

Drömmen om



BILEN

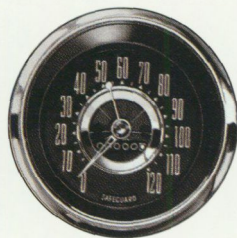
Drömmen om

BILEN

FATABUREN 1997

N O R D I S K A M U S E E T

Drömmen om
BILEN



N O R D I S K A M U S E E T

FATABUREN 1997

ISBN 91 7108 411 8 • ISSN 0348 971 X • © Nordiska museet och respektive författare

Redaktörer: Barbro Bursell & Annette Rosengren • Bildredaktör: Mats Landin

Grafisk formgivning: Johan von Friedrichs / Slow Fox Produktion AB • Teknisk redaktör: Berit Nordin

Omslagsbild: Pontiac Grand Le Mans -79 (GM)

Tryckt hos MediaPrint, Uddevalla AB 1996



1950. FOTO: GUNNAR LUNDH.

Ensam i bilen

HÅKAN ANDRÉASSON

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

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

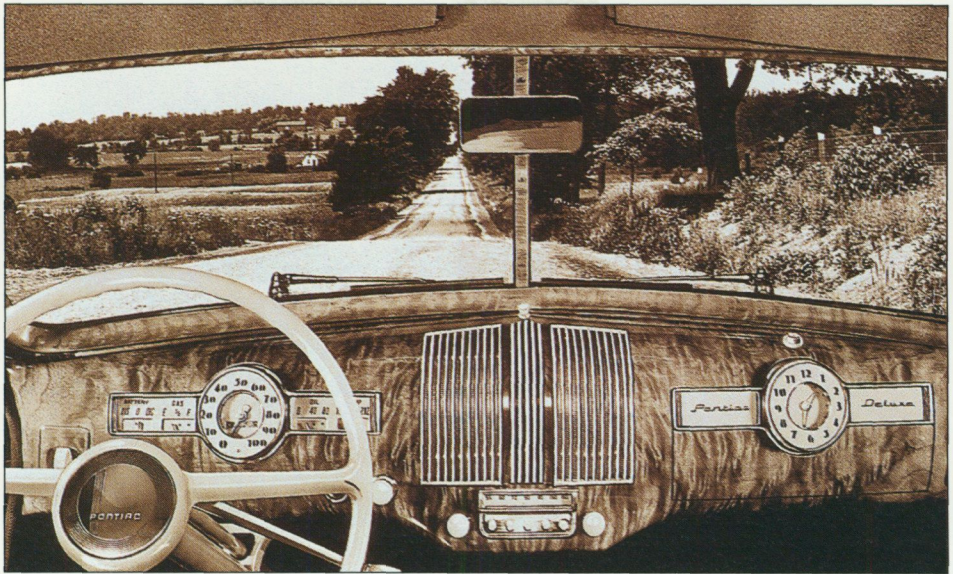
Det han säger illustrerar något som mycket lite har uppmärksammats inom bilismforskningen och som jag här har för avsikt att närmare presentera. Det gäller ett behov hos många att vid vardagligt resande få vara ifred, få leva ut sin individualitet, kort sagt: att få vara privata. I det sammanhanget har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

Artikeln bygger på resultat från två större etnologiska intervjuundersökningar utförda på 1990-talet. Den första syftade till att kartlägga livsstilar, attityder och värderingar i anslutning till bilism och kollektivtrafik bland barnfamiljer i två socioekonomiskt skilda bostadsområden i Göteborg (Andréasson 1993). Den andra gäller vanebilister och vanekollektivresenärer på en stor arbetsplats i Göteborg.

Sammantaget har 45 intervjuer gjorts. Intervjuerna, som genomförts i form av långa, strukturerade samtal har omfattat beskrivningar av uppväxtförhållanden, boendekarriärer, aktuell livssituation, resvanor osv. Syftet har varit att skaffa en bred bild av intervjupersonernas förhållande till olika färdmedel, såväl på en praktisk som på en personligt värderande nivå. Frågeställningar kring ämnet för den här artikeln – behovet av att få vara ensam vid bilkörning – har dock inte utgjort någon huvudfråga utan detta har framkommit under samtalen. De intervjuade har genomgående haft lätt att beskriva sina resvanor på en krass praktisk nivå, men betydligt svårare att formulera sig på den känslomässiga nivån.

De absolut vanligaste förklaringarna som lämnas av de intervjuade när de skall beskriva vad bilen i första hand betyder för dem är av två slag. För det första att den är praktisk (det går att ta sig från punkt a till b, det går att lasta varor i den etc.) och för det andra att den innebär en stor frihet. Ytterst sällan uttrycker sig någon i stil med att "bilen innebär för mig att jag får vara själv". Ändå vill jag hävda att just detta utgör en väsentlig förklaringsvariabel för att förstå bilens stora betydelse för många av oss. Jag menar också att detta kan ses som en kulturell barriär som bl.a. verkar hämmande på människors vilja att utnyttja kollektiva färdmedel (jfr. Berge & Nondal 1994).

En rad omständigheter har naturligtvis samverkat i historiskt hänseende och skapat de livsstilar och resvanemönster som dominerar idag. Den samhällseliga strukturomvandlingen i efterkrigstid har haft siktet inställt på ett utvecklat bilsamhälle med kollektivtrafiken som ett komplement (jfr. Andréasson 1994). Detta kan sammanfattas i följande fyra viktiga objektiva faktorer (utan inbördes rangordning):



1. Utglesningen av bostadsbebyggelsen i tätortsregionerna.
2. Bristande integrering av olika funktioners (barnomsorg, service, kultur osv.) inbördes lokalisering.
3. Bilismen som norm i stadsplaneringen.
4. Bilintressenternas övertag i makthänseende över kollektivtrafiken.

På den subjektiva, kulturella nivån finns ett komplex av faktorer som skulle kunna sammanfattas i följande: bilens starka privata karaktär. Bilen är en personlig och viktig ägodel som vi inte gärna släpper greppet om. När vi använder bilen rör vi oss dock i det offentliga rummet. Gator och vägar är gemensamma – en infrastruktur uppbyggd och underhållen med offentliga medel. Trots detta kan man – paradoxalt nog – säga att bilisterna är oerhört privata när de rör sig i den offentliga miljön. Det kan man däremot inte säga att människor är när de befinner sig på lokaltåg, spårvagnar eller bussar – inte heller när de befinner sig som fotgängare på gator och torg. Bilen har kommit att spela en betydelsefull roll i just denna gränzson mellan privat och offentligt.

Att leva ut sin individualitet

Jag vill betona att jag i det här sammanhanget diskuterar användandet av bilen utifrån en renodlad individnivå – det gäller det unikt personliga. Men för att detta skall vara analytiskt meningsfullt måste ytterligare ett kriterium uppfyllas. Det är inte tillräckligt att bara prata om ett individuellt transporterande. Det handlar också om att kunna leva ut denna individualitet på helt egna villkor. Det gäller det mest själviska, det exklusivt egna. Det gäller skapandet av egna dagliga ritualer och vanor. Bilisten vill ha sin bil helt för sig själv och vill på helt egna premisser bestämma hur den skall användas.

Naturligtvis har bilen en mycket stor praktisk betydelse för de allra flesta människor. Den innebär ett bekvämt sätt att förflytta sig ”från dörr till dörr”. Den ger en frihetskänsla i så måtto att den inte avgår efter någon tidtabell och att den ger möjligheter till improvisation. Den underlättar för oss att frakta varor på ett smidigt sätt.

Men detta räcker inte för att till fullo förklara varför bilen används i sammanhang där bättre transportmöjligheter faktiskt erbjuds – t.ex. där ett snabbtåg, lokaltåg etc. kan ta resenären snabbare direkt till slutmålet. En sådan transport kan många gånger befria bilisten från ett stillastående/krypkörande i bilköer eller ett letande efter en parkeringsplats med en dyr uppställningskostnad osv. En 47-årig kvinnlig vanebilist kan inte tänka sig att ta bussen ens vid lördagens tur till shoppingcentrat mitt i centrala Göteborg:

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

Många gånger känns alla uttalanden om ”frihet” i samband med bilkörande som krystade. Vad det handlar om är att bilen möjliggör för oss att få vara privata, att få vara ifred när vi förflyttar oss. Inspirerad av sociologen Ervin Goffmans klassiska verk *Jaget och maskerna* (Goffman 1991) kan detta beskri-

vas på ett tänkvärt sätt. Rör vi oss ute i samhället, i offentligheten, utrustar vi oss med olika masker – olika förklädnader. På jobbet gestaltar vi skilda roller; runt kaffebordet i glad samvaro med kollegerna antar vi en skepnad, vid kundkontakter eller vid ett möte med chefen några helt andra.

Livet är fullt av möten där vi intar olika förklädnader och spelar olika roller. Vad gäller resandet så innebär brukandet av kollektiva färdmedel att människor intar sådana positioner i varierande grad. Det är svårt – för att inte säga omöjligt – att vara privat på tunnelbanan eller på spårvagnen. Däremot ger bilen unika möjligheter för oss att vara själva på egna villkor – där slipper vi maskerna. Där befinner vi oss ”off stage”.

Några ytterligare exempel från de intervjuundersökningar som genomförts får illustrera detta. En man, 50 år, kör dagligen till och från sitt arbete i centrum. Han försöker åka i god tid på morgonen för att slippa hamna i den värsta rusningstrafiken när trafiken står mer eller mindre stilla. Han beskriver sig själv som: *rationell och oerhört effektiv* och berättar i intervjun hur det känns att befinna sig i situationer av dödtid som inte kan utnyttjas. Under många år blev han oerhört frustrerad när han – mot sin vilja – hamnade i bilköer. Irritation och ilska gjorde ofta dagen misslyckad. Numera har han dock en helt annan inställning och känner en betydligt större harmoni i vardagen. Detta beror på att han rationellt angripit problemets kärna och sett till att effektivt utnyttja de stunder som tidigare gav obehagskänslor. Det dagliga bilkörandet har fyllts med nytt innehåll. Sålunda rakar han sig i bilen varje morgon på väg till jobbet. Bilturerna har blivit stunder för olika former av självutveckling: en period fanns en synt i bilen som han lärde sig spela på. Ofta berikar han sig kunskapsmässigt genom att lyssna på olika kurser:

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

Tack vare att han gjort det privata rum som hans bil utgör ännu mera intimt – och personifierar det dagliga rutinmässiga resandet genom att förstärka dess



Pontiac Grand Le Mans -79.

betydelse av egna stunder – har känslorna av maktlöshet som bilköerna inneburet bemästrats. Resan, köerna, krypkörningarna har blivit meningsfulla på så vis att de givits ett personligt – och djupt privat – innehåll.

Den här personen styrs av ett starkt behov av att känna sig effektiv i stunder av icke-rationellt förflyttande med bil. Det finns dock andra exempel i intervjumaterialet där bilförarna utnyttjar stunderna i bilköerna på ett helt diametralt motsatt sätt, nämligen genom att må bra av att få slippa vara effektiva. Bilresan blir för dem en paus, en andhämtning, mellan familjeliv och arbetsliv med olika grader av krav. I bilen går det att koppla av på helt egna villkor. Det dagliga rutinmässiga bilkörandet utgör rituellt heliga stunder. En man, 41 år, pratar lyriskt om känslan av att tända sig en cigarett vid morgonkörningen in till jobbet: *Det är det bästa jag vet, att sätta mig i bilen och tända en cigarett. Det är skitgott, en härlig känsla.* Alldeles särskilt stämningsfull blir han när han beskriver hemresan. Den skildras som en av dagens absoluta höjdpunkter. Känslan han då upplever när han får röka sin cigarett samtidigt som han idkar

sin stora passion att lyssna på musik uttrycks i termer av avkoppling, frihet och vilsamhet. Han beskriver sig som musikfreak:

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

Musiken och radions betydelse

Just musik- och radiolyssnande spelar en mycket stor roll som förstärkning av det privatans betydelse vid bilkörning. När möjligheterna ges att lyssna till favoritmusiken – som är en oerhört subjektiv upplevelse – är det för de allra flesta självklart att det skall ske på egna villkor. Kanske finns en önskan om att lyssna på samma låt om och om igen eller spela en speciell melodi var gång en viss sträcka passeras. För många innebär det en njutning att sjunga med i texterna till sina favoritlåtar. Exempelen på detta kan mångfaldigas men alla förenas de av det självklara att det är en helt privat och väldigt personlig handling.

Musikvetaren Carin L. Svenson (numera Öblad), som studerar musiklyssnade och bilkörning, har i en forskningsrapport pekat på just detta behov hos många att få vara ensamma i bilen när de lyssnar på musik. Hon ser detta som en mycket betydelsefull faktor – ännu dåligt utforskad – när det gäller utnyttjandet av bilen ”som konsertlokal”. Ur rapporten kan som illustration till detta ett exempel hämtas. Det gäller en man som har intervjuats av Svenson. Han är van att spela musik högt i bilen:

Ibland har Herman enbart velat spela sin musik på hög volym, vilket ställt till problem med fru och sambos: han behöver sin musik, vill inte snacka ”jag ska köra”. Med snäcka i örat blir han på ”jävligt dåligt humör”. Men om han

vrålar kan han samtidigt spela musiken på önskad volym och prata ”jag har ju alltid musik omkring mig”, men då gillar hans partners inte detta heller (Svenson 1992:28).

Detta är ett exempel som visar på hur en bilförarens eget individuella önskemål inte överensstämmer med medresenärens. Han känner då frustration och blir irriterad. Hade han varit själv i bilen hade inte detta bekymmer uppstått. Det är ju inget märkvärdigt att tänka sig att han både medvetet och omedvetet försöker att se till att bli ensam i bilen så ofta det går.

Överhuvudtaget tror jag att sådana här situationer är mycket vanliga: Vilken musik skall spelas? Skall vi lyssna på radion? Vilken kanal? Skall det vara tyst? Vilken ljudstyrka? En kvinna som intervjuats berättar att hon och maken som långpendlar mellan bostaden och arbetet i Göteborg (26 mils körning varje dag) efter diverse schismer löst problemet så att de försöker köra ungefär hälften var och att den som kör helt enkelt får bestämma. På så vis har de nått fram till en slags rättvisa.

Förare av bilar som är utrustade med kraftfulla musikanläggningar – vilket blir allt vanligare – spelar ofta musik på mycket hög volym. Jag har åtskilliga gånger noterat när jag promenerar i centrala Göteborg hur det är möjligt att redan på långt håll höra det taktfasta basljudet från musiken som spelas. Detta ljud hörs tydligare än motorljudet. Nästan alltid (ungdomar undantagna) är det en ensam förare i bilen. I sådana situationer är det lätt att föreställa sig bilen som det privata rummet, ja kanske till och med privatare än det egna rummet i bostaden där det på grund av andra familjemedlemmars eller grannars åsikter är omöjligt att spela musik på hög volym.

Problemet med samåkning

Inom ett område framstår tydligt bilens roll som privat arena – nämligen när det gäller bilisters försök att samåka. Alla former av ”samarbete” med bilen har visat sig vara mycket svåra för svenskar. Huvudförklaringen till detta ligger ingalunda på det organisatoriska planet utan även i detta fall utgör bilens hårda uppboundenhet till det privata orsaken. När det gäller samåkning associerar de flesta omedelbart till arbetsresor – de dagliga rutinresorna från och till bostaden. Det är också inom detta område som en del halvhjärtade försök



Kila, april 1994. FOTO: MATS LANDIN.

gjorts från myndigheter och företag att uppmuntra till ett organiserat resande – försök som i stort sett får sägas ha misslyckats.

Men samåkning kan ju naturligtvis ske också i andra sammanhang. Det kan t.ex. gälla inköpsturer men också resor till olika evenemang som idrott, nöjen, badturer eller andra utflyktsmål på längre avstånd från bostaden. Utan att överdriva gäller dock påståendet att samåkning i sådana sammanhang är något oerhört ovanligt. De boende i ett normalt radhus- eller villaområde använder – generellt beskrivet – sina bilar så att var och en tar sin bil för varje ärende. Ja, man kan till och med påstå att det många gånger verkligen gäller var och en enskild individ (och inte varje familjeenhet) eftersom en stor andel (ca 25%) av alla hushåll i sådana bostadsområden har tillgång till två bruksbilar.

Samåkning gällande exempelvis inköp av dagligvaror ("storhandling") existerar knappast heller. Detta skulle i praktiken inte vara svårt att organisera – ett antal hushåll slår sig samman och ansvarar för inköpsturerna enligt ett fastställt schema. Genom den lokala bostadsrättsföreningen eller villasamfällighe-



Påryd, Blekinge, 1924.

ten skulle många resor med gemensamt mål kunna koordineras – t.ex. genom annonsering: ”Jag skall se Blåvitt–Bayern München på onsdag. Det finns platser i min bil. Hälsningar Johan” eller ”Är några fler intresserade av att följa med till lågprisvaruhuset i Ullared någon gång i vecka 22? Hör av er till Ingrid” etc. – men sådan arrangemang lyser oftast med sin frånvaro.

Sådana här former av samåkning utesluter inte ett eget ägande av bil. Det rör sig alltså inte om bilkooperativt ägande – flera hushåll disponerar tillsammans en eller flera bilar – utan helt enkelt om en samordning där flera människor med gemensamt resmål kommer överens och använder en bil istället för två, tre, fyra eller fem. Varför fungerar inte detta?

Varför har inte fler medborgare ”kommit på” sådana möjligheter? Det finns ju dessutom inte helt betydelselösa ekonomiska fördelar i sådana arrangemang. En delförklaring till detta utgörs av att det inte går ihop med många bilisters behov av att få vara ensamma i sina bilar – att få bestämma helt själva. En 38-årig man som intervjuades berättade om ett samåkningsprojekt som havererat. Han, liksom många andra i radhusområdet ca tre mil norr om Göteborg där han bor, arbetar i ett område där ett flertal industrier och firmor är verksamma (bl.a. nyttjar flera arbetsgivare en gemensam parkeringsplats).

Hans personliga erfarenheter av samåkning utgör ett gott exempel på svårigheterna och överensstämmen i långa stycken med vad många andra intervjuade berättat:

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

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

En ökad individualisering – modernitetens kulturella huvudtema

En ganska omfattande forskning under de senaste åren har uppmärksammat olika förändringar i västvärlden – i de ”postmoderna” eller snarare senmoderna samhällen som vuxit fram eller håller på att växa fram (se t.ex. Beck 1992, Giddens 1990, Ziehe 1986). När det gäller människors förändrade vill-

kor konstateras att nya generationer alltmer skapar nya egna livssammanhang med betydligt mindre grund än tidigare i tradition eller bakgrund. Samhällena blir allt mer komplexa, rörligheten ökar, världen krymper, globaliseringen gör sig märkbar via miljöförstöring eller via media (ingen kommer undan någonting). Nya levnadsmönster utvecklas – det traditionella industrisamhället spelar en allt mindre roll och ersätts av ett informations- och konsumtions-samhälle.

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

Denna process kan vad gäller det svenska samhället exemplifieras inom en rad konkreta områden. T.ex. har framåtskridandet på bostadsmarknaden inneburit en kraftig ökning av boendeytan per individ. Trångboddheten har byggts bort, barnen får tidigt ett eget rum och vänjer sig vid att bestämma själva. Olika typer av gemensamhetslokaler i hyreshusområden, som tidigare flitigt utnyttjades av just de människor som bodde där, nyttjas allt mindre.

Datoriseringen med ett alltmer ökande bruk av hemdatorer innebär för många att delar av det arbete som tidigare utfördes på arbetsplatsen kan utföras i hemmet. Bankkontakter och ekonomiska transaktioner sköts via telefonen. Den kollektivism och de täta sociala nätverk som tidigare präglade många bostadsområden – ytterst grundade i att befolkningen delade gemensamma klassmässigt kulturellt förankrade värderingar – har ersatts av mer individuellt präglade förhållanden där den lokala identiteten minskat i betydelse.

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

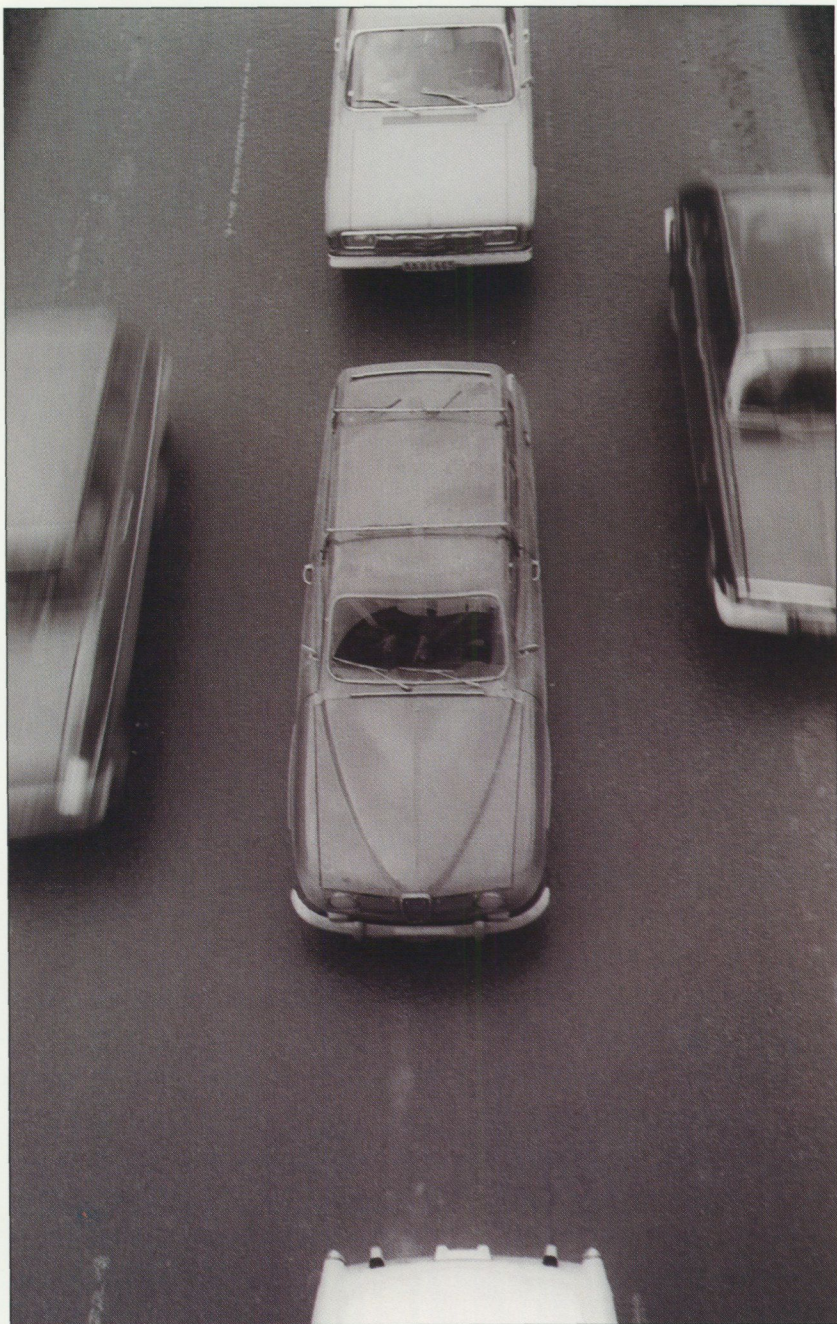
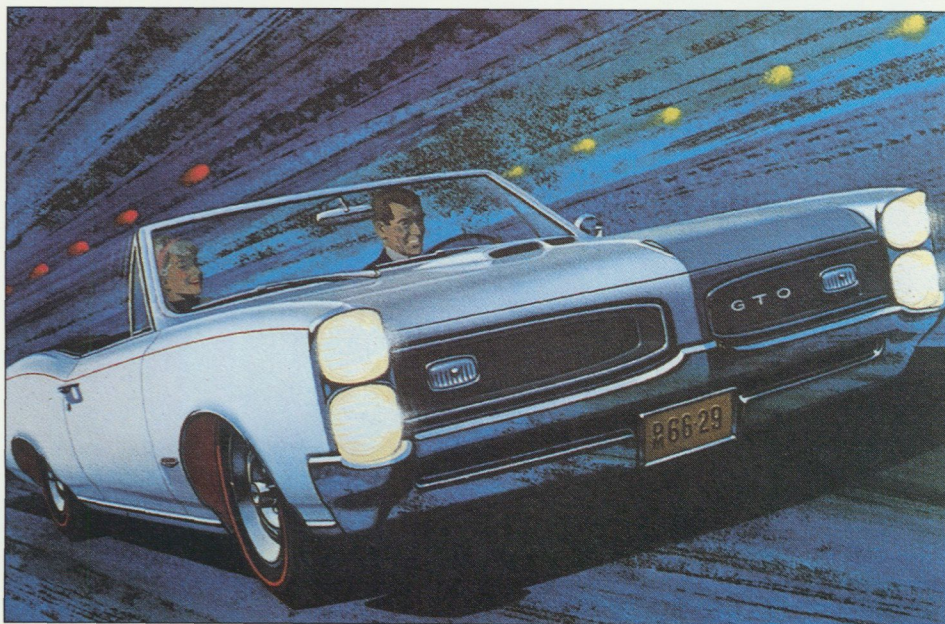


FOTO: MATS LANDIN.



Pontiac GTO -66.

Vid sidan av den ökade individualismen inom moderniteten kan ytterligare en aspekt tillfogas som en betydelsefull förklaring till vårt behov av att få vara privata vid bilkörning. Det gäller något som skulle kunna karaktäriseras som ett mer allmänmänskligt behov, nämligen behovet av "revir".

Alla människor har – mer eller mindre omfattande – behov av egna revir. Vi blir störda om någon annan kränker det som ligger inom den egna integritetens sfär. Om någon annan lånar något från det egna privata rummet utan att fråga först, om chefen på jobbet bestämmer att du helt plötsligt måste dela tjänsterum med någon, om ditt ansvarsområde på jobbet skall delas med en annan ansvarig osv. uppstår genast problem inom det egna revirets område.

För många kanske detta begrepp låter för "biologiskt" och för suspekt att använda i en beskrivning som rör bilismens kulturella roll. Jag menar dock att det är användbart i detta sammanhang eftersom bilen – som Torsten Malmberg påpekat – skapat unika möjligheter för sina brukare att vistas och röra sig i det offentliga men ändå bibehålla känslan av privat avskildhet och trygghet –

”revir” (Malmberg 1983:109-110). Även om de behov som vuxit fram inom senmoderniteten i första hand är kulturellt skapade – något som jag i denna artikel försöker visa – menar jag att man inte heller kan bortse från det allmänmänskliga psykologiska behovet av en egen, trygg och självkontrollerad zon.

Bilreklamen

Inom bilreklamen uppmärksammas ofta behovet av att få vara privat vid bilkörning. Reklammakarna, vars yttersta syfte naturligtvis är att se till att det man gör reklam för resulterar i så stora försäljningsframgångar som möjligt, har inte varit sena att lyfta fram detta perspektiv. En stor del av bilreklamen syftar till att förmedla utopiska drömmar och fantasier – t.ex. är alla bilar ständigt ensamma på vägarna vilket knappast kan sägas motsvara någon realitet – men det dominerande är att den bild reklamen vill förmedla ligger nära det personliga, det privata. Viktiga lockelser utgörs av värden som ”individuell frihet och handlingsförmåga, personlig identitet, privat avskildhet, komfort, bekvämlighet, njutning och trygghet” (Hagman 1994:60).

Förutom att detta ligger i linje med utvecklingen inom moderniteten i västvärlden utgör detta perspektiv också ett önskeläge för bilindustrin. Den vill ju naturligtvis hellre sälja en bil till varje vuxen körkortsinnehavare än en bil per hushåll. Det är självklart eftersom detta är grundincitamentet inom västkapitalismen – att se till att det finns en ständig efterfrågan så att en vinstmaximering kan nås. Detta är också en betydelsefull faktor att ta hänsyn till för att förstå vårt behov av att vara privata vid bilkörning.

Ångesten över enpersonstransporter

Detta enpersonstransporterande – som de flesta av oss ”väljer” och som hela tiden ökar – utgör dock en källa till ångest hos många. Detta har framgått tydligt i intervjuundersökningarna. Så här säger en 46-årig man:

Vid åttatiden på morgonen och in mot stan blir man ofta sittande i kön. Då funderar man på vart man är på väg egentligen. En i varje bil är det ju. Jag ser ju det att det har blivit en väsentligt ökad biltrafik sen 1981 när vi flyt-

tade ut. Jag menar att idag är det från Kungälv och ner så att båda filerna på motorvägen, dom är alltså fullsmockade med bilar. Att göra en omkörning eller nånting, det är inte att tänka på. Och en framtidsvision så att säga för Göteborg är ju att vi får köer typ Tokyo eller någonting så småningom. Kanske om en femton, tjugo år. Jag är lite rädd för framtiden faktiskt.

Nästan samtliga bilister i undersökningen är starkt betänksamma till den utvecklingen – en utveckling som de själva är med i. I denna paradox finns ett komplext förhållande mellan å ena sidan personlig frihet, bekvämlighet, välfärd etc. och å andra sidan kunskap om miljöförstöring och olyckor och känslor av en process som inte kan fortsätta i all evighet. Kort sagt: situationen är ångestskapande. Detta utgör en del av verkligheten inom senmoderniteten – att det skeende som vi alla är med och lämnar dagliga bidrag till också är en utveckling som innebär allt större risker för framtiden. Den teknik som ger oss så många fördelar gentemot tidigare generationer genererar samtidigt betydande nackdelar för de efterkommande (jfr. Beck 1992).

En arena för den egna individualiteten

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

I denna artikel har jag resonerat kring betydelsefulla – men dåligt utforskade – förklaringar till dagligt bilbruk. Behovet att vara privat i bilen kan öka förståelsen för bilismens dominans vid personförflyttningar (över t.ex. kollektiva färdmedel) och hjälpa till att förklara den form som dominerar, nämligen en människa per bil. Jag tror att det är hög tid att nyansera de schablonbilder som används för att beskriva varför vi är så beroende av bilen.

Inom media dominerar fortfarande förklaringar som "statussymbol" eller "penisförlängare" (t.ex. i ett Kvällsöppet-program i TV 2 den 28 mars 1995 då det närmast gick inflation i ordet "penisförlängare"). Bilen har nu blivit en så vardaglig tingest att det är dags att lämna stereotypen om bilen som något vi vill signalera något utåt med. Dess betydelse att utgöra en plats att utåt visa eller demonstrera en individualitet måste modifieras. För att förstå bilens betydelse på det personliga planet måste andra förklaringar komplettera bilden. Den kanske viktigaste utgörs av det faktum att bilen istället utgör en plats där individualiteten (det privata) kan levas ut. Den är snarare en plats för introverta än extroverta handlingar.

Intervjuundersökningen med vanebilister och vanekollektivresenärer har skett med ekonomiskt stöd från Kommunikationsforskningsberedningen, KFB.

