flöt på men också på hur mycket tid som kunde avsättas. Alla intervjuerna spelades in med ett ljudupptagningsprogram på mobilen för att sedan kunna transkriberas. Detta för att materialet skulle kunna närläsas och struktureras genom tematisering. I samband med en av intervjuerna fick jag möjlighet att utföra en observation av bilpoolen och hur det går till att hämta ut en bil. Vi tog sedan bilen till ett café där vi utförde den formella intervjun. Tankar som uppkom under observationen skrev jag ner i form av fältanteckningar.

När man använder intervjun som metod för att samla in sitt forskningsmaterial är det viktigt att vara medveten om att materialet tillkommer ur en social situation vilken uppstår under, och ur, särskilda omständigheter (Fägerborg 2011). Det har således också funnits mycket för mig att reflektera över, så väl under fältarbetet, som under analysen av materialet. Vad skiljer telefonintervjun från mötet? Hur påverkade det faktum att jag kom i kontakt med medlemmarna via bilpoolernas hemsidor vad man upplevde sig kunna och inte kunna säga under intervjun? Vilket har mitt inflytande på det material som skapats varit? Möjligt är att det brev som bilpoolerna publicerade kan ha satt ramar för intervjun. Där skrev jag att jag var intresserad av hållbarhet och möjligt är att det hade inflytande på vad medlemmarna valde att berätta och hur de berättade om sina erfarenheter. Under de intervjuer som vi diskuterade hållbarhet kunde samtalen bli intensiva och jag var troligen delaktig i att skapa stämningen. Ibland berättade medlemmarna om saker som inte direkt hade med deras bilpoolsmedlemskap att göra. Att man kommer in på ämnen som först inte var planerat när en förtrolig stämning skapas under intervjun är ett vanligt fenomen (Fägerborg 2011). Ibland kan informanten komma att berätta saker som hen egentligen inte tänkt eller är bekväm med. Det har varit viktigt för mig att vara medveten om detta och behandla materialet med denna insikt. Inget som inte är relevant för uppsatsens syfte har tagits med och jag har dessutom fingerat medlemmarnas namn.

### **Teoretiska utgångspunkter och begrepp**

Den teoretiska utgångspunkten som uppsatsens analys grundar sig på är hämtad från

sociologen Bruno Latours aktörsnätverksteori (fortsättningsvis benämnd för ANT). Den ontologiska grundpremisen i ANT är att verkligheten är uppbyggd av heterogena element, både människor och icke-människor, vilka är sammansatta i nätverk (Latour 1998:53). Människan förlorar därför sin plats i centrum - det är inte bara hon som är en aktör i skapandet av verkligheten. Perspektivet på kultur blir således att det inte kan studeras som enbart en mänsklig produkt. Kultur ska istället ses som en produkt av handlingar som uppstår när människor och icke-människor interagerar med varandra; som ”ett resultat av kontextuella och processuell interaktion mellan (både mänskliga och icke-mänskliga) aktörer förbundna i nätverk.” (Nehls 2008:31). Detta innebär att studiet sociala fenomen eller processer inte kan utgå från enbart människan. Istället måste man titta till hur även icke-människor är delaktiga i (re)konstruktionen av den sociala verkligheten.

ANT som perspektiv har möjliggjort för mig att synliggöra det materiellas betydelse i människors vardagsliv. Materialiteter kan enklast förklaras som stabiliserade maktrelationer (Henriksson 2008:40; Latour 1998:145ff). Detta på så sätt att de skapas utifrån en viss idé eller tanke på hur något ska vara eller användas. Materialiteten eller teknologin kan likas ge en order vilken jag i analysen kommer kalla för en *inskriftion* (Latour 1998:146). Den process som sker när ordern eller idén materialiseras och stabiliseras kallas *översättning*. Teoretiskt innebär *översättning* att något (en order, påstående, ting, symbol) övergår från ett sammanhang till ett annat (Latour 1998:44). Vi kan exemplifiera dessa begrepp och resonemang med bilpoolen. Det finns vissa idéer om hur bilpoolsbilen ska användas som de som organiserar och designar bilpoolen stabiliserar i särskild teknik. Denna teknik har utformats med tanke på ett särskilt utfall (exempelvis mindre bilåkande) och har således särskilda *inskriftioner*. Detta innebär dock inte att individen i sitt möte med bilpoolsbilen låter sin vilja styras av detta. Materialiteter ska ses ha faktiska egenskaper vilka möjliggör visst handlade, men människan ska inte ses som slav under tingen. En viktig poäng är att alla kan ”handla på många olika sätt” (Latour 1998:44). Den ”order” som ett ting var tänkt att överföra når inte en stum mottagare utan varje inblandad aktör *översätter* orden för att passa sitt eget projekt. Detta innebär att ordern i varje möte med en människa, med sina egna planer, historia och värderingar, kan leda till något annat än det som ursprungligen var tänkt. Sammanfattningsvis och förenklat kan ANT ge ett perspektiv på hur, för att använda etnologen Eddy Nehls ord, ”världen skapar människan och människan skapar världen i en ömsesidig oavslutbar process av öppna tillblivelser” (Nehls 2008:32).

ANT har gjort det möjligt för mig att studera interaktionen mellan det sociala och materiella. För att fördjupa analysen av hur bilpoolen möter dess användare har jag även

använt mig av kulturanalytiska metoder. Jag har dels inspirerats av studiet av motkulturer som Billy Ehn och Orvar Löfgren (2001) presenterar i *Kulturanalyser*. Ehn och Löfgren skriver där om motkulturer som ”det aktiva kulturskapandet”. De skriver att: ”[g]enom nya erfarenheter och genom att ifrågasätta dominerande föreställningar omformar människor tänkande och livsstilar. Så uppstår motkulturer och alternativa synsätt“ (2001:10). I analysen kommer jag att använda dessa tankar men med ett ANT-perspektiv tona ner betoningen på människans roll som den ”aktiva kulturskaparen”. Istället kommer jag titta till hur människan kan komma att ifrågasätta dominerande föreställningar samt omforma sitt sätt att leva genom interaktion med icke-mänskliga aktörer. Motkultursperspektivet som analysmetod möjliggjorde även för mig att analysera den känsla av stolthet och gemenskap som jag ofta kunde få under intervjuerna och hur detta kan tänkas hänga ihop med särskilda erfarenheter som man fått som bilpoolsmedlem. Perspektivet på motkulturer och aktivt kulturskapande kommer jag främst att använda mig av i kapitel tre.

I kapitel fyra kommer jag istället för motkultursanalysen använda mig av det kulturanalytiska arbetssättet att skilja på form och innehåll (Ehn & Löfgren 2001). Detta ska jag också kombinera med ANT genom att visa hur mening kan förstås som en nätverkseffekt (Wenzer 2008:87). Meningen är således beroende av sammanhanget. Jag kommer här också använda mig av översättningsbegreppet för att visa på hur bilpoolsbilens mening kan skifta beroende på hur bilpoolsmedlemmen översätter den för egna syften. Jag ska således undersöka hur bilen kan få flera olika betydelser beroende på hur aktörer kopplas till sammanhanget.

Med detta som min teoretiska och analytiska bas ska jag synliggöra är hur bilpoolensbilen i sitt nätverk – med applikationer, teknik, medlemmarna, personalen etcetera – dels kan leda till särskilda erfarenheter som människor kan göra mening av och dels visa på hur bilpoolen i sig kan få olika mening beroende på vilka aktörer som ansluts till nätverket.

### **Tidigare forskning**

Den studie som har haft mest inflytande på min uppsats är etnologen Greger Henrikssons avhandling *Stockholmarnas resvanor: mellan trängselskatt och klimatdebatt* från 2008. Avhandlingen består av tre olika studier som alla syftar till att bättre förstå hur storstadsbors resvanor skapas och förändras. I en av delstudierna, en om införandet av trängselskatt i Stockholm, tittar Henriksson till hur förändrade yttre villkor kan påverka resvanor. På likande sätt har jag också tittat till hur människor reagerar när bilpoolsbilen inte kan användas på



samma sätt som den privata. Henriksson analyserar detta med hjälp av ANT och det var också så jag kom i kontakt med teorin. Betydande för min studie har även varit hur Henriksson visar att samhällets kollektivt upprätthållna värderingar är med och skapar behov av särskilda resor. Det är ett perspektiv som varit givande för min analys om hur bilpoolen skapar motstånd.

En annan studie som visar hur våra resor är förbundna med kulturella värderingar och sociala normer, och som på så vis varit betydande för min studie, är kulturgeografen Karin Tillbergs avhandling *Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället – ett tidspussel med geografiska och könsmässiga begränsningar* publicerad 2001. Tillberg har studerat barnfamiljers vardagliga fritidsresor och då främst vad man reser till. Hon visar hur moderniteten som tidsanda, med till exempel en viss syn på barnet, ger upphov till särskilda resor och där bilen blir avgörande för att klara av "livspusslet". Detta har varit givande för min uppsats då det har givit perspektiv på vad det kan innebära för den enskilde när bilen hamnar i ett annat sammanhang och inte kan användas på samma sätt som den privata.

I avhandlingen *Resenärer i bilsamhället: Vardagligt resande i kulturell belysning* från år 2000 analyserar etnologen Håkan Andréasson göteborgarnas resvanor. Även han visar hur resvanor och val av färdmedel i mycket är kulturellt förankrade och liksom Tillberg (2001) förankrar han sin analys i modernitetsbegreppet. En del av avhandlingen utgör en redogörelse för massbilismen i Sverige. Andréasson visar hur bilen i och med att den blev var mans bruksföremål kom att omvandla Sverige genom att förändra både kulturlandskap och levnadsmönster. Den historiska redogörelsen har varit av särskild betydelse för mig då den visar på individens, bilens och den fysiska strukturens samspel.

Slutligen bör etnologen Barbro Johansson och hennes *Barn i konsumtionssamhället* från 2005 nämnas. Boken bygger på en undersökning om barn i konsumtionssamhället och tar upp flera av de sammanhang där barn blir konsumenter. Boken har varit en stor inspiration för min analys på grund av det sätt som Johansson där kopplar ihop ANT och med mer traditionellt etnologiska perspektiv och frågeställningar. Bland annat visar Johansson hur pengar får olika betydelser beroende på vilket sammanhang, eller aktörsnätverk, som de ingår i. Denna del har haft särskilt stort inflytande på min analys av bilens olika betydelser och presenteras i kapitel fyra.

## **Disposition**

I uppsatsens första kapitel redogör jag för metodval, mina teoretiska utgångspunkter samt

uppsatsens syfte och frågeställningar.

I uppsatsens andra kapitel, *Bilen i två olika sammanhang*, redogör jag för privatbilismens historia för att sedan presentera bilpoolen som idé och fenomen. Detta kapitel utgör den bakgrund och referensram till vilken medlemmarnas berättelser och den fortsatta analysen ska förstås.

I uppsatsens tredje kapitel, *I mötet med bilpoolen*, redogör jag för hur medlemmarna interagerar med bilen i sitt nya sammanhang. Hur handlar de mot bilen i och med dess preskriptioner? Jag visar hur medlemskapet kan den leda till nya erfarenheter, insikter och ifrågasättande av dominerande föreställningar men också hur dess ”försök” till detta kan misslyckas. Detta kapitel svarar på frågeställningen: hur kan bilen i ett bilpoolssammanhang förstås som en aktiv kulturskapare?

I uppsatsens fjärde kapitel, *Bilens många betydelser*, redogör jag för hur bilen kan få olika betydelser beroende på vilka aktörsnätverk, det vill säga sammanhang, den kopplas ihop med. Jag visar hur det dels beror på omgivande infrastruktur och dels på de olika medlemmarnas syften, erfarenheter och önskemål. Här besvaras frågeställningen: hur kan bilens betydelser skifta beroende på sammanhangets karaktär?

I uppsatsen avslutande kapitel sammanfattar jag hur jag, utifrån mitt material, har kunnat svara på studiens syfte och frågeställningar.

## **2. Bilen i två olika sammanhang**

### **Privatbilismen**

I juni 2014 fanns det, enligt Transportstyrelsens (2014) beräkningar, 4 671 618 stycken trafikregistrerade bilar i Sverige (till detta kan man sedan lägga till ytterligare en miljon bilar som inte var i trafik). Detta innebär ungefär en bil på varannan invånare. Att räkna bilar är dock inte nödvändigt för att inse bilens ställning i vårt samhälle. Det räcker med att vi tittar runt omkring oss. Skulle vi plocka bort alla miljoner bilar skulle vi ändå märka av bilens närvaro: bensinstationer är utplacerade tätt som tät; vi kan höra bilisternas eget språk eka genom ljussignaler, skyltar och linjer; vi ser bilens avställningsplatser breda ut sig som stora asfalterade fält; utanför varje bostadshus en parkering är bilens egna hus garaget. Vi kan se bilens inflytande på landskapet genom att uppmärksamma avstånden, se hur köpcentrum, matvaruhus, bostadshus och boendeplatser placerats ut som spridda öar med vägsystem som broar emellan (Andreasson 2000:90; Lundin 2008). Det vi ser när vi tittar omkring oss är

massbilismens verk. Det är bilens nätverk, dess allierade aktörer.

Massbilismens framväxt är privatbilismens framväxt, vilken i Sverige blev stor under 1950-talet. I *Resenärer i bilsamhället: vardagligt resande i kulturell belysning* delar Andréasson in massbilismens etablering i olika perioder. Den första kallar han för *den biloptimistiska perioden* och sträcker sig från 1950-talets till första halvan av 1970-talet (Andréasson 2000:92). Detta är bilens gyllene dagar. Bilen är framtid och modernitet, lyx och status. Under bara första halvan av 1950-talet steg antalet inregistrerade personbilar från 1 bil per 36 invånare till 1 bil på 13 invånare (Lundin 2008:17). Att skaffa bil var närmast en folkrörelse, menar Andréasson, det var att förverkliga en materiell dröm och kunna utföra lyxresor (Andréasson 2000:80ff). Nu hade de flesta samhällsklasser råd med det färdmedel som innan varit till för vissa yrkesgrupper och medelklassens fritidsresor. 1950-talets Sverige var ett industrialiserat land i ekonomisk blom. Med moderniseringen blev mobilitet också allt viktigare. Successivt hade arbetsplatser och sociala funktioner flyttats ur hemmen (Wärneryd, Hallin & Hultman 2002). Eftersom bilen var framtiden planerades den in i liv och samhälle med stor förtjusning (Andréasson 2000; Lundin, 2008).

Den andra perioden av massbilismens etablering kallar Andréasson för *den bilrealistiska perioden*. Denna, menar han, har pågått från 1970-talets andra hälft och pågår än idag (Andréasson 2000:92). Denna period är den då bilen tappat sin glans och dess baksidor, som miljöproblem, olyckor, trängsel, kommer att blivit synliga. Samtidigt har bilen integrerats i samhället. Detta syns bland annat genom att dess ”vilja” har materialiserats i fysiska materialiteter, planering och organisering. Den har även fått fäste i vårt kulturella och sociala medvetande. Livsformer, vardagsrutiner och ideal har uppstått i relation till dess transportmöjligheter. Bilen, menar Andréasson, blir under denna period inte på samma sätt en lyx utan istället en nödvändighet, ”ett oundgängligt vardagsredskap” för det enskilda hushållet (Andréasson 2000:93). Ett bilsamhälle har etablerats.

Som visats är massbilismens historia är en komplex historia. Det handlar om ett ömsesidigt samspel mellan frihet och krav, en blandning mellan ”strukturella förändringar samt uttryck för individuella ambitioner och livsstilar” (Wärneryd, Hallin & Hultman 2002:75). Bilen har, tillsammans med andra transportmedel, gjort det möjligt för oss att planera liv, verksamhet och samhälle utan större hänsyn till geografisk närhet. Men när dessa idéer, planer och livsstilar materialiseras i samhällsplanering blir rörligheten och bilen också ett krav. Rörligheten låses in i samhällsfunktioner och vissa resor blir omöjliga att undvika (Vilhelmsson 1997).

I *Bilsamhället: ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige* berättar Per

Lundin (2008) om civilingenjören Stig Nordqvist. År 1955 beskådade han hur en massa bilar plötsligt började invadera samhällsbilden och hur det ledde till stora problem med trängsel och trafikolyckor. Lösningen enligt Nordqvist måste vara att bygga ett ”bilsamhälle”, det vill säga ett samhälle centrerat runt, och fullständigt anpassat efter, bilen (Lundin 2008:17ff). Som visat byggde man också ett samhälle för bilen och med detta har bilen också skapat människan. Bilsamhället ska i fortsättningen förstås som detta komplexa system som byggts upp, det hybrida nätverk av både människor och icke-människor; av bilar, vägar, skyltar och tecken; av platser, byggnader och avstånd; av människor, normer, ideal och förväntningar (jfr Urry 2008:344f).

## **Bilpooler**

Bilpoolen är för den som inte vill, kan eller behöver äga bil men som upplever sig behöva tillgång till transportmedlet för att kunna ta sig till någon av bilsamhällets öar. ”Bil bara när du vill!” lyder en av de kommersiella bilpoolernas slogan. I bilpoolen brukas bilen genom en korttidshyra. Som medlem får du tillgång till en bil genom att boka den, vanligtvis på internet eller via en applikation på mobilen. Efter resan betalar man en avgift baserad på körsträcka och använd tid (Vägverket 2003:4). Bilpoolsbilen är tänkt att användas för enskilda resor snarare än som ett transportmedel som används varje dag. Bilen ska inte vara ett transportmedel som krävs för att upprätthålla vardagens vanemönster, utan det kan snarare handla om enskilda resor till platser dit det uppfattas krävas bil. Bilpoolen ger således tillgång till dessa platser. Av Vägverket beskrivs bilpoolen just som ”... ett verktyg för att demokratisera bilar, vägar och utrymme i staden” (2003:5). För den enskilde beskrivs bilpoolen fördelaktig på så sätt att medlemmen får tillgång till bil och vägsystem men själv slipper ta ansvar för finansiering och underhåll (2003:17). Bilpoolen utmanar på så sätt inte enbart bilen som privat egendom utan även bilen som det normerande transportmedlet.

Den första bilpoolen brukar sägas vara en i Zürich i Schweiz som grundades 1948 (Susan A. Shaheen & Adam P. Cohen 2012). Detta var en liten bilpool mellan några personer som gemensamt bestämde sig för att köpa bil för att på så sätt kunna dela på kostnaderna. Bilpooler i större och mer organiserad form växte dock fram först senare. Vägverket (2013) räknar med att bilpooler har funnits sedan 1990-talet. Idag är bilpooler ett globalt fenomen, om än vanligast i västvärlden, och enligt Trafikverket (2013) finns bilpooler i ett tjugotal olika länder och i minst 600 städer världen över. Bara i Sverige finns bilpooler i upp mot 50 olika orter. Eftersom att idén med bilpooler bygger på att bilen ska vara ett färdmedel som

medlemmen enbart behöver använda sig av ibland har framgången varit störst i storstäderna då där finns större möjlighet att välja andra transportmedel. Vad gäller hur bilpoolerna organiseras har den typ av kooperativt ägande som bilpoolen i Zürich bygge på länge varit vanligast. I Sverige finns dock sedan 2001 bilpooler som är helt kommersiellt drivna. Ofta har de rikstäckande verksamhet och har startats på initiativ av bilföretag. Bilpooler kan idag därför vara allt ifrån privata eller öppna föreningsdrivna verksamheter till stora, vinstdrivande företag. Bilpooler är idag heller inte begränsat till privatpersoner utan allt vanligt har blivit att olika organisationer, kommuner och landsting går med.

Bilpooler brukar ofta lyftas fram och motiveras med att de har flera miljömässiga fördelar och brukar lyfts fram som en del i ett mer hållbart transportsystem. Bland annat är bilpoolen mer effektiv i sitt markutnyttjande än den privata bilen. Varje bilpoolsbil beräknas i snitt ersätta fem privat ägda bilar och på en bilpoolsbil går cirka 15 hushåll (Vägverket 2003). En annan miljöfördel som bilpoolsmedlemskap är förknippad med är etableringen av mer hållbara resvanor då bilen används mindre än om det varit en privatbil. Medan bilpoolsmedlemmen minskar sin bilkörning beräknas dess användning av andra färdmedel istället öka. Enligt Vägverket (2003) minskar varje person i snitt sitt bilkörande med en tredjedel. Orsaker till detta har konstaterats vara att priset på varje resa blir synlig, samt att bilen blir ett transportmedel som man endast tar när det anses vara bäst lämpat. Att bilpoolen kan lyftas fram som ett alternativ i ett mer hållbart transportsystem hänger således ihop med ett mer restriktivt användande av bilen.

### **3. I mötet med bilpoolen**

#### **Bilens handlingsprogram**

Flera gånger under fältarbete och uppsatsskrivning var jag och bläddrade i Ehn och Löfgrens (2001) *Kulturanalyser* för vägledning. Gång på gång återkom jag till sidorna om motståndskulturer men kunde inte helt få ihop det med medlemmarnas berättelser. I *Kulturanalyser* går det att läsa om motkulturer. Ehn och Löfgren beskriver det som ett systematiskt motstånd mot en dominerande verklighetsuppfattning och om att medvetet markera sin identitet i relation till det som motståndet riktas mot (2001:74ff). Ehn och Löfgren beskriver hur motkultursanalysen har ett perspektiv på människor som ”verksamma aktörer som kan förändra existerade strukturer genom motstånd och kreativitet” (2001:76). Det handlar således om ett aktivt och medvetet motstånd. Det motstånd som jag kunde se i

material, och som jag senare kommer gå in djupare på, tycktes inte så medvetet och motiverat som Ehn och Löfgren beskriver det. Varför medlemmarna gått med i bilpoolen från första början varierade. För vissa var det främst en ekonomisk fråga då man noggrant räknat ut vad man skulle tjäna på att sälja sin bil och för andra handlade det snarare om förändrade livsomständigheter som gjorde att man inte längre kunde äga bil eller behövde ha tillgång till bil. En medlem berättade att han gick med i bilpoolen på grund av att han haft körkort för kort tid för att få hyra av biluthyrningsfirmorna och andra berättade att orsaken var att man inte ville äga bil då det var förenat med ägaransvar eller miljöförstöring. Det fanns alltså inte en gemensam tanke om ett motstånd mot en dominerande verklighetsuppfattning, eller mot bilsamhället. Av intervjuerna framgick dock att bilpoolsmedlemskapet kunde leda till motstånd mot bilsamhällets strukturer och normer genom den typ av användande och tillgång till bil som bilpoolen möjliggjorde. Det jag insåg var att jag inte kunde stirra mig blind på människan utan också måste titta till hur bilpoolen var delaktig i detta motstånd genom försvåra ett visst slags handlande.

För att få perspektiv på vad bilpoolensbil (o)möjliggjorde, frågade jag en informant om jag kunde få följa med och hämta ut en bilpoolsbil. Det kändes dock lite underligt när jag väl stod där framför bilen – bilpoolsbilen skiljde sig inte märkvärt från de privatbilar som jag var van vid och vuxit upp med. I garaget där bilen stod så utmärkte sig bilpoolsbilen inte mer från de andra bilarna än vad olika bilmodeller utmärker sig från varandra. När vi kom närmare kunde dock jag dock märka små skillnader. Låssystemet var ett annat, det låg ett tankkort i handskfacket och att det fanns en pärm som man måste rapportera skador i innan man fick börja köra. Dessa skillnader var små för ögat men skvallrade om det större nätverk som bilpoolsbilen var en del av och som medlemmarna förklarade hade inflytande på hur de använde bilen. Nedan får Birgitta exemplifiera. Hon är före detta bilägare och menar att hon och hennes man varit ”såna här riktiga bilkörare” men att det kommit att ändras. Jag frågade om hon märkt att hon använder bilen på andra sätt nu när hon inte äger bil.

Det är ett lite större motstånd att gå upp och ta en bil som står alldeles nära oss än om de hade varit vår egen. Man måste ju boka den och så får man ju en räkning på den också. Jag vet inte, det är en liten administration på att ha en bil här bredvid, och det var det ju inte när det var min egen, då var det ju bara och sätta mig i den. Då märkte jag ju heller inte att den kostade, eller kostnaderna var redan betalade. Jag tror inte jag tänkte så noga, men det var ju definitivt lättare att sätta sig i sin egen bil, även om de inte är svårt att ta Sunfleet (namnet på den bilpool Birgitta använder), det är inte det jag menar. Men då behövde jag ju inte sätta mig vid

datorn först, utan då gick jag ju bara ut och tog bilen så något mindre använder vi bil nu än vad vi gjorde då. (Intervju 7)

För Birgitta är skillnaden mellan hur hon använde den privata bilen och bilpoolsbilen påtaglig. Detta trots att bilen i sig inte skiljer sig mycket åt och även fast bilen står nära hennes hem. Under intervjun berättade Birgitta att hon och hennes man inte hämtar ut bil ens varje månad. I citatet ovan kan vi se hur det tog ett lite tid för Birgitta att komma fram till exakt vad det är som gör att hon brukar välja bort bilen. Hon förklarar det inte med ett tydligt motiv eller som en systematisk motståndshandling utan snarare på grund av att det tillkommit ”lite administration”. Hon berättar under intervjun att hon tycker det är mer ”lättvindigt” att ta spårvagnen än att ta bilen, för där har hon ett kollektivtrafikkort och det är bara att hoppa på (Intervju 7). Eftersom hon har problem med höften och har svårt att gå så har hon dessutom köpt en elcykel som hon menar är ett bra komplement till medlemskapet då hon kan använda den när som helst, hur som helst och ta sig längre sträckor med utan att bli trött.

Birgitta berättade att sådant som bokningen och månadsfakturan påverkar hur hon använder bilpoolsbilen. Nya aktörer har anslutit sig till bilen och gör att den inte kan användas med samma frihet och enkelhet som den privata. Det handlar alltså inte lika mycket som hennes intention och motiv som hur hon faktiskt upplever det att använda bilen. Med ett ANT-perspektiv kan vi placera motiven mer i periferin och låta bilen i bilpoolsnätverket få en mer framträdande roll. På så sätt kan vi se hur icke-mänskliga aktörer är delaktiga i varför Birgitta väljer bort bilen. För Birgitta är det inte bilen i sig som påverkar hur hon använder den. Hennes citat visar på hur bilpoolsbilen har inkorporerats i ett annat sammanhang, i ett annat nätverk, till stor del uppbyggt av andra aktörer, som bokningen, fakturabetalning, de andra medlemmarna och hur dessa påverkar upplevelsen av att hämta ut en bil. De nya kopplingar har inte uppkommit slumpartat utan kan tolkas som en *översättningsprocess*: de som har organiserat bilpoolen har haft särskilda idéer, mål och intressen som har översatts till olika tekniker och inkorporering av särskilda element. De aktörer som har inkorporerats kan sägas ha särskilda *inskriftioner* – de föreskriver ett särskilt handlingsprogram eller ett särskilt användande av bilen. Idén om att bilen bara ska användas som ett bland flera transportmedel är exempel på intressen som har översatts till att man organiserat bilanvändandet annorlunda med hjälp av att förena särskilda aktörer (jfr Latour 1998:145ff). Särskilda viljor har alltså summerats i en särskild teknik och organisering och detta påverkar också medlemmen.

När jag började se materialet ur detta perspektiv, som att icke-mänskliga aktörer också kunde vara aktiva aktörer i motståndet mot bilsamhället, blev det tydligare hur jag kunde studera bilpoolsmedlemmarnas erfarenheter som en del av en motståndskultur.

Bilpoolsmedlemskapet kunde inte benämnas motståndskultur i den bemärkelsen att det handlade om tydliga motiv eller intentioner att skapa sin identitet byggd på avståndstagande. Dock kunde motstånd mot strukturer göras i och med att bilpoolsbilen i sitt nätverk öppnade upp för ett visst slags handlande men omöjliggjorde ett annat. Detta gjorde i sig att medlemmarna började gå emot bilsamhällets normer och föreställningar. På så sätt kunde bilpoolsmedlemskapet också förstås som en typ av motkultur i det att existerande strukturer ifrågasattes. Det innebär dock inte att alla medlemmar använde bilpoolsbilen på samma sätt utan alla använde bilpoolen för sina syften och förutsättningar. Viktig är förståelsen att varje aktör som ansluts förändrar sammansättningen och riktningen i sin helhet (Johansson 2005:49). De olika medlemmarna är olika personer som möter bilpoolen med egna syften och egen historia i bagaget och det leder således till olika interaktioner. Men i det stora hela kunde man ändå se hur det fanns gemensamma mönster grundande i vad bilen, i och med att den blivit en bilpoolsbil, möjliggjorde. Jag kommer gå in mer på detta nedan.

### **Bilsamhället ifrågasatt**

Ovan kunde vi se hur bilpoolsbilens utformning gör att man inte kan förhålla sig till bilpoolsbilen på samma sätt som till den privata. Precis som Birgitta berättade är det fler före detta privatbilister som berättar om hur det för dem blivit påtagligt att man inte använder bilen på samma sätt nu när den är i sitt nya sammanhang. Man tar inte bilen slentrianmässigt, som flera uttryckte det, utan användandet blir mer medvetet. Bilen används när man anser att det verkligen krävs. De som ägt bil innan berättar om hur de på olika sätt behövt ändra om lite i sina liv sedan de gick med i bilpoolen. Var och en för sig verkade dessa berättelser oansenliga men efter jag samlat in mitt material och delat in det i teman sammanfogades dem och gav en bild av ett tyst motstånd mot bilsamhällets infrastruktur och rörelsenormer. Exempel på det är Andreas som drar sin tomma barnvagns över storköpets parkering för att gå och handla, Johan som löser sina inköp genom att beställa hem sina matkassar istället, Birgitta med höftproblem som dagligen avsäger bilen och istället sätter sig på el-cykeln och Axel som ibland kan känna att han skulle vilja åka på bilsemester men istället väljer ett semester mål dit han kan åka på annat sätt än med bil. Medlemmarnas berättelser visar på hur de inte låter sin vilja likriktas av bilsamhällets uppmaningar utan de hittar alternativa sätt att ta sig fram och organisera livet på.

Ehn och Löfgren skriver att människan i ett motkultursperspektiv inte är passiva bärare av kultur och struktur, utan att hon ska ses som en verksam aktör som genom kreativitet och



motstånd är med och förändrar strukturer (2001:76). Även fast motståndet mot bilsamhället inte beskrivs som ett aktivt motståndsskapande kan vi se hur medlemmarna knyter till sig andra aktörer för att kunna ta sig runt förväntningarna som finns på dem att ha bil. Det visar på med vilken kreativitet de gör motstånd. De metoder som man tar till för att ta sig fram i bilsamhället utan bil kan också synliggöra att det faktiskt är möjligt att genomföra aktiviteterna utan bil. Några medlemmar berättade hur de erfarenheter som man fått i och med nödvändigheten att organisera livet utan obegränsad tillgång till bil har lett till nya insikter. Till exempel berättade Tomas hur han då han testade att ta åka kollektivt till köpcentrum upplevde att avstånden minskade. Detta resulterade i att han började ta cykeln istället vilket han har fortsatt med. Bilpoolsmedlemskapet har på så sätt varit delaktigt i att få honom att välja bort bilen vilket i sig har lett till nya insikter och etablering av nya rörelsemönster.

De omställningar som jag skrivit om ovan beskrevs inte särskilt problematiskt att inrätta sitt liv efter, det krävs bara lite anpassning och att man tillåter livet att ta nya former. ”Det slog en bara att man helt plötsligt inte kunde ha med sig så mycket längre utan man fick fundera ut det” förklarade Hanna det som (intervju 4). Att inte kunna ta med sig så var för Hanna en ganska enkel omställning att göra. När bilpoolsmedlemskapet försvårar det att uppfylla kulturella förväntningar på hur man ska leva så kunde bilpoolsmedlemskapet dock beskrivas mer problematiskt. Detta visade sig i intervjumaterialet i form av förhandling och ofta i relation till en ideal om barnfamiljen. I varje intervju frågade jag om man trodde att bilpoolen var för alla. Barnfamiljen kunde då ofta komma på tal som en omöjlighet. Dels uttrycktes detta av medlemmar vilka inte själva var föräldrar men som hade föreställning om att man som förälder hade en särskild livsstil vilken inte var förenlig med bilpoolsmedlemskapet och dels uttrycktes det av de medlemmar vilka i egenskap av att vara föräldrar själva hade funderat över frågan eller mött reaktioner från personer i sin omgivning. De medlemmar som är småbarnsföräldrar berättade också om en umgängeskrets där de med barn också brukade äga bil. Förväntningen på att småbarnsföräldrarna skulle äga bil kan exemplifieras med citatet nedan, vilket är hämtat från min och Sofies intervju.

Sofie: Det var lite i samband med att man fick barn också, att man fick höra det här att när man fick barn då *måste* man flytta till hus, man *måste* ha *bil*. ”Det är klart ni ska ha bil!”.

Erika: Ja men precis.

Sofie: Så att, ja men ifrågasätta lite liksom, ifrågasättandet av en norm som... Jag tycker det är så mycket det är man halkar in i när man får barn! Att det *ska* vara på ett visst sätt och det blir man ju lite trött på. Mmm!

Erika: Ja.

Sofie: Men det går alldeles utmärkt utan bil (skrattar). (Intervju 2)

I citatet berättar Sofie att hon och hennes man börjat uppmanas att köpa bil och leva på ett särskilt sätt sedan de fått barn. I sammanhanget barnfamiljen blir bilen och huset viktigt i uppfyllandet av en viss idealbild av familjen vilken Sofie och hennes man behövt ta ställning till. Att flytta ut till hus eller radhus utanför staden är något som Sofie ofta återkom till under intervjun. Hon pratade om bil och hus som ett paketpris, där det ena drar med sig det andra. Utanför innerstaden beskrevs livet som icke-bilägare svårare att få ihop. Vi kan således se hur Sofie ställs för ett slags dubbla förväntningar på att skaffa hus och bil, dels en förväntning från människorna i hennes närhet och dels från hur samhället är planerat. Sofie berättade att hon och hennes man funderade på att bo kvar centralt i staden, just med ett ”ganska stort argument” att deras barn med tiden ”kommer kunna sköta sig lite själva” (Intervju 2). Således kan vi se hur hon inte enbart gör motstånd mot en syn på att man som barnfamilj ska ha hus och barn. Hon antar sig heller inte rollen som den som skjutsar barnen till diverse fritidsaktiviteter vilken ofta också är kvinnans lott (Tillberg 2001). Detta är ett föräldraideal som Tillberg (2001) skriver om i *Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället – ett tidspussel med geografiska och könsmissiga variationer*. Under samtalet med Sofie ställs bilpoolen därför inte bara mot den privata bilen, utan också mot en helt annan livsstil med hus och trädgård en bit utanför staden. Som Sofie också beskriver blir bilpoolsmedlemskapet en del av ett ifrågasättande mot en viss föreställning, hur man ”ska” leva som familj med barn. Att vara med i bilpoolen leder till ett motstånd mot ideal och förväntningar och blir en del av ett alternativt föräldraskap.

Det vi kunnat se är alltså hur bilen när dess användning börjar organiseras annorlunda, och andra aktörer ansluter sig och sammanhanget blir ett annat, inte längre kan hålla ihop de kulturellt grundlagda livsformer och vanemönster som har grundlagts i samspel med den privata bilen. Som bilpoolsmedlem blir man mer eller mindre tvungen att behöva ta ställning till olika föreställningar om hur man ”ska” leva då bilen inte är möjlig att använda på samma sätt. Bilpoolsmedlemskapet öppnar således upp till att ifrågasätta och omförhandla de livsmönster och föreställningar som utvecklats i relation till privatbilismen och detta kan upplevas mer eller mindre problematiskt och göras mer eller mindre reflekterat av medlemmarna.

## Att ta vara en del av bilsamhället

När jag frågade medlemmarna om varför de upplevt ett behov av att ha tillgång till bil så beskrevs bilen som ett transportmedel som underlättar och möjliggör särskilda aktiviteter. Dels kan det handla om att kunna utföra personliga intressen eller familjeaktiviteter, som att åka ut till ett stall utanför staden och rida eller för att åka på söndagsutflykt till landsbygden med familjen, och dels kan det handla om att enklare kunna ta sig fram och frakta hem varor från de avlägset placerade storköpen och varhushusen. Det behov av bil som medlemmarna beskriver liknar således det behov som Henriksson kunde studera hos bilfria familjer i innerstaden där bilen framstod ”som ett medel för att konsumera lågprisvaror respektive utflyktsmål” (Henriksson 2008:119). Något som framkom under några intervjuer var dessutom att man ville ha möjlighet att kunna åka till sjukhus eller veterinär om ett barn eller djur plötsligt blir sjukt. Det handlar då inte om att kunna utföra önskade aktiviteter utan snarare handlar det om att bilen ger tillgång och kontroll över framtida platser (jfr Collin-Lange 2014:197).

När medlemmarna berättade om sitt behov av bil så bör det ses i relation till ett samhälle där vissa platser, som varhuskomplexen, planerats efter bilen. Att inte ha tillgång till bil blir att inte kunna få tillgång till dessa platser med samma enkelhet. Medlemmarnas upplevda behov av bil bör dock inte enbart ses i relation till den kulturgeografiska landskapsbilden. Ibland kan en mer givande förklaringsgrund vara att man socialiserats in i bilsamhället. Som exempel kan vi ta Amanda. Hon är 23 år och bor i Stockholm men har vuxit upp utanför Uppsala där kollektiva förbindelser var bristfälliga. Amanda köpte därför moped tidigt och hade föräldrar som skjutsade henne till aktiviteter. Amanda beskriver det som att ”för mig är bilen liksom en naturlig del av mitt liv” (Intervju 8). Vid tiden för vår intervju stod hon i ”valet och kvalet” att köpa bil. Detta eftersom att hon planerat att köpa häst. Det innebär att hon måste åka till gården i Sörmland minst två gånger i veckan. Samtidigt ska hon att bo kvar i Stockholm. Amanda låter sig alltså inte begränsas av att de kollektiva kommunikationerna ut till gården där hästen ska stå är dåliga när hon tar beslutet att placera sin häst just vid det stallet. Det vi kan se är hur bilen fortfarande finns som ett redskap att tänka med. Även fast Amanda inte äger bil så planerar hon in bilen i möjliga aktiviteter i framtiden.

För att åka göra en söndagsutflykt eller åka till Ikea lämpar sig den tillgång till bil som bilpoolen möjliggör bra. Det är inte resor som är beroende av absoluta tider utan man kan anpassa användandet. Man behöver dessutom inte bilen under en längre period och slipper således en hög timkostnad. För Amanda var dock den tillgång till bil som bilpoolsmedlemskapet möjliggjorde inte möjligt att kombinera med hennes beslut att skaffa

häst och samtidigt bo kvar i Stockholm. Utvägen för henne skulle vara att köpa en egen bil och gå ur bilpoolen. Det var fler medlemmar än Amanda som berättade om att aktiviteter som de ville kunna utföra där bilpoolsmedlemskapet kunde upplevas begränsande. Vanligt är att det handlar om intressen eller aktiviteter som man ägnade sig åt även innan man gick med i bilpoolen. Alternativet behöver dock inte alltid vara att köpa egen bil. Fler medlemmarna berättar om hur de hittat vägar runt bilpoolsbilens inskriptioner, dess order, på ett återhållsamt bilåkande. Något som var ett återkommande tema under intervjuerna var ”sommARBilen”. Sommarbilen är en bil som man skaffar sig till sommaren och som man då har obegränsad tillgång till. Medlemmarna får tillgång till en sommarbil på olika sätt: man kan låna från familj, långtidshyra eller köpa en gammal bil som man sedan ställer bort under vinterhalvåret.

Att medlemmarna upplever ett behov av obegränsad tillgång till bil har ofta att göra med en vilja att under sommaren lämna storstadslivet och flytta ut på landsbygden. Där upplevs behovet av bil större. Så här berättar Erik:

Det kan ju också bli att vi köper en bil. Det handlar ju lite om att vi har haft tur också, att vi har kunnat låna av andra på sommarn sådär, för där uppe. Jag brukar i och för sig köpa kranssinne till när folk säger att dom *behöver* bil, men det är ändå rätt långa avstånd uppe i Norrland. ... Nu är det ändå ganska nära centralorten, men ändå så tror jag nog att vi skulle ha svårt att ”klara oss”, inom citationstecken, utan bil där uppe faktiskt. Men då vet jag ju att jag resonerar som alla andra som säger att man *måste* ha bil. Man måste ha bil för att åka och handla där. Man kan inte gå och handla. Man kan inte åka buss och handla och ska man köpa mer än vad som går ner i en liten cykelkorg så måste man ha en bil. Så det handlar mycket om det också, sommaren så. (Intervju 11)

I citatet berättar Erik att han och hans familj förmodligen skulle köpa bil om alternativet att låna på somrarna inte fanns. Erik och hans fru vill fortsätta spendera sina somrar uppe i norra Sverige och det landskap som Erik beskriver att han möter där upplever han kräva bil. Avstånden är där längre och de kollektiva transportsystemen inte lika utbyggda. I citatet kan vi se hur sommaren uppe i norra Sverige innebär att Erik måste gå emot sin övertygelse om att man egentligen inte behöver bil. Utifrån ett ANT-perspektiv kan vi se hur bilen ”besitter maktens hemlighet” (Latour 1998:28). Bilen ska ur detta perspektiv inte ses som att den från början är mer inflytelserik än något annat transportmedel. En aktör blir bara starkare och mer inflytelserik genom att knyta till sig andra element och bli del av ett vitt förgrenat nätverk (Latour 1998:28). Detta lyckas den med genom att översätta och likrikta de andra aktörernas viljor (Latour 1998:28). Där Erik brukar spendera sina somrar har bilens vilja översatts och

materialiserats i samhällets planering. Hus och mataffär byggs långt ifrån varandra även om kommunikationen med andra transportmedel är dålig. Nätverket, uppbyggt av olika aktörer, agerar som en enda. Det blir ett själexpanderande nätverk som ingriper och lyckas likrikta även Eriks vilja – han måste ha bil även fast han inte vill. Det är inte bilen i sig som tvingar det av honom utan den lyckas enrollera hans vilja (jfr Latour 1998:28).

Vi har i detta stycke kunnat se hur det kan vara svårt att inte ha obegränsad tillgång till bil i ett samhälle där bilen länge varit det dominerande transportmedlet. Bilens inskrider i medlemmarnas tankar när de planerar sina liv. Den anger aktionsradien för möjliga intressen och projekt. Motstånd är inte alltid möjligt att göra för medlemmens vilja likriktas ibland med bilens.

### **De alternativa och de traditionella bilisterna**

Som jag tidigare nämnt drogs mina tankar ofta till motkultursanalys under fältarbetets gång. Det handlade dels om, som jag redan redogjort för, hur medlemmarna i och med bilpoolsmedlemskapet kom att utmana och ifrågasätt bilsamhället. Detta samtidigt som de är en del av det samhälle – bilsamhället - som de gör motstånd mot vilket visar sig genom att de har vissa förståelser för hur livet ska vara, vilket gör att och livet utan obegränsad tillgång till bil kan upplevas problematiskt. Men det var inte bara detta som gjorde att jag återkom till motkultursanalysen. Jag reagerade även på den stolthet som fler utav medlemmarna uttryckte. Flera medlemmar berättade om hur de brukar försöka ”sprida ordet” till vänner och bekanta. Andreas inledde intervjun med en lång anekdot om hur han gick med; ”Jag är inte särskilt religiös av mig, men jag tog det som ett tecken” berättade han (Intervju 3). Sofie som är med i den kommersiella och rikstäckande bilpoolen berättade om hur hon och hennes familj brukade reagera när det stod en annan bilpoolsbil på en parkering hur hon och hennes familj brukade utbrista ”titta där, där är en *till!*” och hur bilpoolsmedlemmarna ”morsar” på varandra i trafiken (Intervju 4). Att vara med i bilpoolen tycktes inge en känsla av att inte vara med i privatbilismens stora massa. Bilpoolsmedlemskapet framstod som en egen liten klubb i bilistvärlden. Man delar på vägar, parkeringar och trafikljus med de andra bilarna men man är ändå annorlunda, man är inga privatbilister.

Stoltheten och utdefinierande av en typ av bilister från några andra behövde dock inte ha någon koppling till medlemskapet i sig. Ibland handlade det mer om att inte vara privatbilist. En känsla av gemenskap är vanlig att skapa genom utmålning av ett vi och ett dom (Ehn & Löfgren 2001:75). Under intervjuerna fick jag höra historier om både föräldrar, svågrar och

vänner och hur de använder bilen. Privatbilisterna blev ett ”dom”, som oreflekterat och slentrianmässigt körde omkring ensamma i sina bilar utan egentligt syfte, medans ”vårt” användande är mer legitimerat då ”vi” använder bilen medvetet och bara när det inte finns något annat alternativ än att underkasta sig bilsamhällets krav. Markeringen av, och således särskiljningen från, “dom andra” bilisterna, privatbilisterna, blev tydlig genom hur man berättade och skämtade om hur privatbilister i ens närhet använde sig av och förhöll sig till bilen. Man kunde också referera till sig själv som att man inte vara någon egentlig bilist. Det som utdefinierades var en ”alternativbilist”. Nedan är ett exempel på hur det kunde se ut under intervjusammanhang. Här är ett utdrag ur min intervju med Andreas då vi talar om hur vänner i hans närhet använder sig av bilen.

Fler ut av dom här vännerna bor inte i Malmö utan i Stockholm och det blir väldigt såhär klassiskt bilburet liksom. Dom skjutsar in varandra till stationen när man ska åka tåg istället för att hoppa på tunnelbanan som hade vart naturligt för mig liksom. Det handlar också väldigt mycket om att man tycker det är bekvämt, man trivs i sin bil, det blir som en förläggning av sig själv. Då tycker man såhär ”nej men jag skjutsar dig.” ”men varför då?” ”neaaaj, men jag kan väl vara snäll!” fast man egentligen säger såhär att ”åh, jag vill ut och åka bil, jag vill ut och åka bil, jag vill ut och åka bil!” (Intervju 3)

I citatet ovan kan vi se hur Andreas beskriver sina vänners liv som ”klassiskt bilburet”. De vill ta bilen över allt och åker gärna bil. Anders beskriver hur han reagerar på detta eftersom att det är mer naturligt för honom att bara ta bil när det är absolut nödvändigt. Finns möjlighet att använda andra transportmedel så gör han hellre det. När vissa av medlemmarna beskriver bilpoolsmedlemskapet är det som att man berättar om hur man vaknat ur bilismens koma. Privatbilistens beteende skiljer sig således från bilpoolsmedlemmens beteende som beskrivs som mer reflekterat och medvetet. Detta kan vi se hänger ihop med det som redogjordes för tidigare, att bilpoolen försätter medlemmarna i situation där de måste ta ställning till bilen på ett annat sätt än den som äger sin bil. Att inte känna sig som ”de andra” bilisterna kan således ses hänga ihop med hur bilpoolsbilen är möjlig att använda, vilket redogjordes för i början av kapitlet.

## 4. Bilens många betydelser

### Frihet

Bilen brukar beskrivas som modernitetens fordon framför alla i det att den passar väl in i ett samhälle med tilltagande självständighet och individualism (se ex. Andréasson 2000; Tillberg 2001). Bilen, till skillnad från tåg, buss och flyg, brukar sägas ha en styrka i det att du styr över den själv. Du behöver inte anpassa dig utan kan använda dig av den hur som helst. Den kan ta dig dit din personliga vilja vill, utan att du ska behöva anpassa dig efter andra och följa tidtabeller, gå av vid en given plats eller liknande. Bilen erbjuder den enskilda individen frihet och kontroll. Den gör att du inte behöver anpassa dig efter geografiska begränsningar. Så här skriver Magnus Mörk i *Bilsamhället* :

Privatbilen är, vid sidan av villan, vår tids stora frihetssymbol. Den går inte på bestämda tider som kollektivtrafiken. Den går när man själv vill. Även om den mesta körningen blir den tröstlösa pendlingen mellan jobbet och bostaden, så är det just själva möjligheten till total rörelsefrihet en av de viktigaste motiveringarna för bilägandet. Man kan ta sig till sommarstugan när som helst. Köra hem från festen mitt i natten när alla taxibilar är upptagna. Åka till stormarknaden och ställa kassarna direkt i bakluckan. (Mörk 1978:23)

Detta, menar Mörk, är viktigt för att förstå bilens framgång och dominans i våra städer. Det som blir tydligt från medlemmarnas erfarenheter är att just det *privata* är en viktig distinktion. I det nätverk som bilpoolsbilen är en del av, där den är delad och måste bokas, är den inte tillgänglig för bara dig att ta dig dit du vill vid den tidpunkt du vill. Bilpoolsbilen finns inte där bara för dig utan även för alla andra medlemmar. Den står inte och väntar på dig på garageuppfarten. Någon annan kan hinna före och risken finns att den inte är tillgänglig för dig när du vill ha den. Förväntningarna på att det ska vara enkelt att använda bilen och att man ska kunna ta den ”när man själv vill”, som Mörk (1978:23) uttrycker det, är dock en förväntning som finns och som bilpoolsbilen måste tampas mot. Här är ett utdrag ur intervjun med Amanda:

När man kommer på i sista sekund att ”just det, jag behöver en bil imorgon!” så får man kolla vad som är ledigt och så får man åka kollektivt över halva stan för att hämta en bil. Det är där idén, inte fallerar, men man förstår att den är begränsad, liksom det här sättet. Men i mitt fall har det inte varit någon paniksituation utan jag har kunnat lägga en halvtimme på att åka till bilen. (Intervju 8)

Ovan berättar Amanda om det spontana behovet av bil. Det är något som är svårt med bilpoolen då den bil man brukar använda och som står närmast ens hem kan vara upptagen. För Amanda innebär detta en resa 30 minuter bort med ett annat färdmedel för att slutligen få tillgång till bilen. Amanda upplever alltså bilpoolsmedlemskapet begränsande i förhållande till en förväntning på vad bilen som transportmedel förväntas innebära – snabb tillgång till förflyttning när man vill vart man vill. Bilpoolen som begränsande i förhållande till en förväntning på bilen som frihet kommer på tal även under andra intervjuer. Som bilpoolsmedlem kan du inte vara borta med bilen hur länge som helst, köra till en plats på impuls, om du inte bokat den för det eller lyckas boka om den i farten. Istället måste du lämna tillbaka den vid avhämtningsplatsen vid angiven tid. Din frihetsupplevelse – den av att sitta helt själv i en bil och välja vart den ska styras - kan avbrytas abrupt. Du måste anpassa dig.

Så bilen som frihet stämde inte alltid överens med upplevelsen av att använda bilen. Det som framkom under intervjuerna var dock att det inte enbart var bilen i bilpoolssammanhanget som kunde få svårt att leva upp till bilden av frihet. Under intervjuerna kunde bilen beskrivas som å ena sidan frihet och å andra sidan som ok beroende på sammanhang och vart den rörde sig. Bilen beskrevs som en frihet när man ville ha tillgång till platser där det banats väg för bilen, där andra aktörer underbyggde dess framfart. Till exempel beskrevs det som en (val)frihet att kunna åka till avlägsna köpcentrum med parkeringsplatser ända fram till ingången eller att kunna göra utflykter utanför staden där andra kommunikationer inte var lika goda. Att gå med i bilpoolen kunde på så sätt också motiveras på liknande sätt som Mörk (1978) motiverar bilägandet: det ger möjligheten till total rörelsefrihet i det att man får tillgång till de platser dit kollektivresenärer, fotgängare och cyklister inte är tänkta besökare. Resor till dessa platser är dock resor man gör ganska sällan. Annars lever medlemmarna ett liv i staden och när bilen rör sig i dessa miljöer blir den snarare ett bekymmer. I detta sammanhang börjar man nämna köer, parkeringsplatser och p-böter. Bilen blir besvärlig. Enklare blir det att ta kollektivtrafik eller cykel. Flera av de före detta bilägarna berättar om hur den bil som man ägde bara blev stående och kostade pengar och krävde service. Att sälja bilen blir då en befrielse: ”det bästa jag har gjort”, som en av medlemmarna beskrev det (Intervju 9).

Det vi kunnat se är hur förväntningar på bilens funktion, om hur man ska kunna använda den och vad den ska möjliggöra, inte levs upp till i särskilda sammanhang. När bilen flyttas till andra sammanhang än den privata parkeringen eller den bilanpassade förorten genomgår den en transformativ process – den blir något annat. Saker slås om. Bilen blir förknippad med kollektivtrafikens ofrihet och cykeln blir förknippad bilens frihet. Det som blir tydligt är att



den frihet som bilen tillskrivs inte är en egenskap inneboende i bilen utan att den byggs upp av andra aktörer i ett nätverk. Bilen som en frihet är en nätverkseffekt, bilen som frihetssymbol är inte mer än summan av flera samarbetande aktörers ansträngningar. När vi förändrar stadsrum och hur bilanvändandet organiseras ”nystar [vi] upp ett helt nätverk av tillägnade funktioner och förväntningar” (Kärrholm 2002:62). I den transformativa processen tunnans bilens frihet ut och, för att låna Helene Brembecks ord, ”på samma sätt som den smakrika buljong som späds med vatten förlorar [den] sin mustighet” (Brembeck 2008:174). Bilen blir inte den samma när sammanhanget ändras.

### **Mer än bara ett transportmedel**

När jag gick in i fältarbetet hade jag en bild av bilpoolsmedlemmen som någon som tittade på bilen med osentimentalt blick. Jag tänkte att det var en person som såg bilen som något som tar en från punkt A till B och mest anser att det är ett onödigt ont för att kunna ta sig fram. Denna föreställning grundade sig på rapporter och studier som jag läst där det konstaterades att bilpoolsmedlemmen främst betraktade bilen som ett transportmedel, det vill säga som funktion istället för föremål (se ex. TCRP 2005; Trafikverket 2013). Fördelen för medlemmen menar Vägverket vara att ”han/hon får tillgång till en många gånger ekonomiskt och praktiskt fördelaktig infrastruktur jämfört med egen bil” (Vägverket 2003:17). Under intervjuerna med medlemmarna visade sig detta vara en onyanserad och förenklad bild av bilpoolsmedlemmen och de fördelar hen kunde ha av medlemskapet. Variationerna kunde studeras genom att titta till hur olika medlemmar översatte bilpoolsbilen till sina egna projekt. Jag ska nedan ge två exempel.

En av de medlemmar som inte stämde överens med min initiala bild av bilpoolsmedlemmen var Hanna. Hanna hade inte alls någon osentimental inställning till bilen, snarare tvärt om. Under intervjun berättade hon om motorer och modeller på ett sätt som gjorde det svårt för mig att hänga med. Hanna och hennes man hade funderat på att köpa bil eftersom att ”det hade vart kul med en bil” (Intervju 4). Dock var kostnaden för en sådan bil som hon skulle vilja köpa för dyr. En fördel som Hanna framhöll med bilpoolsmedlemskapet är därför möjligheten att kunna köra bilar i olika modeller och dessutom ha en chans att köra modeller hon inte skulle ha råd att äga själv. Hanna översätter således bilpoolsmedlemskapet till sina egna syften. Hannas intervju rubbar även bilden av att bilen inte skulle betraktas som föremål. Det blir tydligt i följande citat. Jag har just frågat Hanna om hon tycker det är roligt med bilar.

Ja, oh ja, verkligen! Här kör dom ju bara Volvo och det passar i alla fall mig för jag gillar Volvo. Så dom har ju med lite bättre motorer och lite lättare motorer, så man kan välja hur mycket man vill göra åt till den körningen man vill göra. Man tar ju kanske inte alltid den största bilen för att åka iväg och hämta pizza, utan då kan man ju ta den mindre bilen. Men ska man iväg på nått bättre, nått schysst kalas eller om man ska på nått bröllop, då tar man ju och bokar en utav de snyggare bilarna. (Intervju 4)

Hanna beskriver hur hon brukar välja bil efter situation. Ska hon och köpa pizza tar hon en mindre bil men ska hon på ett bröllop hämtar hon ut en av bilpoolens finare bilar. Vi kan se hur olika platser kopplas till bilanvändandet och får inflytande på hur Hanna väljer att betrakta och vidare använda bilen. Vi kan således se hur nya element tillkommer och påverkar nätverket i sin helhet och hur de olika sammanhangen öppnar upp för presumtiva aktörer att ansluta sig: kalaset knyter till sig en mer statusfylld bil till skillnad från pizzerian. Bilen flyttas från ett sammanhang till ett annat och vi kan se hur Hanna betraktar bilen främst som ett transportmedel i det ena sammanhanget och som ett föremål i det andra.

Hannas syn på bilen kan sättas i relation till Birgittas. Birgitta är 70 år och har ett starkt miljöengagemang. När jag frågade henne om hon kan sakna att äga bil svarar hon tvärt nej. Istället är hon stolt då hon tror att detta är en typ av bilanvändning som kommer bli vanligare i framtiden: ”Jag tror att om ett antal år så kommer jag att vara en föregångare” (Intervju 7). Intervjun med Birgitta rörde sig mycket om samhällsfrågor som i strikt mening inte kan sägas ha med bilpooler att göra. Men för Birgitta hörde bilpoolen ihop med politik. Detta eftersom bilpoolen för henne var en del av ett mer hållbar samhälle, där vi äger mindre och delar på jordens resurser mer. Nedan följer ett utdrag ur intervjun.

Vi kan ju inte fortsätta med att göra av med såhär många jordklot på en gång. Jag tror att modet kommer att bli att man delar mer saker med varandra. Alla dessa villor som ligger exakt bredvid varandra, och alla har nästan exakt likadana gräsklippare som dom plockar in i sitt eget förråd. Jag tror att den tanken kommer att komma på fler områden. Jag tror också att vi kommer att bo i mindre hus, eller dela hus, att vi kommer att ha bostäder mindre till ytan, både av energiskäl och solidaritetsskäl. (Intervju 7)

Bilpoolsbilen, till skillnad från den privata bilen, blir en del av en samhällskritik, mot bilsamhället, mot miljöförstöring och resursutnyttjande. Bilpooler har idag ofta miljöbilar som är bättre ur klimatsynpunkt, men som vi kan se i citatet var själva delandet av resursen bilen något som var av central betydelse för Birgitta. Genom att bilen delas får den inte samma

innebörd som den privata. När de andra medlemmarna ansluter sig till nätverket transformeras den. Birgitta säger i slutet av intervjun att bilpoolen ”är början till ett nytt samhälle” (Intervju 7). Den ena bilen är alltså del av en hållbar framtid men den andra bilen är det inte.

På så sätt var avsaknaden av ägande viktigt för Birgitta till skillnad från Camilla. Detta visar hur värderingsmässiga skillnader påverkar vilken mening man gör av medlemskapet. Precis som bilpoolen öppnar upp för särskilda handlingar, medan den begränsar andra, öppnas det också upp för nya betydelser i det nya nätverk som den är en del av. Men det går inte att sätta någon bestämd benämning på vad bilen blir i sammanhanget som bilpoolen utgör. Enligt ANT kan vi inte förstå det som att alla interagerar med aktörer på samma sätt, inskriptionen kan inte överförs direkt på användaren och dess användande. Varje aktör som ansluter sig till nätverket översätter bilen till sitt eget projekt (Latour 1998:45). Eftersom att varje nätverk är unikt i det att varje aktör som ansluts förändrar sammansättningen i sin helhet innebär detta också att bilpoolsbilen förändras i mötet med varje enskild bilpoolsmedlem (jfr Johansson 2005). Bilens betydelse är aldrig stabil utan vi får en fortlöpande omvandling som sker på grund av ”aktiva medlemmar som formar och förändrar symbolen när den rör sig” (Latour 1998:45). I det ena är bilen ett nöjesföremål och i det andra ett transportföremål. Ibland framstår den som ett frihetsobjekt och ibland framstår den vara ok. Den ena bilen står för människans utarmning av naturen medan den andra är del av en kritik mot just det. Allting skiftar när sammanhangen förändras.

## **Avslutning**

Syftet med uppsatsen har varit att genom inblick i elva bilpoolsmedlemmars erfarenheter av att vara med i en bilpool, och med hjälp av kulturanalytiska metoder och utgångspunkter från ANT, analysera sammanhangets inverkan på bilen, hur det påverkar bilen och användaren. Bilpoolen utgjorde ett bra fall för att studera hur bilen påverkas av sitt sammanhang. Detta på så vis att det gav perspektiv på hur betydelser och vilka livsformer som upplevs möjliga för användaren skiljer sig mellan bilpoolsbil och privatbil. Inledande ställde jag två frågor som jag här kommer att besvara separat för att sedan avsluta med en allmän diskussion.

Den första frågan som ställdes var hur bilen i ett bilpoolssammanhang kan förstås som en aktiv kulturskapare. Detta besvarade jag med inspiration från kulturanalytiska metoder om motkulturer. Bilpoolsbilen kunde i studien förstås som en aktiv kulturskapare i och med att medlemskapet i bilpoolen fick medlemmarna att utmana och ifrågasätta bilsamhället och dess förväntningar. Medlemmarnas erfarenheter visar på hur de fått nya insikter om bilsamhället

samt hur man börjat ifrågasätta förväntade livsstilar och dominerande föreställningar, exempelvis i relation till föräldraskap. Bilpoolsmedlemskapet har också lett till nya erfarenheter och insikter och på så sätt öppnat upp för nya handlingsalternativ. Det var inte enbart vardagliga rörelsemönster och vanor som kom att behöva omförhandlas utan bilpoolsmedlemskapet påverkade även hur man planerade sitt liv. Till exempel kan en flytt utanför staden bli en omöjlighet. För att jag skulle kunna göra denna analys var ANT avgörande. Med hjälp av detta perspektiv kunde jag synliggöra hur bilens sammanhang är avgörande för kulturellt grundlagda livsmönster. När särskilda ramar sattes för bilanvändandet, vilka inte är förknippade med den privata bilen, började därför också livsmönster, föreställningar och ideal som uppkommit i relation till privatbilen att ifrågasättas. På så sätt gjorde ANT det även möjligt för mig att visa hur bilen är aktiv i att skapa tankar och känslor hos medlemmarna.

Bilpoolsmedlemskapet ledde dock inte alltid till att livsstilar och kulturella förväntningar omförhandlades. Vad som visades var också att medlemskapet i bilpoolen kunde upplevas besvärligt i det att man som medlem inte har obegränsad tillgång till bil. Detta gör att man inte alltid kan handla som man önskar. När informanterna pratade om bilpoolsmedlemskapet som begränsande blev det tydligt att de har de socialiserats in i ett bilsamhälle. Ibland hittar medlemmarna andra vägar för att kunna få obegränsad tillgång till bil. Det kunde leda till ambivalens hos den enskilde då man hade en bild av sig själv som en som inte dukat under för bilsamhällets uppmaning att alla behöver bil. Bilpoolsmedlemskapet kunde inte bara leda till ambivalens utan jag har dessutom kunnat visa hur bilen i bilpoolssammanhanget kan väcka känslor som stoltheten över att inte vara privatbilist och vanemässigt använda bilen. Detta kan tänkas ha inflytande på framtida handlingar då de resor man gör utan bil kan bekräfta denna bild av en själv.

Den andra frågan jag ställde var hur bilens betydelser kan skifta beroende på nätverkets karaktär. Detta besvarade jag genom att utgå från föreställningar om vad en bil eller en bilpool brukar förklaras innebära för användaren för att sedan visa att sammanhanget hade betydelse även här. Genom att via medlemmarnas berättelser följa bilens rörelse mellan olika sammanhang kunde jag visa hur den översattes och transformerades. På detta sätt kunde bilen som en symbol för frihet ifrågasättas. Av medlemmarnas återberättade erfarenheter blev det tydligt att bilen kunde upplevas som en frihet i vissa sammanhang men i andra inte. Detta visar på hur bilen som något som kan erbjuda total rörelsefrihet inte är något givet utan det krävs att det finns infrastruktur som samarbetar med den. Bilens egenskap och betydelse kan således betraktas som något som inte är inneboende i bilen själv utan byggs upp av andra

aktörer i ett nätverk.

För att ytterligare analysera hur bilen kan få olika betydelser beroende på nätverkets karaktär tittade jag till hur olika individer kopplades till bilpoolsnätverket. Det man kunde se var hur dessa *översatte* bilen efter egna syften, värderingar och mål och hur bilens betydelse således förändrades. Jag visade dessutom hur man gjorde andra, mer individuella och känslomässiga, betydelser av medlemskapet än enbart ekonomiska och praktiska vilket är det som främst har framhållits i andra studier. Dessa två analyser – vilka presenterades under *Frihet och Mer än bara ett transportmedel* - kunde tillsammans visa hur flera aktörer är verksamma och påverkar vilka betydelser bilen får för den enskilde medlemmen. Analytiskt visade det på vikten av att inte enbart titta till förändringar av bilens närmaste sammanhang utan även rikta sökarljuset till den miljö som bilen rör sig i och de personer den möter. Med varje nytt element som tillkommer till sammansättningen kan också bilens tillgivna egenskaper omförhandlas. Bilpoolsbilen *är* inte bara ett transportmedel och den *är* inte en frihet. Det är beroende nätverket och detta förändras hela tiden, allt eftersom vi lever våra liv.

Det denna studie kunnat visa är hur vi, när vi flyttar bilen från den privata parkeringen, placerar den i en bilpool och kopplar den till nya tekniker, också ruckar på ett nätverk av förväntningar och föreställningar som skapats i relation till den privata bilen. Detta kan tolkas utifrån tesen att varje ny aktör påverkar sammansättningen i sin helhet (Johansson 2005:49). De försändningar som sker med bilen då den går vara en privat bil till att bli en bilpoolsbil gör att grundläggande saker i bilsamhället börjar komma till ytan och ifrågasättas. Denna uppsatts har därför varit en studie om omförhandling. När sammanhanget ändras, genom att nya aktörer ansluter sig, visar det sig att saker inte är som man trodde. Betydelsen av sammanhanget visar också vikten att inte studera förändringar kopplade till bilen isolerat.

## KÄLLOR OCH LITTERATUR

### Otryckta källor

#### *Intervjuer*

1. Karin (Pseudonym)

Ålder: 61

Kön: kvinna

Bosatt: Uppsala

Intervjudatum: 141119

Intervjuns längd: 35 minuter

2. Sofie (Pseudonym)  
Ålder: 34  
Kön: kvinna  
Bosatt: Linköping  
Intervjudatum: 141121  
Intervjuns längd: 35 minuter

3. Andreas (Pseudonym)  
Ålder: 32  
Kön: man  
Bosatt: Malmö  
Intervjudatum: 141121  
Intervjuns längd: 35 minuter

4. Hanna (Pseudonym)  
Ålder: 42  
Kön: kvinna  
Bosatt: Göteborg  
Intervjudatum: 141124  
Intervjuns längd: 35 minuter

5. Axel (Pseudonym)  
Ålder: 48  
Intervjun utförd av författaren. Kön: man  
Bosatt: Stockholm  
Intervjudatum: 141124  
Intervjuns längd: 35 minuter

6. Anton (Pseudonym)  
Ålder: 29  
Kön: man  
Bosatt: Stockholm  
Intervjudatum: 141125  
Intervjuns längd: 120 minuter

7. Birgitta (Pseudonym)  
Ålder: 70  
Kön: kvinna  
Bosatt: Göteborg  
Intervjudatum: 141127  
Intervjuns längd: 50 minuter

8. Amanda (Pseudonym)  
Ålder: 23  
Kön: kvinna  
Bosatt: Stockholm  
Intervjudatum: 141127

Intervjuns längd: 50 minuter

9. Johan (Pseudonym)

Ålder: 54

Kön: man

Intervjudatum: 141203

Intervjuns längd: 30 minuter

10. Tomas (Pseudonym)

Ålder: 59

Kön: man

Bostadsort: Stockholm

Intervjudatum: 141205

Intervjuns längd: 90 minuter

11. Erik (Pseudonym)

Ålder: 47

Kön: man

Bostadsort: Stockholm

Intervjudatum: 141209

Intervjuns längd: 40 minuter

Alla intervjuer är utförda av, och förvaras hos, författaren.

*Observationer:*

20141212, kl. 10.00-11.00, Stockholm

## Litteratur

Andréasson, Håkan (2000). *Resenärer i bilsamhället: vardagligt resande i kulturell belysning*.

Diss. Göteborg : Univ.

Collin-Lange, Virgile (2014). 'My Car is the Best Thing That Ever Happened to Me':

*Automobility and Novice Drivers in Iceland*. Tillgänglig via:

<http://you.sagepub.com.ezproxy.its.uu.se/content/22/2/185.full.pdf+html> (Hämtad: 2015-01-12)

Ehn, Billy & Löfgren, Orvar (2001). *Kulturanalyser*. 2., [omarb.] uppl. Malmö: Gleerup

Fägerborg, Eva (2011[2005]). "Intervjuer," I: Kaijser, L. & Öhlander, M. (red.) *Etnologiskt*

*fältarbete*. 2. Lund: Studentlitteratur [omarb. och utök.] uppl.

Henriksson, Greger (2008). *Stockholmarnas resvanor: mellan trängselskatt och klimatdebatt*. Diss. Lund : Lunds universitet

Johansson, Barbro (2005). *Barn i konsumtionssamhället*. 1. uppl. Stockholm: Norstedts akademiska förlag

Kärrholm, Mattias (2002). *Bostadsområdet som fetisch och faktisk – en metodologisk studie till frågan om den konkreta formens betydelser*. Tillgänglig via:  
<http://arkitekturforskning.net/na/article/view/342/299> (Hämtad: 2015-01-04)

Latour, Bruno & Wennerholm, Elisabeth (1998). *Artefaktens återkomst: ett möte mellan organisationsteori och tingens sociologi*. Stockholm: Nerenius & Santérus

Lundin, Per (2008). *Bilsamhället: ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Diss. Stockholm: Kungliga tekniska högskolan

Mörk, Magnus (1978). *Bilsamhället*. 1. uppl. Stockholm: Röda rummet

Nehls, Eddy (2008). *Sammanhangens betydelse: tanketrådar utan början eller slut*. I: Knuts, Eva & Saltzman, Katarina (red.). *Nätverksetnologi*. Göteborg: Etnologiska institutionen, Göteborgs universitet

Shaheen, Susan A., & Cohen, Adam P. (2012). *Carsharing and Personal Vehicle Services: Worldwide Market Developments and Emerging Trends*. Tillgänglig via:  
<http://dx.doi.org/10.1080/15568318.2012.660103> (Hämtad: 2015-01-04)

TCRP (2005). *Car-Sharing: Where and How It Succeeds*. Tillgänglig via:  
<https://books.google.se/books?id=DDxB61imYzkC&pg=SA3-PA25&lpg=SA3-PA25&dq=More+concerned+with+what+a+vehicle+can+be+used+for,+less+concerned+with+how+it+looks+or+its+brand+name+attributes%E2%80%99%E2%80%99&source=bl&ots=ntlho-ZHxd&sig=QdmhYHIPTNcNFAsrr->



[9GIV1WZ\\_Y&hl=sv&sa=X&ei=dAqyVMn8CcLIyAOs14LQDA&ved=0CCIQ6AEwAA#v=onepage&q=matt&f=false](http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959378008000423) (Hämtad: 2015-01-10)

Tillberg Mattson, Karin (2001). *Barnfamiljers dagliga fritidsresor i bilsamhället: ett tidspussel med geografiska och könsmissiga variationer*. Diss. Uppsala: Uppsala universitet

Trafikverket (2013). *Hållbara råd för bilpooler*. Tillgänglig via:  
[http://www.trafikverket.se/PageFiles/15688/hallbara\\_rad\\_for\\_bilpool\\_ver2.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/15688/hallbara_rad_for_bilpool_ver2.pdf) (Hämtad: 2015-01-04)

Transportstyrelsen (2014). *Transportstatistik juni 2014*. Tillgänglig via:  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Statistik/Vag/Fordonsstatistik/Fordonsstatistik-juni-2014/> (Hämtad:2015-01-04)

Urry, John (2008). *Governance, flows, and the end of the car system?* Tillgänglig via:  
<http://www.sciencedirect.com.ezproxy.its.uu.se/science/article/pii/S0959378008000423>  
(Hämtad: 2015-01-10)

Vilhelmson, Bertil (1997). Vad påverkar resvanorna? I Hans E. B. Andersson (red.) *Trafik och miljö: forskare skriver om kunskapsläge och forskningsbehov*, 117- 129. Lund: Studentlitteratur

Vägverket (2003). *Gör plats för svenska bilpooler!* Tillgänglig  
via:[http://www.norrebro.nu/projektarkiv/trafik/delebilisme\\_som\\_alternativ\\_til\\_privatbilismen/gor\\_plats\\_for\\_svenska\\_bilpooler.pdf](http://www.norrebro.nu/projektarkiv/trafik/delebilisme_som_alternativ_til_privatbilismen/gor_plats_for_svenska_bilpooler.pdf) (Hämtad: 2015-01-04)

Wenzer, Jakob (2008). Akant-RhizomOntologi. I: Knuts, Eva & Saltzman, Katarina (red.). *Nätverksetnologi*. Göteborg: Etnologiska institutionen, Göteborgs universitet

Wärneryd, Olof, Hallin, Per-Olof & Hultman, Johan (2002). *Hållbar utveckling: om kris och omställning i stad och samhälle*. 2., [omarb.] uppl. Lund: Studentlitteratur