

Möten längs med vägen  
En etnologisk studie om liftning

Jessica Åberg

ETN K02, HT 2016

Etnologi med kulturanalytisk inriktning, Kandidatuppsats  
Institutionen för kulturvetenskaper, avdelningen för etnologi

Lunds Universitet

Handledare: Lars-Eric Jönsson

## **Abstract**

Today in Sweden hitchhiking is a way of transportation that seems to be forgotten or almost dead. The aim with this study is to analyze how hitchhiking can be a distinctive way of travelling in a context where other forms of everyday travelling dominate. The investigation is focused on how hitchhiking can be a different way of travelling, the feelings about the phenomenon and how the meeting between the hitchhiker and the driver can be constructed. The theoretical basis for this study is Sara Ahmed and her theories about orientations and feelings, Zygmunt Bauman and his perspective of fear, Marcel Mauss's concept about the gifts institution and Jacques Derrida's theory about hospitality. The results show that hitchhiking is a phenomenon that people today turn away from. Hitchhiking is not the first option when it comes to transportation in everyday life, motoring is. Therefore hitchhiking becomes an alternative way of travelling with feelings connected to it that tell you that "this is the wrong way". The meeting between the hitchhiker and the driver involves a hierarchy where the feeling of guilt is present.

Keywords: Liftning, avvikande resesätt, konsumtionsriktningar, gästfrihet, gåvoutbyte

# Innehållsförteckning

1. INLEDNING	1
1.1 BAKGRUND	1
1.2 SYFTE	2
1.3 METOD OCH MATERIAL	3
1.4 TIDIGARE FORSKNING	5
1.5 TEORETISKA PERSPEKTIV	7
ORIENTERING OCH DESORIENTERING	7
GÄSTFRIHET OCH GÅVOUTBYTE	9
1.6 DISPOSITION	11
2. DEN RÄTTA VÄGEN	12
2.1 BILENS FRAMVÄXT	12
2.2 ETT AVVIKANDE RESESÄTT	14
3. KÄNSLAN AV ATT VARA RÄTT ELLER FEL	17
3.1 RÄDSLANS CIRKULATION	17
3.2 FRÄMLINGEN SOM FARHÅGAN	19
4. MÖTET	22
4.1 MÄSTAREN OCH GÄSTEN	22
4.2 GÅVOUTBYTET	25
5. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER	29
6. REFERENSER	32

## 1. Inledning

Det är mitt i sommaren år 2015 och vi befinner oss i Frankrike längs en trafikerad väg i Avignon. Vi står uppgivet med tummarna i luften. Jag och min resepartner är trötta efter vårt konstanta liftande i två dagar och vi försöker hålla humöret uppe även fast asfalten värmer och ingen bil verkar uppmärksamma vår närvaro. Våra förhoppningar är att nå vår slutdestination Barcelona inom två dagar. En kvinna stannar hastigt framför oss med sin bil och visar med sitt gestikulerande kroppsspråk att vi ska hoppa in så snabbt som möjligt för att inte göra efterföljande bilister arga på grund av hennes stopp mitt i vägen. Vi kliver snabbt in i bilen och hon berättar att hon aldrig har plockat upp liftare förut, men att hon nu vill göra ett undantag. Hon fortsätter med att berätta att hon verkligen inte vill vara ensam i sin bil då hon precis blivit dumpad av sin pojkvän och är på väg hem därifrån. Under resan pratade vi om förhållanden, delade erfarenheter och vi tröstade henne. Hon grät, och hon grät mycket. Vi försökte trösta henne med att säga: ”Han är ett svin”, även fast vi inte hade en aning om vem han var och inte vem hon var heller för den delen. Men det blev ett möte baserat på förtroende och solidaritet som jag aldrig kommer att glömma. Hon kunde ha varit min vän, min syster, eller vem som helst som bara inte ville vara ensam i sin bil. Men hon var inte min vän eller syster. Hon var en främling som bjöd in mig och min resepartner in i sin bil, hennes privata sfär, där vi tillsammans skapade ett känslofyllt möte och ett band mellan oss som vi alla tre visste bara var tillfälligt.

### 1.1 Bakgrund

Liftning är ett fenomen som innebär att transportera sig från en destination till en annan genom att få skjuts av förbipasserande fordon. En person som använder detta resesätt kallas därför för liftare. Liftningens upp- och nedgång har gjort att attityderna kring resesättet har skiftat och kan på så vis spegla föränderliga samhällsvärden. Ett exempel är hur den amerikanska regeringen under andra världskriget uppmanade sina medborgare till samåkning och att plocka upp liftare för att vara sparsamma med bränslet som skulle användas i kriget. Den amerikanska regeringen spred en tidstypisk propagandabild med texten: ”When you ride ALONE you ride with Hitler”. Detta exempel visar tydligt hur maktapparaten spelade på befolkningens samvete. Vem ville åka med Hitler? Svar: Såklart ingen (Björvall & Tengroth 2013: 168). Genom detta exempel kan vi förstå hur attityden till liftningen under den här tiden var tämligen positiv och accepterad i det amerikanska samhället. Men hur ser fenomenet liftning ut i det svenska samhället idag?

Innan jag begav mig ut och liftade tillsammans med min resepartner sommaren 2015 möttes jag av starka reaktioner mot liftningen av min omgivning. Reaktionerna löd: ”Det är farligt. Tänk om det händer någonting!”, ”Varför kan ni inte köpa flygbiljetter som alla andra?”, ”Vad gör ni om det är en idiot som kör bilen?”. Men dessa attityder som grundar sig i rädsla fick inte mig och min resepartner att välja det ”säkra” resesättet. Idag, mer än ett år senare, har jag fortfarande inte slutat reflektera kring attityden mot liftningen, vilket har fört mig till att skriva denna uppsats. Varför anses egentligen liftningen som något farligt? Varför är det ett sämre resesätt än andra sätt att transportera sig på? Är det för att vi behöver lita på någon annan? Är det för att vi behöver lita på en främmande människa?

Liftning är ett fenomen som ser olika ut beroende på vilket land en befinner sig i. Möjligheten att äga ett eget transportmedel eller ha tillgång till kollektivtrafik är inte givet i alla delar av världen. Det blir därför inte ett avvikande sätt att ta sig fram på om alternativ inte är tillgängliga. Därmed existerar det olika attityder till liftningen beroende på kontexten. I Sverige är ägandet av eget transportmedel ett privilegium som är mycket vanligare än att förlita sig på andra människors hjälp. Kollektivtrafiken är också ett fungerande transportsätt. I vår del av världen ser vi därför inte liftandet som ett av de vanligare sätten att resa på.

## 1.2 Syfte

Med denna studie ska jag undersöka liftning som resesätt och fenomen. Med bilen som utgångspunkt kommer jag att redogöra för hur dess utveckling och position i vårt samhälle påverkar attityderna till liftningen. Syftet är att analysera hur liftningen utvecklas till ett kulturellt avvikande sätt att ta sig fram på samt hur rädsla riktat mot fenomenet formar och återskapar bilden av företeelsen. Min ambition är att förstå mötet mellan liftaren och föraren, två människor som troligen är främlingar för varandra, och hur dessa två parter möts och skapar en tillfällig relation. För att uppnå uppsatsens syfte arbetar jag med tre frågeställningar:

1. På vilket sätt uppfattas liftningen vara ett kulturellt avvikande resesätt?
2. På vilket sätt förknippas känslan rädsla med liftningen och för vem?
3. Hur utformas mötet mellan liftaren och föraren?

### 1.3 Metod och material

Den metodologiska utgångspunkten för den här studien är intervjuer. Jag tog hjälp av boken *Från Stoff till Studie: Om analysarbete i kvalitativ forskning* (2015) av Jens Rennstam och David Wästerfors inför arbetet med mitt material. Boken gav mig inspiration till hur jag kunde analysera mitt empiriska material samt hur det kunde bli mer hanterbart. Rennstam och Wästerfors skriver om metodologen Steinar Kvale som intresserar sig framför allt för intervjuer som han menar kan ge en mångsidig bild av intervjupersonernas livsvärld. Enligt Kvale sker analysarbetet under själva intervjun av både forskaren och intervjupersonen, men trots detta anser Kvale att den djupare analysprocessen görs i efterhand. Han utgår ifrån tre begrepp: koncentrerings, kategorisering och tolkning. Koncentrerings av materialet innebär reducering av intervjuerna till kortare texter med teman. En meningskoncentration skapas kring informanternas begrepp och uttryck. Kategoriseringen liknar koncentreringsen av materialet, men här sorteras texterna in i valda kategorier för att underlätta analysprocessen. Tolkningen är steget som syftar till att klargöra strukturerna i materialet, att sträva efter att förstå och tolka utöver det direkt sagda (Rennstam & Wästerfors 2015: 28ff). Kvales tre begrepp gav mig en ingång till hur jag kunde arbeta med mitt insamlade material. Likt Kvale anser även jag att intervjuer kan ge en mångsidig bild av hur intervjupersonerna upplever sin livsvärld, och i detta fall liftning. Den mångsidiga bilden som representerar intervjupersonernas erfarenheter av fenomenet formade sedan denna undersökning. Däremot använder jag egna minnesbilder för att beskriva och introducera liftningens problemområden i uppsatsen.

Materialet utgörs av fem individuella intervjuer. Jag valde att utföra fem för studiens begränsade tidsomfattning. Intervjuerna är cirka en timme långa och totalt består materialet av 4,4 timmar inspelade intervjuer. Jag eftersträvade en fri och öppen dialog och använde diktafon under samtalen med godkännande av informanterna. Inför den första intervjun sammanställde jag en frågelista med öppna frågor kring liftningen. Denna frågelista förändrades efter varje utförd intervju då jag började analysera mitt material under tiden intervjuerna utfördes. När jag valde ut mina informanter var jag inte styrd av någon samhällskategori. Det är inte en specifik grupp av människor som jag vill studera i detta arbete, utan snarare människor med erfarenhet av att lifta. Det var viktigt att samtala med båda parter i fenomenet, liftaren och föraren. Därför är tre av informanterna liftare, en av dessa har även plockat upp liftare, och en har bara varit förare i

situationen. Jag har valt att benämna dem med nummer 1 till 5, istället för deras riktiga namn, då jag anser att det inte är relevant för studiens syfte.

Mina informanter är fem värtaliga personer där fyra av dem är i åldern 23-25, och en är i 40-årsåldern. Under intervjuerna var det tydligt att informanterna hade funderat mycket kring liftningen, att de ville formulera sig nästan som anti-konsumistiska och att liftningen delvis används som en politisk handling. Gruppen är begränsad och har ett speciellt förhållande till liftningen, vilket jag insåg under min analysprocess. Materialet innefattar många uttalanden på olika nivåer, där jag finner mycket mellan raderna. Det är olika nivåer av välformulerade och specifika upplevelser med motståndshandlingar gentemot vårt samhälle. Informanterna har en genomtänkt attityd till liftningen, vilket jag själv kan relatera till. Resesättet kräver att en kan försvara det eftersom liftningen inte är ett resesätt som många väljer till skillnad från hur det ser ut i andra länder och samhällen där liftningen av olika skäl är det enda alternativet. Mitt material hade sett annorlunda ut om jag hade intervjuat personer från en äldre generation och undersökt hur liftningen upplevdes förr. Idag, menar jag, kan liftningen betraktas som ett sätt att söka äventyr eller användas som en politisk handling. Under en annan tid kan inställningen mot liftningen sett annorlunda ut då fenomenet påverkas av den kontext den existerar inom. Materialet hade även sett annorlunda ut om valet av metod bestod av observationer, som jag anser är passande för ämnet då det skulle visa en annan dimension av fenomenet. Jag valde att bortse från denna metod, dels för studiens begränsade omfattning, dels för att mitt intresse ligger i den subjektiva berättelsen, hur både liftaren och föraren återberättar sina erfarenheter och upplevelser av liftningen.

Att vara medveten om sin egen position som forskare under forskningsprocessen är viktigt för förståelsen av den kunskap som en skapar. Den verklighet som jag beskriver och analyserar i min forskning kan även framställas med andra perspektiv. Som forskare är det därför viktigt att vara medveten om sin egen position i den kontext en arbetar i. Min position i denna studie handlar inte bara om mig som forskare. Jag har min egen erfarenhet av liftning, vilket formar min blick och mina tankar kring den. Donna Haraway skriver i sin bok *Apor, Cyborger och Kvinnor: Att återuppfinna naturen* (2008) om att kunskap alltid är skapat av någon med en kropp och en position. Blicken blir alltså inte distanserad. Hon skriver om situerade kunskaper, vilket hon

menar är att ens seende är förkroppsligat och att den därmed är formad av ens position. Det är denna blick som skapar och återskapar, vilket gör att objektiviteten aldrig kan vara helt objektiv (Haraway 2008: 231f). Seendet är alltid en fråga om makt, en makt att se, som sedan blir en sanning som legitimeras genom personens ögon. Med min studie kommer det presenteras en form av sanning där min position och blick återskapar fenomenet liftning och där min erfarenhet av fenomenet påverkar den kunskap som produceras.

#### 1.4 Tidigare forskning

Mitt intryck av den tidigare forskningen, oavsett disciplin, som behandlar ämnet liftning är att den är överraskande begränsad. Inför mitt arbete hade jag svårt att hitta en större mängd litteratur, artiklar etc. som beskrev och analyserade fenomenet. Däremot möter vi liftningen i massmedier, såväl i skönlitteratur som i film där fenomenet både ger skräck men också inspiration till äventyr. Skönlitteratur som är relevant för mitt arbete är den välkända romanen *On the road* från 1957 av Jack Kerouac som blev som en handbok och gav en idealiserad bild av en äventyrliftare från den tiden. Romanen blev en modern klassiker lika mycket som en generationsroman där frihetsdrömmen står i centrum. Kerouac visar på möjligheter till ett liv på drift men också hur det skapar tragik och begränsningar (Kerouac 1957).

Den etnologiska vetenskapen tillsammans med andra discipliner som uppmärksammar bilen och resande är betydligt mer utforskat än ämnet liftning. Etnologer som skriver om detta är bl.a. Tom O'Dell och Greger Henriksson. O'dell har ägnat sig åt att forska om bilen som en del av raggarkulturen och om den påverkan USA har haft för den svenska kulturen. Raggarfänomenet inkluderar inte bara bilen, utan även musik, kläder och utseende (O'Dell 1992, 1997).

Henriksson skriver i sin avhandling *Stockholmarnas resevanor- mellan trängelskatt och klimatdebatt* (2008) om människans resevanor. Han undersöker hur olika delar av en människas liv påverkar resandet samt vad som egentligen menas med varor och rutiner och hur de präglar vardagslivets resor. Hans utgångspunkt är Stockholm och stockholmare där deras handlingar till vardagligt resande står i centrum samt vad dessa beslut har för miljöpåverkan (Henriksson 2008: 9ff).



En annan etnolog som skriver om bilen och resande är Håkan Andréasson. Han skriver i sin bok *Resenärer i bilsamhället: vardagligt resande i kulturell belysning* (2000) om de vardagliga resvanorna bland några grupper göteborgare på 1990-talet. Avsikten med hans arbete är att beskriva de kulturella uppfattningarna om och kring resandet med bil och kollektivtrafik i göteborgsregionen. Tyngden i arbetet ligger i bilens betydelse. Han menar att privatbilismen drastiskt har förändrat våra resvanor, och därmed också förändrat våra livsstilar. Han diskuterar värden som är förknippade med bilen. Det gäller frihet och rörlighet, men också det kanske mest betydelsefulla- hastighet och effektivitet. Denna utveckling inkluderar även komfort, säkerhet och kapacitet (Andréasson 2000: 7f). Andréassons forskning om bilen som kulturellt fenomen har gett mig en utgångspunkt som jag själv kan vidareutveckla i relation till liftning där just bilen tar en central plats. Andréassons bok har gett mig värdefull kunskap och inspiration för att fortsätta mitt arbete.

Människor utvecklar nya relationer varje dag. Många av dessa relationer initierar möten med fullständiga främlingar. William Huddy har studerat detta möte mellan två samtalspartners- liftaren och föraren. I sin artikel *Sharing Private Space: Communication Privacy Management and Disclosure* (2007) skriver Huddy om de gränser och risker som skapas i främmande kommunikativa situationer (Huddy 2007: 1). Huddy menar att det är svårt att avgöra vad som är farligast idag, att vara förare eller liftare. Huddy agerade själv liftare för att samla in materialet till undersökningen. Han skriver att under tiden han utförde detta etnografiska fältarbete kände han bland annat rädsla, en känsla han menar att vi har inför främlingar. Han skriver att det centrala i denna studie handlar om just handlingen, att stoppa en bil och att bjuda in en främling i sitt privata och begränsade utrymme (Huddy 2007: 5ff). Huddys artikel väckte tankar hos mig som behandlar det privata utrymmet som delas mellan två eller fler personer. Vilka regler och ramar ska efterföljas? Artikeln gav en inblick i det privata utrymmet som delas mellan parterna.

Ett sociologiskt arbete som har inspirerat mig är *The Neglected Art of Hitchhiking: Risk, Trust and Sustainability* (2001) av Graeme Chester och David Smith. De vill demonstrera det fascinerande och sociala mötet som liftningen skapar och hur detta möte kan tillämpas på teorier av risk och förtroende. Likt William Huddy fokuserar de även på det privata utrymmet som representerar bilen och vad det har för betydelse i detta möte. I deras analys vill de undersöka

möjliga anledningar till liftningens nedgång i ljuset av sociologiska tankesätt kring rörlighet och automobilitet. Syftet med artikeln var att uppmärksamma ämnet för att skapa möjligheter för politiker att jobba med hållbara transportsätt. De diskuterar centrala teman som har påverkat vårt synsätt på fenomenet och som kan ha gjort att det har kommit att bli mer kulturellt avvikande att lifta idag än vad det varit tidigare (Chester & Smith 2001: 1.1f). Deras artikel är relevant för mitt arbete och analys då de konkret går in på mötet mellan liftaren och föraren, hur situationen kan se ut, vad den baseras på samt vad den skapar.

Jag ser min uppsats som sammanlänkad till ovanstående arbeten. En avsikt med min studie är att bidra till det etnologiska forskningsfältet som kretsar kring resande. Det vardagliga resandet är omfattande och därför vill jag bidra med ökad kunskap om liftning som det finns överraskande lite forskning om. Jag vill bidra till detta kunskapsområde då liftningen skapar möten mellan individer som tidigare inte har någon relation alls, men som genom detta resesätt interagerar med varandra och på så sätt delar en resa tillsammans.

## 1.5 Teoretiska perspektiv

### Orientering och desorientering

Som teoretisk utgångspunkt i denna studie har jag tagit hjälp av Sara Ahmed, fenomenolog och professor i ras- och kulturstudier, och hennes teorier och begrepp om hur kroppar är situerade i tid och rum. I hennes bok *Queer phenomenology: orientations, objects, others* (2006) undersöker Ahmed begreppet ”orientation”, som jag i denna uppsats har valt att benämna ”orientering”, vilket menas den riktning som gör att vi kan orientera oss i världen. Låt säga att vi har en bild på en bil framför oss. Omedelbart framkallas känslor som relaterar till objektet. Men finns det egentligen autentiska känslor? Vi kan inte förneka att känslor känns autentiska. Det som krävs för att förstå dem är att de ingår i ett större sammanhang och att de föreställningar som finns kring fenomenet förstärker känslorna. Vi behöver sätta dem i ett historiskt och större sammanhang för att klargöra dessa föreställningar. Vi är alla riktade mot ting och dessa ting gör intryck på oss. Medvetandet orienterar sig mot objekten dvs. medvetandet får en världslig dimension. Medvetandet skapar en uppfattning som även involverar vilka vi är och var vi är. Detta gör att vi tolkar på olika eller liknande sätt samt att vi sätter oss i en position till objektet (Ahmed 2006: 27f). Ahmed beskriver konceptet orientering och hur queerstudier kan komma i

närmare dialog med fenomenologi. I boken förenar hon marxism med feministisk teori där hon undersöker hur begreppet kan bero på former av arbete, vilket är reglerat av bakgrunden (Ibid: 23).

Ahmeds poäng kan sammanfattas: riktningar involverar olika sätt att registrera närheten till objekt och andra människor. Riktningarna skapar hur vi orienterar oss i olika situationer och rum, men de skapar också den förståelse som vi har för världen och som formar vår energi och uppmärksamhet mot objekt och andra människor (Ibid 2006: 1ff). När vi alltid är riktade mot någonting gör det också att andra ting försvinner ut i periferin. För att förstå riktningen behöver vi också förstå känslan av att vara i ”fel riktning”, att vara desorienterad. När vi är på den rätta vägen kanske det inte ens är något vi reflekterar över. Det är när vi först hamnar fel som andra känslor framkallas. Det blir som ett avbrott i riktningen och detta innebär att vi vet skillnaderna mellan vad som anses vara rätt och fel, och hur det bör kännas, alltså vilka normer som ska efterföljas (Ibid: 6).

Med hjälp av Ahmeds teori om orientering och hur riktningar skapas i livet vill jag i relation till liftningen undersöka hur fenomenet kan analyseras från ett större perspektiv. Jag kommer att arbeta utifrån att liftningen är en riktning som människan orienterar sig mot eller bort ifrån. Bilen som objekt är centralt i detta sammanhang då det är det fysiska objektet som kroppen enligt normen orienterar sig mot och som är den givna varan att konsumera. Liftningen och bilismen kan ses som två parallella riktningar, men där bilismen är betydligt mer dominerande.

Tillsammans med begreppet orientering kommer Ahmeds tankegångar kring känslor föras in i undersökningen där känslorna gentemot fenomenet formar och återskapar företeelsen. I Ahmeds tidigare bok *The Cultural Politics of Emotion* (2004) är begreppet orientering också centralt och även här arbetar hon med ett fenomenologiskt perspektiv där känslor är medvetna och direkt riktade mot objekt. Om vi känner rädsla så är det en rädsla för någonting. Hon menar att känslor är riktade mot de objekt vi kommer i kontakt med. Objekten i sin tur gör att vi sedan riktar oss bort från dessa objekt som då t.ex. ger oss rädsla. Ahmed undersöker hur känslor skapar ”utsidan” hos individen och den kollektiva kroppen. Det skapas ett ”vi” och ”dom” i relation till de känslor som skapas. De som tillhör ”vi”-gruppen är en grupp av subjekt som karaktäriserar sig med den nationella kroppen, en nationell karaktär. De som då är normbrytande kroppar betraktas som ”bodies out of place” (Ahmed 2004: 1ff).

Ahmeds modell om sociala känslor handlar om att de skapar en yta med gränser som tillåter oss att skilja på insidan och utsidan, att känslor inte är någonting som jag eller vi har. Det handlar om hur vi blir påverkade och hur vi besvarar objekt och andra individer. Känslorna kring objekten ger en effekt som skapar cirkulation, att det är objektens känslor som cirkulerar, snarare än att det är känslorna som gör det (Ibid: 10f). Ahmed menar att känslor fungerar som ett slags kapital. Hon hämtar inspiration från kapitallogiken som Karl Marx utreder i *Kapitalet* (1867) där begreppet kapital ses som en värdemassa som expanderar genom sin egen cirkulation. Marx menar att varor och pengar cirkulerar och därmed skapar ökad rikedom, att pengar omsätts i varor som sedan omvandlas till mer pengar. Ahmed identifierar en liknande logik för hur rörelsen mellan olika objekt, tecken, omvandlas och får ett högre värde över tid. Det är alltså genom tecknens cirkulation som deras värde blir större (Ibid: 45).

I samklang med Ahmeds teorier kring känslornas cirkulation kommer även sociologen Zygmunt Bauman föras in i diskussionen kring känslan rädsla för att undersöka hur den förknippas med liftningen. Bauman skriver i *Flytande rädsla* (2007) att rädslan är som mest fruktansvärd när den är oklar och diffus. Bauman förklarar vad härledd rädsla innebär, en känsla som bäst beskrivs som en hopplöshet inför faran; en osäkerhet och sårbarhet. Osäkerheten som i att världen är full av faror som kan ”slå till” när som helst, och sårbarheten som i att om faran slår till finns det ingen flyktväg. Denna upplevelse baseras också på bristande tillit till de institutioner vars syfte är att garantera säkerhet mer än på de faktiska hotens omfattning (Bauman 2007: 8f).

## Gästfrihet och gåvoutbyte

För att undersöka och förklara hur mötet mellan liftaren och föraren utformas och vad det innebär kommer Jacques Derridas och Marcel Mauss teorier vägleda mig vidare in i min undersökning, vars teorier jag nedan kommer att redogöra.

Derridas bok *Of Hospitality* inkluderar två utvalda föreläsningar av Derrida ifrån 1995-1996 där även Anne Dufourmantelle, en av hans elever, kompletterar hans ord med en epilog. I boken diskuterar Derrida den inbjudna besökaren som avviker i sitt beteende. Men vilka är avvikelserna? Och vart leder processerna av gästfrihet? Det är frågor han ställer. Han menar att det är som att gå från en svårighet till en annan. Det är som att gästfriheten är omöjlig och att det är lagen om gästfrihet som definierar denna omöjlighet. Han menar att det finns lagar om

gästfrihet som baseras på markerade gränser, befogenheter, rättigheter och skyldigheter. Låt oss säga att vi välkomnar den som kommer. Oavsett föreställningar eller förväntningar, oavsett om det är en främling, en inbjuden gäst, en människa, ett djur, död eller levande, så blir det en konflikt i gästfriheten (Derrida 2000: 75f). Derrida menar att frågan om gästfrihet innehåller en motsägelse, en olöst motsägelse. Det finns en lag i "The laws of hospitality", vilket är "The Law", som står över alla andra lagar och som är den villkorlösa gästfriheten. De andra lagarna står i relation till The Law, där de hotar och underminerar den. De är de villkorliga rättigheterna och plikterna som fastställs i kulturella lagar (Ibid: 77ff). Men dessa lagar kan inte längre vara lagar av gästfrihet om de inte påverkades av The Law. Dessa två led går alltså inte att separera, de är motsägelser samtidigt som de arbetar och skapar varandra. Gästfrihet är ingen skyldighet och innebär inte att en skuld betalas. Denna villkorlösa lag är utan tvång (Ibid: 81ff). Derridas perspektiv på gästfrihet kan i samband med liftningen förklara hur mötet genererar positioner och hur de följs enligt gästfrihetens regler. Derrida menar att gästfriheten är svår att uppnå då den formas av regler som skapar fientlighet om de inte efterföljs. Liftningen kan genom detta synsätt baseras på gästfriheten där The Law reglerar hur mötet mellan dem utformas.

Marcel Mauss Gåvan är lika aktuell idag som när den utgavs 1925. Genom noggranna undersökningar av gåvoinstitutionen vill Mauss analysera samhället som ett löst fördelningsproblem genom utbyte av gåvor samt visa hur denna institution fungerar i andra ekonomier. Mauss menar att gåvoutbytet följer vissa regler som han kallar gåvans normer. Dessa normer är: 1. Det är en plikt att ge en gåva. 2. Det är en plikt att ta emot gåvor. 3. Det är en plikt att ge gengåvor. Om dessa normer inte efterföljs skapas fientlighet mellan motparterna. Svaret som Mauss ger på frågan: Vad är en gåva? kan förenklat förklaras vara ett objekt eller prestation som förmedlas i enlighet med gåvans normer. Det går inte att bara studera själva objektet eller de sociala relationerna mellan parterna. Mauss använder en semiotisk utgångspunkt i sin analys. Semiotiken behandlar betydelsebärande system, där gåvoinstitutionen är ett sådant system. Gåvoobjektet bär på tecken och gåvans normer är dess regelsystem. Mauss menar att gåvan bestämmer status genom detta system. När en relation skapas genom ett gåvoutbyte är det mottagaren av en gåva med högsta värdet, som får lägre status. När statusen är etablerad får högstatuspersonen ut större värde vid de kommande gåvoutbytena (Mauss 1997: 9ff). Mauss teorier är relevanta för min studie då hans tankesätt kan hjälpa mig att analysera mötet som

utformar sig mellan föraren och liftaren samt det utbytet som sker mellan dem. Jag utgår ifrån att parternas utbyte följer vad Mauss kallar gåvan normer. Fenomenet baseras på att föraren ger den första gåvan, att transportera liftaren, och att liftaren har ett val, att ta emot gåvan eller avvisa den. Därefter om liftaren väljer att ta emot gåvan att bli transporterad så skapas det ytterligare ett utbyte som representerar liftarens gengåva.

## 1.6 Disposition

Utöver inledningen har uppsatsen tre tematiska kapitel samt ett avslutande kapitel. I de första tre kapitlen presenteras och analyseras undersökningens empiriska material. I det första redogörs hur bilismens utveckling har kommit att påverka liftningen som fenomen med hjälp av Sara Ahmeds teorier om orientering. Här avser jag att svara på frågan på vilket sätt liftningen kan ses som ett kulturellt avvikande resesätt. I det andra kapitlet analyseras känslan rädsla i förhållande till liftningen. Jag kommer ta hjälp av Ahmed och hennes teorier kring känslor samt Zygmunt Baumans perspektiv på känslan rädsla. Detta kapitel avser att svara på frågan på vilket sätt rädsla förknippas med fenomenet och av vem. Det tredje kapitlet ämnar åt att beskriva mötet mellan liftaren och föraren och svara på frågan på vilket sätt mötet utformas och vad det baseras på. Här för jag in Jacques Derrida och Marcel Mauss i diskussionen. I det sista kapitlet diskuterar jag mina resultat.

## 2. Den rätta vägen

### 2.1 Bilens framväxt

Första gången en bil visades upp i Sverige var på en utställning i Göteborg 1891 och fem år senare importerades den första privatägda bilen av en stockholmare. I den tidiga bilismens ålder betraktades bilen med förakt och avsky. Landsbygdsbefolkningen ansåg att bilen skapade oreda på de trånga vägarna och dessutom var det den rika överklassen, uppfattad som en högfärdig aristokrati, som körde dem. Under 1920- och 1930-talen utvecklades bilen till en mer självklar del i Sverige och dess uppbyggnad. Allt fler människor köpte bil, inte bara överklassen. Bilen användes för privata ändamål, men även inom allt fler yrkesområden. Vid andra världskrigets utbrott stannade bilens framväxt. Sverige hade byggt upp en grund för en folklig bilism, men det var inte förrän på 50-talet som massbilismen i Sverige tog fart på allvar (Andréasson 2000: 74ff). In på 60-talet var utvecklingsoptimismen fortfarande på topp och framtidstron stark. Den materiella välfärden utvecklades i samma riktning i allt snabbare takt. Det var alltså under dessa två decennier som massbilismen utvecklades i samtliga samhällsklasser. Bilen spelade en stor roll i många människors vardagsliv. Samhället byggdes upp och baserades i stor utsträckning på en omfattande privatbilism (Ibid: 79f). Bilen var eftertraktad och möjligheterna att köpa en bil för att sedan resa vart som helst laddades med höga värden, såväl känslö- som statusmässiga. Framtidsbilden var ett samhälle med bilen som utgjorde det främsta transportsättet och med kollektivtrafiken som ett komplement (Ibid: 83f). Nu som då är bilen fortfarande en vara som bär på många symboler och betydelser. Graeme Chester och David Smith menar i artikeln *The Neglected Art of Hitchhiking: Risk, Trust and Sustainability* att bilden av bilen kvarstår och visar att fordonet är den största posten för individuell konsumtion. Bilen ger sin ägare/användare status genom värden som den ska signalera t.ex. hastighet, säkerhet, klass, frihet, kön, familj etc. Bilismen är den dominerande formen av transport vars framgångar också har gjort att andra alternativ marginaliseras, som cykling, promenader, buss, tåg och liftning (Chester & Smith 2001: 4.3).

Utvecklingen av den ständigt ökade individualismen som har skett och sker i vårt samhälle är viktig i förhållandet till bilen. Denna utveckling har växt parallellt med massbilismens etablering och kan uttrycka sig likt en paradox då bilens framväxt går att se som en omfattande kollektiv rörelse, samtidigt som det har givit sina användare en möjlighet att utveckla sin individualitet. Håkan Andréasson menar att det är viktigt att ta hänsyn till detta för att förstå bilens betydelse

för den moderna människan. Hos den enskilde bilisten ger det sig tillkänna genom behovet av att vara själv, vara privat, vid resandet. Detta är en viktig aspekt i relationen till förhållandet som finns till de kollektiva alternativen. Behovet av att resa själv kan också beskrivas som behovet av eget ”revir”. Det egna reviret är en kulturell konstruktion som påverkar våra dagliga resvanor (Ibid: 68ff). En informant berättar generat att hen inte har ett körkort. För informanten har liftningen alltid har varit ett naturligt sätt att transportera sig på, men samtidigt finns det en känsla av förpliktelse att ta körkort. Hen upplever en förväntan av omgivningen att när en kommer upp i åldern för att börja övningsköra ska en också göra det, vilket ska generera i ett körkort (Informant 1). Omgivningens strävan efter att ta körkort uppfattas som stor av informanten. Det egna reviret, eller möjligheten till det egna reviret, kan betraktas som eftersträvansvärt då bilens betydelse för den moderna människan uttrycker sig i de värden som bilen bär. Att informanten ser sitt avslöjande som genant kan förstås genom att hen inte följer denna kollektiva rörelse som baseras på en strävan och ett behov av eget revir som genomsyrar samhället.

Avsikten med att redogöra bilens historia är att ge en förståelse kring bilens utveckling och hur den påverkar samhällets uppbyggnad. Med bilens framväxt påverkades också samhällsplaneringen och bilen som objekt kom att bli en självklarhet i många människors hem och vardag. Med Ahmeds terminologi kan man säga att det skapades en riktning baserad både på känslor men också på bekvämlighet och status. För att förstå Ahmeds begrepp orientering och de riktningar som skapas måste en också förstå bakgrunden till vilka de är upprättade efter. Denna bakgrund är relevant både på det individuella planet men också till samhällets uppbyggnad. Litteraturvetaren och författaren Nina Björk beskriver i sin bok *Lyckliga i alla sina dagar* om Karl Marxs klassiska undersökning av det kapitalistiska systemet från *Kapitalet* (1867). Björk skriver att vi vet att varan och konsumtionen står i centrum för vår samhälleliga existens. Och vi vet att vi lever under ett kapitalistiskt produktionssätt som kräver två saker av oss som människor. Att vi ska lönearbeta och att vi ska konsumera. Att dessa två aktiviteter görs till en naturlig del av livet är ett funktionellt imperativ för reproduktionen av det kapitalistiska produktionssättet (Björk 2012: 40ff). Olika varor riktar sig mot människan, vilket skapar givna riktningar där konsumtionen kan ses som en sådan given riktning. Det skapas en norm att konsumera en bil. Det betyder att om en person, likt informanten som genant avslöjar att hen inte tagit körkort, avbryter denna riktning som baseras på konsumtion kan det anses som avvikande av samhället.



## 2.2 Ett avvikande resesätt

Om vår bakgrund är att vi har levt och att vi lever under det kapitalistiska produktionssättet samt att detta skapar riktningar för hur vi ska orientera oss i livet, vad innebär det för fenomenet liftning? Hur orienterar sig mina informanter enligt Ahmeds begrepp? Ahmed menar att objekt skapar en dragningskraft där vår omgivning talar om för oss att ”detta är den rätta vägen”. Vårt medvetande får en bestämd riktning och andra alternativ kan lättare uteslutas (Ahmed 2006: 27). En informant förklarar sin uppfattning av liftningen på följande sätt:

Det enda är väl att liftningen någonstans motsäger det här välordnade och organiserade livet vi lever. Den idén, som jag nämnde innan, att jag kan göra det när jag vill, att det är på mina egna villkor, men allt ska vara så välordnat. Det motsäger vårt välordnade samhälle om att allt ska vara stöpt i en viss form. Det finns andra alternativ. (Informant 1)

Informanten uttrycker en annan riktning, ett annat sätt, som går emot vad hen uppfattar som det välordnade och organiserade samhället. Den stöpta formen som informanten syftar på innebär kravet på konsumtion, och att vi ska konsumera rätt. Denna konsumtion innebär i detta fall t.ex. att köpa en biljett till kollektivt färdmedel eller eget färdmedel. Andra resealternativ där detta inte ingår är en avvikelse. Kroppar som tar denna normbrytande riktning beskriver Ahmed som ”bodies out of place”. I fallet med liftningen, i den kontext jag undersöker den, är mina informanter ”bodies out of place” avsiktligt. De väljer medvetet att avvika från de givna resesätten. De kroppar som intar rätt riktning är alltså konsumenterna som riktar sig mot bilen som objekt och transportsätt. Här skapas det ett ”vi” och ett ”dom”, som Ahmed beskriver det, där ”vi”-gruppen karaktäriserar sig med den nationella kroppen, en nationell karaktär som gör rätt, medan den andra gruppen, de normbrytande, intar fel riktning (Ahmed 2004: 1ff).

Mina informanter menar att det främsta syftet med att välja liftningen som resesätt är det betydelsefulla mötet med olika människor som skapas längs med vägen. Det blir ett äventyr, en frihet och ett spännande sätt att möta nya människor på. Själva transporten från destination A till B upplever de som sekundär. Det är mötet och äventyret som står i fokus. Denna äventyrssdiskurs kan till stora delar härledas ur de skönlitterära skildringar, som Kerouacs *On the road* (1957), som florerar i populärkulturen. En informant som agerat förare i liftningssituationen förklarar att rimligheten i att fylla bilen istället för att köra med tomma platser också varit en anledning till att stanna till och plocka upp liftare (Informant 2). Givetvis är det en skillnad mellan att lifta om en

faktiskt har pengar och vill uppleva ett äventyr kontra om en behöver göra det av ekonomiska skäl (Informant 3). En annan informant menar att det har varit fall där hen har liftat på grund av ekonomiska skäl, men att majoriteten av gångerna har det varit för upplevelsen och det spännande mötet med en ny människa (Informant 4).

Att bryta mot den givna riktningen kan bero på ens eget val att se bortom ”den rätta vägen”. Det kan handla om sökandet efter spännande upplevelser och möten som gör att en blir ”a body out of place”. Informanterna förklarar att attityden mot liftningen de mottagit av sin omgivning är att det är farligt och riskfyllt. Det är en dominerande negativ bild som cirkulerar och överförs på andra människor (Informant 1). Den vanliga uppfattningen är att det är ett resesätt som bör undvikas, vilket sporrade en informant till att motbevisa att liftningen inte är ett sämre resesätt. Informanten förklarar sitt syfte med att börja lifta:

Jag ville inte lita på mina föräldrar om att det var jättefarligt. Det vill jag ta reda på själv. Och sen var det ju inte farligt, eller alltså man behöver vara medveten om riskerna, men då var det inte så farligt. Men det är också viktigt att man kan lita på andra folk. Annars är det ju ingen mening med allt. (Informant 3)

Informantens föräldrars föreställning om liftningen som farlig kom inte att forma informantens val av resesätt. Ur citatet kan en tolka att risken och hotet utgörs av föraren och att informanten är medveten om detta, men vill demonstrera att pålitligheten är det som är viktigt. Informanten bortser från den negativa bilden och ser den egna erfarenheten av fenomenet som betydelsefull. Om du står där längst vägen och inte har fullföljt din plikt som människa, alltså att konsumera som Nina Björk beskriver det, kan liftaren ses som kulturellt avvikande. Själva handlandet i att inte välja att konsumera en biljett trots att en ska resa är som att konsumera utan att köpa, vilket vårt samhälle inte bygger på. Liftaren utnyttjar den som faktiskt har konsumerat. Är det därför det existerar en attityd om att liftning är något en bör undvika? En informant förklarar:

Ur en politisk synvinkel tror jag att det snarare handlar om att det är icke-kapitalistiskt. Icke-kapitalistiskt som i att du gör någonting för en medmänniska utan att kräva någonting tillbaka. Eller liksom att det en får tillbaka är gemenskap och ett socialt sammanhang och det i sig är ju så antikapitalistiskt det kan bli. (Informant 4)

Informanten menar att eftersom liftningen går emot hur det kapitalistiska produktionssättet vill att vi ska transportera oss på medför det att liftningen inte ingår i det ”normala” resesättet, att den inte följer den givna riktningen. Informanten ser liftningen som en icke-kapitalistisk handling där det skapas ett socialt sammanhang som baseras på mötet mellan liftaren och föraren. Det skapas en gemenskap genom att den givna riktningen bryts. Informanten menar att den som gör någonting gör det utan att kräva någonting tillbaka. Men sker det verkligen ett utbyte i mötet utan att det krävs en motprestation? I det fjärde kapitlet går jag närmare in på hur mötet utformas samt vad det genererar.

Detta kapitel har undersökt hur bilens framväxt har påverkat liftningen som resesätt. Bilkonsumtionen har utvecklats till en norm, en dominerande riktning, som reproduceras av samhällets bakgrund, det kapitalistiska produktionssättet. Liftningen marginaliseras då det står utanför de rätta resealternativen, och dess användare väljer detta resesätt på grund utav det oväntade mötet som sker längs med vägen samt äventyret som tillkommer med det. De avviker avsiktligt och avbryter den givna riktningen. I nästa kapitel kommer jag beskriva och analysera känslan rädsla som cirkulerar kring liftningen, hur omgivningen formas av ett risktänkande samt hur mina informanter förhåller sig till detta.

### 3. Känslan av att vara rätt eller fel

#### 3.1 Rädslans cirkulation

Frågan om att vara orienterad, att röra sig i rätt riktning, innebär inte bara att en vet den rätta vägen, utan också känslan av att vara rätt. När det finns en känsla kopplad till vad som är rätt existerar det även en känsla till att vara fel, av att vara desorienterad (Ahmed 2004: 6f). Mina informanter har mött attityden att liftning är någonting farligt. När någonting är farligt är det vanligtvis känslan av rädsla som framträder. Men enligt informanterna är det inte de själva som känner denna rädsla, utan omgivningen, och ofta familjemedlemmar. En informant förklarar att hans mamma är emot att hen liftar. Hon anser det vara för farligt (Informant 4).

Det är känslan av rädsla som i fallet med liftning talar om för oss att det känns fel. Men om liftarna själva inte beskriver fenomenet tillsammans med rädsla, på vilket sätt kopplas liftning och denna känsla då samman? I detta kapitel kommer jag undersöka känslan rädsla i relation till liftningen samt vad det är med liftningen som framkallar rädsla.

Enligt Ahmed handlar känslor om hur vi blir påverkade samt hur vi besvarar andra objekt och individer. Olika objekt, tecken, kan ses som en värdemassa som expanderar genom sin egen cirkulation (Ahmed 2004: 45). En föreställning om att det är farligt att lifta, kan vara en subjektivt hållen åsikt som producerar vissa känslor hos subjektet. När denna rädsla däremot börjar cirkulera i exempelvis massmedier eller folksägnor, påbörjar sådana känslor en expansiv förökning – de blir till grund för lagförslag, information till allmänheten etc. Föreställningen ”det är farligt att lifta” är ett tecken som blir mer omfattande än tidigare genom denna cirkulation. Föreställningen om att det är farligt blir starkare. Med Ahmeds perspektiv på hur känslor cirkulerar liksom kapitallogiken kan vi se hur känslor appliceras på fenomen som påverkas av riktningar och den samhälleliga bakgrunden. Men vad definieras som kulturbunden rädsla? Etnologen och folkloristen Jochum Stattin skriver i *Från gastkramning till gatuvåld* (1990) att rädsla hänger samman med vår uppfattning om faror. Det kan vara fysiska faror som handlar om överlevnad eller situationer där vi känner otrygghet. Många av våra rädslor är kulturellt betingade, att förutfattade meningar cirkulerar liksom rykten och myter, som gör att människor lär sig att vara rädda. När olyckliga händelser inträffar utgör det en grund för olika generaliseringar (Stattin 1990: 94f). I likhet med Stattin menar även sociologen Frank Furedi att själva definitionen av risk springer ur den tid den existerar i. Den förändras alltså ständigt och existerar

i relation till specifika kontexter och samhällen. Varje tid har sina egna fador och föreställningar kring vad som är riskabelt och farligt (Furedi 2005: 17). I Furedis bok *Culture of Fear* (2005) skriver han om vårt samhälles samtida rädslor, om hur personlig säkerhet är något som vi värderar allt högre och som har stor inverkan på vårt sociala och kulturella liv. Uttrycket ”better safe than sorry” har blivit en grundläggande princip i det vardagliga livet och genom medier matas vi dagligen med nya risker som existerar runt omkring oss. Att göra en säkerhetsutvärdering av allt som existerar är som att definiera karaktären av vårt samtida samhälle. Furedi menar att vi idag lever i ett risksamhälle, där den här synen på risk utgör ett stort problem. I varje bokhandel kan en finna ett stort antal böcker som är relaterat till risk och riskperspektiv. Det är som att vi skulle leva i en värld med fler risker än vad vi har gjort tidigare i vår historia (Ibid:1ff).

Då det redan cirkulerar en känsla av rädsla inför liftningen gör det också att liftaren ser sig själv och sin roll som normbrytande. En informant förklarar att en återkommande berättelse är att ett värtecken är när det existerar vägpirater längs med vägarna, och att hen förknippar detta med sin position som liftare (Informant 1). Enligt polisens hemsida beskrivs vägpirater som ”kriminella personer som lurar till sig kontanter eller bensin med hjälp av falskt guld utmed bilvägarna. De ger sken av att behöva hjälp, men rådet är att inte stanna om du är osäker” (Polisen, 2016). Polisen råder bilisten att vara vaksam längst med vägen, och att det är bättre att ringa polisen om personerna verkar vara oärliga. Vad baseras denna oärlighet på? Och hur påverkar synen på vägpirater rädslan mot liftningen? Informanten fortsätter:

Som jag sa innan med vägpiraterna, man har någon slags idé om att det finns ett antal människor som man definierar och som man upplever skapar en otrygghet och så tar man den känslan och projicerar. För man vet ju faktiskt inte vem det är man plockar upp, och det omvända. Fast vadå, vi vet ju inte vem vi går hem till heller om man träffar någon. Som jag sa innan kan vi ju inte gå runt och tro att alla har baktankar på något sätt.  
(Informant 1)

Det är ett antal människor som definieras och upplevs skapa en otrygghet. Det är rädslan som strukturerar handlingarna, för enligt polisens hemsida kan en liftare tolkas som en möjlig

vägpirat, en kriminell person, som ger sken av att behöva hjälp men som egentligen har andra motiv.

### 3.2 Främlingen som farhågan

Då varje kontext och samhälle har fador och rädslor som förändras i den tid den existerar i kan liftningen betraktas som ett fenomen som idag uppfattas som farligt. Dock existerar det ett risktänkande hos informanterna där de menar att det är viktigt att vara medveten om att en kan utsättas för en farlig situation, men att det är tilliten gentemot den andra parten som är det viktigaste.

Jag tror att han [föräldern] är präglad av att det är farligt. Att det är så man blir mördad, eller att våldtäkter händer. Alltså om du är instängd i en bil, med en främling. Och just det här med att vem som helst kan plocka upp dig. Det är också viktigt att komma ihåg att du inte måste hoppa in i den bilen. Det är ditt val, och du ska gå mycket på din magkänsla i den situationen. Och om du känner att det är fel, då säger du bara ”nej tack”. Och det är ingenting mer med det. (Informant 5)

Här förklarar en annan informant hans förälders inställning gentemot liftningen. Rädslan produceras av vad som kan hända när en är instängd i en bil med en främling och att denna främling är ingen man ska lita på, vem som helst kan plocka upp en. Informanten vill tydligt klargöra att det är ens eget val att kliva in i bilen eller inte, att det är magkänslan som berättar vad som är rätt och fel. På så vis kan den rätta känslan infinna sig hos personen. Den rätta känslan är den som Ahmed menar cirkulerar, och när det cirkulerar tecken om att ”det är farligt att lifta” bekräftar det den rätta känslan och gör den starkare. Eftersom att vi lever i ett risksamhälle, enligt Furedi, gör det också att vår tillit mot denna främling är svag. Informanten menar att farhågan eller risken i denna situation är knuten till just främlingen och att en inte kan veta hans motiv till att stanna och plocka upp liftaren.

Vad som gör vår värld så sårbar är främst de faror som inte är kalkylerbara. Zygmunt Bauman kallar detta en osäkerhet under ett annat namn. De ovissheter till faror som vi fruktar mest sprids genom att de expanderar och får större betydelse ju längre bort från den handlande och handlingen den befinner sig. Bauman menar att känslorna inför faran, ovissheten, växer när det rumsliga avståndet ökar. Och när det tidsliga avståndet ökar, ökar också mystiken hos framtiden

som är omöjligt att få kunskap om (Bauman 2007: 114ff). Främlingen utgör den oberäkneliga eller möjliga faran i liftningen, främlingen som både liftaren och föraren träffar i mötet. Bauman skriver att den moderna varianten av rädsla regleras av en tro på mänsklig ondskas. Samhället genomsyras av en misstanke om onda gärningar från grupper och kategorier av människor. Detta grundas i att den moderna människan uppmuntras och pressas dagligen till att se till sina egna intressen och sin egen tillfredsställelse först samt att se till andras intressen och tillfredsställelse i den mån det påverkar deras egna. Genom detta tror många att alla andra också genomsyras av detta tankesätt och därmed styrs av liknande egoistiska motiv. I ett sådant individualistiskt samhälle tenderar mänskligt sällskap innehålla fällor och ondskefulla baktankar (Ibid: 152).

Vad som lockar mina informanter till att lifta är den ovisshet som existerar kring mötet, men det är också den som skrämmer personer som inte har "utsatt" sig för liftningen. En informant menar att under de senaste åren har liftningen gått från att vara enkel till att vara svår. Skillnaden, menar hen, är tydlig i hur attityden som liftaren möts av längs med vägen ser annorlunda ut, men även i hur det pratas och skrivs om liftaren, främlingen, den okända personen som ofta benämns som "luffare" (Informant 4). Främlingen är farhågan som inte går att kontrollera. Främlingen är osäkerheten fast med ett annat namn.

Jag tror att mycket kommer ifrån media. Media och filmer säger ju till en att vara rädd för främlingar, att främlingar är farliga. Och det följer väl med ganska mycket. Liksom hoppa inte in i någon annans bil. Prata inte med vem som helst. Just i Sverige också, är vi väldigt "det här är mitt revir. Kom inte in här". (Informant 5)

I likhet med hur Bauman förklarar att samhället genomsyras av ett individualistiskt tankesätt där det egna intresset går först och att en handlar efter egoistiska motiv, menar informanten att massmedier lär oss att det är farligt att lita på andra, att dessa andra (främlingar) har en baktanke och onda avsikter. Alltså när en förare stannar för att plocka upp en liftare har hen stannat med egoistiska motiv vilket direkt kopplas till fara i denna situation och vice-versa. En av mina informanter som agerat förare i liftningssituationen menar att hen faktiskt hade en egoistisk baktanke med att plocka upp en liftare:

Sen tror jag det är mycket med samma psykologi som med välgörenhet. Att man kan klappa sig själv på axeln. Man har hjälpt någon. Det finns säkert egoistiska motiv också när man plockar upp. Jag tror det var därför vi inte ville prata om bensinpengar när de hoppade in i bilen för det skulle liksom ta bort hela grejen. (Informant 2)

Informanten fick känslan av att ha gjort liftaren en tjänst, av att ha gett något till den andra personen, som välgörenhet och en hjälpare hand. En informant som agerat som liftare menar att under resans gång avhandlas en mängd olika samtalsämnen, och om det uppstår en längre pinsam tystnad kanske föraren har plockat upp för det tysta sällskapet skull. Vi alla är olika, poängterar informanten, även i liftningssituationen (Informant 1). I föregående citat nämner informanten bilen som ett revir, vilket kan ses som ett begränsat utrymme tillhörande föraren. Vem är då välkommen in i detta revir och på vems villkor baseras då mötet på? Om föraren väljer att avvika från det individualistiska sättet att resa och istället spontant plockar upp en liftare, som också valt att avvika från det vanliga resesättet, hur kan då denna specifika mötessituation se ut?

Detta kapitel har redogjort för hur liftningen som social situation baseras på ett risktänkande och ett bristande förtroende mellan parterna. Föreställningen om att det är farligt att lifta cirkulerar och expanderar genom sin egen cirkulation, vilket gör att känslan rädsla blir mer omfattande än tidigare. Främlingen som både liftaren och föraren träffar i mötet kan vara en möjlig fara. När liftaren väl satt sig i förarens bil har hen accepterat och välkomnat främlingen i hans eller hennes privata utrymme där ingen av parterna har visshet om den andra partens motiv eller avsikt. Följande kapitel går djupare in på hur mötet kan utformas och hur detta påverkar mina informanternas benägenhet att lifta.



## 4. Mötet

Jag och min resepartner har några få mil kvar till vår slutdestination Barcelona. En äldre man och en yngre kvinna plockar upp oss utanför en bensinmack. Vi kliver in i baksätet till deras BMW som har den nyinköpta semesterbilen på släp. Vi pratar om den nyinköpta bilen, men därefter är det som att vi gjort slut på samtalsämnen utan att ha pratat med varandra. Jag känner mig smutsig mot bilens blanka och svarta lädersäten. Kvinnan passar upp på mannen med cigaretter och dryck när han lyfter upp den högra handen som en signal. De visar inga tecken på att vilja påbörja en konversation. Stämningen är stel och ansträngd. Vi sitter tysta i baksätet och vill inte bryta den tystnad som uppfattas som bekväm av förarna.

I detta kapitel vill jag analysera och undersöka mötet och den relation som skapas mellan liftaren och föraren. På vilket sätt utformas mötet? Hur kan de olika positionerna tolkas?

### 4.1 Mästaren och gästen

Den vardagliga bilismen utgörs främst av bilar där föraren är den enda personen i bilen. Individualismens betydelse i resandet är stor och har fått en stark position, menar Håkan Andréasson. När bilen används sker det tveklöst i det offentliga rummet, men genom att föraren sitter i bilen, i sitt eget revir, kan distansen till omgivningen kännas längre än vad den faktiskt är (Andréasson 2000: 176f). Det existerar en barriär som den bilism som hittills utvecklats har svårt att ta sig över, nämligen samåkningen. Samåkning har visserligen uppmärksammats i viss mån, men det stora genomslaget tycks ha uteblivet. Trots ekonomiskt rationella fördelar, tycks alternativet ha svårt att ta sig över det ensamma resandets tröskel (Ibid: 183f). Det byggs upp ytterligare en barriär, en kulturell sådan, där det vardagliga resandet baseras på bilistens egna villkor och vanor. På det sättet kan bilen som plats ses som ett utrymme för introverta handlingar snarare än extroverta (Ibid: 187).

En informant som agerat förare i denna situation förklarar att det är föraren som har den största makten i mötet just för att det är föraren som ser liftaren och sedan har ett val, att stanna eller fortsätta köra (Informant 2). Föraren tar det första beslutet om det ens ska ske ett möte och behåller även initiativet efter att liftaren tagit beslutet att kliva in. Derrida förklarar begreppet ”hospitality”, gästfrihet, med att det alltid finns en maktrelation, en hierarki, mellan gästen och värden, att det finns en ”mästare” i situationen. Derridas poäng är att det måste finnas en mästare

som har makten att ge ett välkomnande. Det gästvänliga uppträdandet underbyggs också av mästarsens försök att hålla gästerna under kontroll efter sina regler (Ibid: 153ff).

I relationen mellan föraren och liftaren blir det tydligt hur föraren intar rollen som mästarsen med den överlägsna kontrollen och att rollen som gästen tillfaller liftaren som får underkasta sig förarens villkor. Föraren har positionen att ge ett välkomnande som Derrida menar står i mästarsens makt att göra. I mötet skapas en hierarki mellan de två parterna. I mina intervjuer har det framgått hur denna hierarki skapas och att liftaren får en känsla av ett underläge. Känslan av underläge genererar känslan av att det finns en skyldighet gentemot föraren och att det därför ska resultera ett utbyte i mötet.

Det finns alltid en underliggande känsla i mig när jag hoppar in i en bil, och det är att nu ska jag vara tacksam, visa respekt. Jag sitter i någon annans bil. Det brukar bli som en jävla intervju där jag frågar ut personen, för att visa respekt. Och göra det till ett utbyte. Så det inte bara är jag som får den här skjutsen, utan föraren ska också känna att ”gud vad kul det var”. (Informant 5)

Informanten vill visa respekt och tacksamhet genom att öppna upp för en konversation. Konversationen blir utbytet då annan form av ”ersättning” uteblir. En annan informant menar att eftersom det inte förväntas någon betalning i form av pengar räknas sällskapet som en given motprestation (Informant 1). Mästarsens position gör föraren till ägaren av konversationen som reglerar dess intimitet och mängden av vad som ska delas. Denna konversation kan i sig ses som en gåva till liftaren, då föraren har privilegiet att styra över utbytet (Huddy 2007: 11). Detta kan bekräftas genom att samtliga av informanterna anser att steget efter att ha klivit in i bilen är att känna av läget i situationen. Liftaren öppnar upp för konversation, men om detta avvisas av föraren så är det accepterat.

Mötet formas även av hur liftaren uppfattar sin egen position och handling. Informanten nedan förklarar att det finns en känsla av att det är lite fult att lifta. Detta kan återknytas till vägpiraterna, som jag diskuterade i föregående kapitel. Det skapas en bild av vad som är fint och fult, rätt och fel, vara förare och vara liftare.

Jag har nog en inbyggd känsla av att det är lite fult att lifta. På något sätt. Jag tror att det är många som ser på det så, och pratar om det till mig på det sättet. Så att be någon ”får jag åka i din bil?” känns som att man inkräktar på någons revir. (Informant 5)

Bilden av liftningen som ett fult resesätt resulterar i att när liftaren ber om att få skjuts skapas det redan där en skyldighet till att åtgärda föraren. Derrida menar att om det ska existera en gästfrihet så ska den inte baseras på skyldighet eller tvång. Gästfriheten innebär att det inte ska finnas en form av skuld till mästarin (Derrida 2000: 83). Detta motsäger mina informanternas upplevelser då de menar att det finns ett behov att ge någonting tillbaka till föraren (jfr Mauss 1997). I citatet kan vi även se att informanten använder ordet ”inkräkta” i samband med ordet revir. Liftaren är en inkräktare i förarens bil. Det spelar alltså ingen större roll att liftaren har blivit välkommen in i bilen, utan redan innan mötet har parterna bestämda roller. Vi kan likna det med att bli inbjuden till någons hem. Där formas gästens beteende direkt och kanske omedvetet. Om gästen avviker från detta beteende kan lagarna om beteendet utformas efter tydligt urskiljas. Men att bli inbjuden till någons hem tillför sällan känslan av att vara en inkräktare. Med tanke på Derridas teori om gästfrihet och mina informanternas utsagor kan det tolkas som att känslan av att vara en inkräktare handlar om att liftaren begär en tjänst, gör en förfrågan om att få hjälp och utnyttja andras konsumtion för att ta sig fram på vägen, att konsumera utan att köpa (som jag diskuterade i kapitel 2).

När liftaren står vid väggkanten med tummen upp kan det även uppfattas som ett slags tiggeri. En informant menade att om hen hade en dålig dag var det inte lägligt att lifta. Att vara social uppfattades som ett krav för att ens ställa sig vid vägen och att det var det minsta en kunde göra eller ge föraren.

Man ska vara jättesocial liksom, och inte ha en dålig dag. Liksom såhär: Nej jag har en dålig dag, jag vill bara vara för mig själv. Man ska vara full av energi och vilja prata med andra människor. Man måste, de kör en någonstans. De gör mig en tjänst. Och då vill man ju i alla fall vara trevlig tillbaka. Man vill inte sitta där och inte kunna ge någonting. (Informant 3)

Det krävs en prestation av liftaren för att åtgärda föraren som utför en tjänst. Informanten ser det nästan som ett tvång att samtala, samt att liftaren behöver leva upp till en roll av vara energifylld. Mötet som skapas följer inte gästfrihetens lag om villkorlösheten och återigen kan vi se hur detta möte baseras på en skyldighet.

Genom att bilisten kan förutsättas ha ett individualistiskt tänkande och ser sin bil som ett revir, som en egen privat värld, är inbjudan till liftaren det första steget mot ett möte. Föraren har makten att välkomna och intar rollen som mästare när liftaren välkomnas som gäst. Hierarkin bekräftas då liftaren upplever ett underläge och en skyldighet till ett visst beteende i och med att föraren gör en tjänst genom att plocka upp liftaren. Detta visar sig i liftarens öppenhet inför en konversation. Samtalet, som förväntas vara trevligt och energifyllt, kompenserar för liftarens position som inkräktare, men även för den bild som liftaren har av sig själv. En informant menar att liftaren förknippas med en ”snyltare”, en inkräktare, och att den starka känslan av att ge tillbaka kommer sig därav (Informant 5). Jochum Stattin skriver att i bondesamhället var det särskilt kringvandrande människor som t.ex. luffare och tiggare som utpekades som farliga. De människor som uppfattades som hotfulla var de som redan var utstötta av samhället, de som inte passade in. Möten med okända människor var präglade av rädsla (Stattin 1990: 44f). Mina informanternas föreställning av dem själva som snyltare, inkräktare och luffare skapar en underposition precis som den Stattin beskriver. En av bondesamhällets rädslor var de kringvandrande och främmande människorna, vilket även kan beskrivas som en av samtidens rädslor.

#### 4.2 Gåvoutbytet

Det centrala i mötet mellan liftaren och föraren är utbytet av en tjänst och en gentjänst. Det är inget utbyte av ett fysiskt objekt utan gåvan från föraren till liftaren är att transportera personen från A till B. Liftarens gåva, som jag nämnde i föregående avsnitt, är att öppna upp för konversation. Marcel Mauss menar att gåvor ofta förefaller frivilliga, men i själva verket ingår speciella förpliktelser både i mottagandet och i givandet. Gåvorna kan förefalla spontana och osjälviska, men kan också ses som påtvingade och i högsta grad själviska. Den vanligaste formen av gåvor som vi känner till är den skänkta presenten. Här menar Mauss att själva givandet är baserat på tvång och ekonomiskt vinningslystnad (Mauss 1997: 16f).

Gåvor behöver inte vara i den fysiska formen av ett objekt köpt på marknaden. Det kan också innebära gåvor i form av prestationer och motprestationer som Mauss kallar ”de totala prestationernas system”, vilka existerar under en täckmantel av att de är frivilliga när det egentligen är strikt förpliktigande och bygger på en risk av privat eller allmän fientlighet. Dessa prestationer och motprestationer kan innebära t.ex. artigheter eller underhållning (Ibid: 19). Mauss menar att gåvor bär på tecken som i sin tur ger dem en status och att det är dess regelsystem som avgör den. Regelsystemet, gåvans normer, riskerar skapa en fientlighet mellan parterna om de inte efterföljs. Han menar att dessa normer innebär gåvan som en plikt, en plikt att ta emot och en plikt att ge gengåvor (Ibid: 9ff). Liftningen rör sig i de totala prestationernas system där motprestationen utgörs av en konversation, vilket kan liknas med artighet och underhållning som Mauss ger exempel på. Eftersom att den första gåvan redan har givits till liftaren, tjänsten att transportera, kvarstår den som gåvan med högst status. När liftaren ger sin gengåva kan föraren antingen följa gåvans normer, plikten att ta emot en gåva, eller välja att avböja den. I detta fall handlar det om att avvisa en konversation, vilket i sin tur kan upplevas som ett obekvämt möte. Informanterna menar att om de hamnar i denna typ av möte där föraren inte bemöter konversationen kan de i sin stilla tystnad ifrågasätta varför personen har plockat upp en liftare (Informant 1). Den tysta stämningen kan liknas med hur det är att befinna sig i en taxi där konversationen inte är lika given. En informant menar att stämningen därmed kan upplevas som stel och påträngande (Informant 5). Konversationen i en taxibil är inte lika given då tjänsten att bli skjutsad av en taxichaufför blir återbetald med pengar. Därför kan den dåliga stämningen som uppstår när föraren inte bemöter liftarens gåva, konversationen, liknas med det som Mauss menar är den fientlighet som skapas mellan parterna när gåvans normer inte efterföljs. Detta kan även liknas med mötet som beskrivs i inledningen till detta kapitel. Förväntan av att det ska ske ett utbyte i form av en konversation är närvarande, vilket genererar i känslan av en stel och ansträngd stämning formad av förarna och för liftaren att efterfölja.

Liftaren har också makt att avvisa en förare som stannar. Det är liftarens beslut om hen vill kliva in eller inte. En informant är tydlig med att förklara att det inte är några problem med att tacka nej till en förares erbjudande om skjuts samt om situationen upplevs okontrollerbar under resans gång be om att få kliva ur bilen. Informantens poäng är att det inte värt att sitta i ett trångt

utrymme och uppleva resan som destruktiv (Informant 4). Men om liftaren beslutar att stanna kvar i bilen förutsätter det en plikt att ge en gengåva i form av kommunikation och respekt gentemot den andra partens utrymme.

Jessica: Men är det lite så då att det är den som kör som bestämmer?

Informant: Ja, jag känner väl att om någon plockar upp mig har jag redan lite skuld till den. Så då vill jag ge dom det.

Jessica: Alltså ge den stämning som den personen vill ha?

Informant: Ja man får respektera det. Och personens space. (Informant 3)

Informanten sammanfattar det tydligt och enkelt. Om en person får åka med en förare så skapas det en skuld redan där. Skulden förväntas att bli återbetalad. Vid vissa tillfällen har det inte bara varit tjänsten att köra liftaren som varit betydande. I citatet nedan förklarar en liftare hur hen har fått känslan av att ”bli räddad”, att föraren ser sin chans att rädda liftaren ifrån denna utsatta situation.

Många tänker att de räddar en. Den inställningen har jag blivit mött av flera gånger, att föraren bara vilken tur att jag kom och plockade upp er för det kunde ha gått illa här. Och ett par frågade om vi inte hade pengar och om de kunde bjuda på lunch. Och vi svarade att vi har pengar men att vi vill lifta, ”Men varför vill ni det?” Alltså att de inte förstår det. Och jag förstår ju att dom frågar varför vi har pengar och varför vi inte gör lätt för oss och köper en biljett. Men det är just det som det handlar om, att man vill ha äventyret. Och inte resa på det ”tråkiga” sättet. (Informant 5)

Rädda liftaren från vad? Rädda liftaren ifrån främlingen, den främling som föraren i citatet ovan menar kan skapa en farlig situation. Föraren känner att hen behöver rädda liftaren, men är själv lika mycket främling för informanten som vilken förare som helst. Föraren ser inte sig själv som ett hot utan snarare som en hjälte som räddar liftaren ifrån det eventuellt farliga möte hen har att vänta. Liftaren är inte den som känner störst rädsla inför mötet. Föraren i det här fallet känner en rädsla, en farhåga, och är till och med redo att rädda liftaren utan att inse att hen redan då är en del av fenomenet och relationen med liftaren. ”Räddningen” kan då också betraktas som en gåva till liftaren som hen har en skyldighet att besvara.

Med Mauss terminologi om gåvoutbytet kan vi tydligt urskilja att mötet mellan liftaren och föraren upprätthålls genom ett utbyte av en tjänst och en prestation. Enligt informanternas berättelser och erfarenheter är det upplevelsen av mötet och insikterna som tillkommer i kommunikationen som är den största gåvan. Livsberättelserna som delas i bilen är det som är givande (Informant 1), samt att det går att ta sig från en destination till en annan utan att spendera en enda krona (Informant 5). Pålitligheten är givetvis också en stor del av relationen, att föraren litar på liftaren och vice-versa. En informant menar att pålitligheten kan kännas som ett stort steg att ta, men att förtroendet leder till att en inte behöver stå längs med vägen, utan istället sitta tillsammans i förarens bil (Informant 3). Motprestationen, liftarens sociala kompetens, kan bedömas som en grund för hur mötet och gåvoutbytet tar form. Kommunikationen mellan parterna skapar den pålitlighet som föraren erhåller som gengåva vilket visar sig i ett beteende format av föraren själv.

## 5. Sammanfattning och slutsatser

Jag har i denna uppsats undersökt liftning som resesätt och fenomen. Genom mitt empiriska material som består av fem individuella intervjuer med liftare och förare, har jag analyserat på vilket sätt liftningen kan ses som ett kulturellt avvikande resesätt, på vilket sätt känslan rädsla är förknippad med fenomenet och för vem, samt hur det påverkar föreställningen av vad liftning innebär. Jag har även undersökt hur mötet mellan liftaren och föraren utformas och vad detta genererar.

I uppsatsens första empiriska kapitel besvaras frågan på vilket sätt liftningen kan ses som ett kulturellt avvikande resesätt. Jag börjar med att förklara hur massbilismen skapar givna konsumtionsriktningar i samhället. Det kapitalistiska produktionssättet bekräftar riktningarna samt behåller dem, vilket leder till att bilkonsumtionen utvecklas till en norm. Med Sara Ahmeds terminologi om orientering kan bilen som objekt betraktas som något vi riktar oss mot i den kontext jag undersöker fenomenet i. Bilismen utgör ett dominerande resesätt, vilket innebär att andra resesätt som t.ex. liftning marginaliseras. Liftningen kan därför betraktas som ett avvikande resesätt, ett resealternativ som står utanför de rätta alternativen t.ex. att åka med kollektiva färdmedel eller med eget färdmedel. De rätta alternativen har gemensamt att dess användare är konsumenter. Mina informanter gör ett aktivt val när de väljer att lifta, de avviker från det normaliserade resesättet och blir därmed avsiktligt ”bodies out of place”, då äventyret och mötet är det främsta syftet till att de liftar. Informanterna formar en alternativ riktning i skuggan av den dominerande konsumtionsriktningen, de utnyttjar dem som redan har konsumerat.

I det andra kapitlet undersöks hur känslan rädsla förknippas med liftningen och för vem. Genom att veta vad som är rätt i sammanhanget, att konsumera och följa de givna riktningarna i samhället, förklarar jag vad det innebär att vara fel, känslan av att vara desorienterad.

Informanterna förklarar att det finns en känsla av att det är farligt förenat med liftningen, och att det därmed existerar en rädsla inför fenomenet. Rädslan tycks bekräfta att liftningen bör undvikas, men det är inte informanterna själva som känner rädsla utan deras omgivning. Ahmed menar att likt kapitallogiken så expanderar känslor genom sin egen cirkulation. Det skapas succesivt en rörelse av tecken som omvandlas och får allt större inverkan. Attityden ”det är farligt att lifta” kan betraktas som tecken som därmed växer och blir starkare genom denna



cirkulation. Definitionen av risk och fara är kontextbundet. Varje tid har sina egna faser och farhågor. Rädslan som existerar i relation till liftningen baseras på främlingen, den mänskliga ondskan, som ses som en oviss och möjlig farhåga. Bauman menar att den moderna och individualistiska människan uppmuntras till att främst se till sina egna intressen, vilket gör att många tror att alla andra också genomsyras av detta egoistiska tänkesätt. Det genomsyras av en misstanke om att onda gärningar kommer från främlingen, då en inte kan förlita sig på personens motiv. Det mänskliga sällskapet tenderar att innehålla ondskefulla baktankar.

Uppsatsens sista kapitel svarar på frågan hur mötet mellan liftaren och föraren utformas. Individualismen är starkt förankrad i dagens resande, vilket skapar en kulturell barriär som baseras på bilistens egna villkor och strävan efter eget revir. Föraren har makt att ge ett välkomnande och behåller initiativet efter att liftaren beslutat att kliva in i bilen. Derrida förklarar gästfriheten med att det skapas en hierarki, där mästaren har makten att ge ett välkomnande som sedan kontrollerar gästen. Föraren intar rollen som mästare och liftaren som gästen. Mina informanter menar att liftaren anpassar sitt beteende efter förarens regler. Det skapas ett underläge där liftaren får känna av läget och forma mötet efter hur föraren agerar. Detta genererar en skyldighet riktad mot föraren som gör att det krävs ett utbyte. Konversationen och liftarens sociala kompetens och prestation utgör denna gåva då annan ersättning knappast är aktuell. Marcel Mauss menar att gåvor ofta förefaller frivilliga, men att de egentligen ingår i speciella förpliktelser både i mottagandet och i givandet. Detta bekräftas av informanterna genom att deras prestation i mötet är som en gengåva, då föraren redan har givit den första gåvan, tjänsten att transportera liftaren.

Liftningen har kulturell betydelse i den meningen att fenomenet utgör ett alternativt sätt att resa på vid sidan om de vanligare transportsätten i Sverige idag. Oavsett om syftet för dess användare grundar sig på t.ex. en politisk handling, sker av ekonomiska och praktiska skäl eller för den äventyrliga upplevelsen skapas det mänsklig interaktion mellan två parter. Det är två parter som kan tänkas vara fullständiga främlingar inför varandra och som skapar ett möte och tillfälliga band. Liftning och annan form av samåkning genererar inte bara ett socialt möte utan bidrar även till en minskad miljöpåverkan, vilket borde vara en anledning till att liftningen och annan samåkning borde uppmuntras mer än vad som görs idag. Den form av liftning som undersökts i denna uppsats existerar även i en annan mer osynlig skepnad då själva kontakten inte längre

etableras längs med vägen. Nya forum utvecklas ständigt på internet för att skapa kontakt mellan förare och resenärer. Resenären är i denna mening ingen liftare som står vid vägen, utan en användare i ett kontrollerat samåkningsforum som i likhet med föraren skapar en profil och registrerar sin resa. Framtidens vardagliga resesätt kommer att se annorlunda ut. Därför kan jag se dessa samåkningsforum som intressanta för framtida studier. Även studier om hur liftningen kan vara en del av ett ekologiskt hållbart samhälle skulle vara intressanta att genomföra. Det finns många frågor att ställa till fenomenet som inte behandlas i denna uppsats, exempelvis om hur könsperspektiv kan påverka uppfattningar om liftningen. Enligt mina informanter var det tydligt att kvinnor upplevdes ha en mer utsatt position än män, att det fanns underliggande sexuella hot riktade mot kvinnor. Detta perspektiv ser jag som fruktbart för framtida studier då det också påverkar attityderna till fenomenet. Även ett mer historiskt perspektiv kan visa på hur fenomenet har förändrats över tid. Eftersom liftningen kan betraktas som ett avvikande resesätt i Sverige idag hade det varit intressant att ställa detta i kontrast till ett samhälle där liftning och samåkning är ett dominerande resesätt.

## 6. Referenser

### Otryckta källor

Fem intervjuer:

Informant 1. Liftare. Intervjuades 2016-10-13.

Informant 2. Förare. Intervjuades 2016-10-12.

Informant 3. Liftare. Intervjuades 2016-10-11.

Informant 4. Liftare och förare. Intervjuades 2016-10-06.

Informant 5. Liftare. Intervjuades 2016-10-07.

### Tryckta källor

Ahmed, Sara (2004). *The cultural politics of emotion*. Edinburgh: Edinburgh University Press

Ahmed, Sara (2006). *Queer phenomenology: orientations, objects, others*. Durham, N.C.: Duke University Press

Bauman, Zygmunt (2007). *Flytande rädsla*. Göteborg: Daidalos

Bjärvall, Katarina & Tengroth, Stellan (2013). *Att svära i kyrkan: tjugofyra röster om evig tillväxt på en ändlig planet*. Uppsala: Pärspktiv

Björk, Nina (2012). *Lyckliga i alla sina dagar: om pengars och människors värde*. Stockholm: Wahlström & Widstrand

Chester, Graeme & Smith, David (2001). The neglected art of hitchhiking: Risk, trust and sustainability. *Sociological Research Online* 6 (3): XXXI-XXXII.

Derrida, Jacques (2000). *Of Hospitality*. Stanford, Calif: Stanford University Press

Furedi, Frank (2005). *Culture of fear: risk-taking and the morality of low expectation*. Rev. ed.

London: Continuumassell

Haraway, Donna Jeanne (2008). *Apor, cyborger och kvinnor: att återuppfinna naturen*. Eslöv: Brutus Östlings bokförlag Symposion

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

Kerouac, Jack (1957). *On the Road*, New York: Viking Press

Mauss, Marcel (1972). *Gåvan*. Uppsala: Argos

O'Dell, Tom (1992). Myten om amerikanaren. I: *Kulturella perspektiv*. Nr 3-4

O'Dell, Tom (1997). *Culture unbound: Americanization and everyday life in Sweden*. Diss. Lund: Nordic Academic Press

Rennstam, Jens & Wästerfors, David (2015). *Från stoff till studie: om analysarbete i kvalitativ forskning*. 1. uppl. Lund: Studentlitteratur

Stattin, Jochum (1990). *Från gastkramning till gatuvåld: en etnologisk studie av svenska rädslor*. Stockholm: Carlsson

William, Huddy (2007). Sharing Private Space: Communication Privacy Management and Fleeting Disclosure. *Conference Papers National Communication Association*. P1. 19p.

### **Internetkällor**

Finns tillgänglig på polisens hemsida som ”Skydda dig mot vägpirater” (Hämtad 2016-12-02)

<https://polisen.se/Utsatt-for-brott/Skydda-dig-mot-brott/Bedrageri/Vagpirater/>