

Olle Hagman, fil.lic. & civ. ing.

doktorand vid Socialantropologiska institutionen och medverkande i forskargruppen MACS (Man, the Automobile, Culture & Society) vid Avdelningen för humanteknologi och vetenskapsstudier, Göteborgsuniversitet.

ATT STUDERA BILISMENS MENING.¹

Följande är ett försök att föra ett kulturteoretiskt resonemang kring bilismens mening, eller innebörd, samt kring innebörden av bilismens miljöproblem. Tre ganska triviala men samtidigt paradoxala iakttagelser ligger till grund för resonemanget:

a. Många människor ser det som både nödvändigt och omöjligt att minska bilismen. Det finns en majoritet av svenskar som anser att bilismen måste minskas av miljöskäl, samtidigt som det finns en majoritet som anser att bilen och bilismen är en "nödvändighet" i ett modernt samhälle.

b. Varken ökade kunskaper eller ökad medvetenhet om bilismens effekter på både hälso- och naturmiljön leder till förändringar i människors transportbeteende. De flesta vet att bilismen orsakar skador, men få är beredda att ändra sina vanor.

c. Trots bilens kulturella och sociala ställning som "nödvändighet" i det moderna samhället finns en minoritet av företrädare som människor som ifrågasätter bilismen och som har varit beredda att delta i civil olydnadsaktioner för att framföra sin kritik. Och omgivningen har varit beredd att straffa dem.

Mitt syfte är att visa att ett kulturteoretiskt resonemang kan ge en förklaring till dessa fenomen. Dock vill jag noga påpeka att jag inte vill utesluta att det samtidigt finns andra förklaringar som kan vara lika giltiga.

*

¹ "Att studera bilismens mening", är också arbetsnamnet på den avhandling jag håller på att skriva i socialantropologi och som har delfinansierats av TFB/KFB. För referenser och för ett mer fullständigt resonemang hänvisas till avhandlingen, när den nu kan tänkas vara färdig...

I alla de tre fallen som nämns ovan har vi att göra med en fråga om “mening”, “betydelse”, eller “innebörd”. Det handlar dels om vad bilismens miljökonsekvenser och kunskaperna om dem “betyder”, dels om vad bilen och bilismen i sig “betyder”.

Vi kan konstatera att det verkar finnas en relativt hög grad av samstämmighet eller samförstånd när det gäller bilismens konsekvenser. De ibland ganska hätska diskussioner som försmellan olika grupper i samhället handlar mer om olika mätresultat och om exaktheten i forskarnas och olika myndigheters beskrivningar av problemen än om problemen i sig. Däremot finns stora skillnader när det gäller vilken “mening” eller “innebörd” olika människor är beredda att ge dessa problem. Det kan därför vara av vikt att kulturteoretiskt resonera kring vad “mening” eller “innebörd” är eller kan vara.

*

I boken *Ecology, Meaning, & Religion* (1979) hävdar den amerikanske antropologen Roy Rappaport - med en hänvisning till Pierce - att “mening”, “betydelse” eller “innebörd” kan finnas på tre olika nivåer. Olika utsagor om verkligheten kan ha olika grad av information och olika grad av innebörd. Vi kan därför tala om en “meningshierarki”:

a. På den lägsta nivån i denna hierarki baseras meningen på distinktion. Ett ords mening eller betydelse definieras exempelvis i relation till andra ord. Ordet ger information om hur en företeelse skiljer sig från andra företeelser. En hund är inte en katt och en bil är inte en cykel eller en buss.

b. På nästa nivå i hierarkin handlar det om mer komplexa fenomen. Ställda inför exempelvis en teaterföreställning eller en fotbollsmatch kan vi fråga oss: Vad är meningen med detta? Sådana fenomen får sin betydelse genom likhet med andra fenomen. Det meningsbärande elementet på denna nivå är metaforen. När vi talar om meningen med en fotbollsmatch är det inte matchresultatet vi avser. Just fotboll är en företeelse där det kanske inte finns någon fullständig konsensus om spelets mening. Somliga skulle säga att fotboll är “det gröna fältets schack”, andra skulle säga att en fotbollsmatch är “ett rituell och symboliskt krig” mellan olika gäng. I båda fallen definieras dock meningen, eller innebörden, med hjälp av metaforer. Som ett annat exempel kan vi se på en bil. En bil kan också beskrivas med hjälp av metaforer. För en viss person i en viss situation kan bilen fungera som ett privat rum, som en förlängning av hemmet. I andra situationer eller för andra människor kan den fungera som en förlängning av kroppen.

c. Den allra högsta nivån av mening baseras på identitet eller enhet. Denna form av mening är mer emotionell och erfarenhetsmässig än den är intellektuell. Genom att den är frikopplad från distinktioner är den också tom på information. Denna form av mening handlar om en känsla av identifikation med något utanför en själv. Den utgör svaret på frågan: Vad är meningen med allt? För en kristen religiös människa kan den yttersta meningen vara att vara ett med Gud.

*

Med utgångspunkt i denna hierarki av mening kan vi nu beskriva en ram för hur människor organiserar sin förståelse av och sina förhållningssätt till den värld de lever i, det vill säga, hur deras "kognitiva modeller" av verkligheten är uppbyggda.

De kunskaper och övertygelser som människor har om sin omgivning kan ordnas hierarkiskt efter det eller de sätt de får sin mening. Dels kan kunskaperna höra hemma på var och en av de tre nivåerna i "meningshierarkin", dels kan de byggas upp genom blandningar av angränsande nivåer. Detta ger oss fem nivåer i en "kunskaps-" eller "förståelsehierarki", där tre av nivåerna är direkt relaterade till de tre meningsnivåerna:

På den lägsta nivån, den som motsvarar den lägsta nivån av mening, finns kunskaper i form av enkla fakta och kategorier. Dessa får sin mening genom distinktion. På den näst lägst nivå finns iakttagelser av mer komplexa fenomen i omvärlden. På den mellersta, tredje nivån, vilken motsvarar den andra nivån av mening, finns kulturella regler, normer, värden och symboler. Dessa får sin mening genom likhet. På den nästhögsta nivån finns de kosmologiska axiomen som talar om relationer mellan det heliga och det profana. På den femte och högsta nivån finns de slutliga och heliga sanningarna, postulaten, som baseras på identifikation och enhet, till exempel Gud är stor, Gud är allsmäktig etc.

Vi får nu följande relation mellan menings-och förståelsehierarkierna:

Ultimate Sacred Postulates	Identity
Cosmological Axioms	
Cultural Rules, Values, Symbols Etc.	Similarity, Metaphor
Complex Observations	
Simple Facts & Categories	Distinction

Innan vi går vidare ska vi säga några ord om de generelladragen hos dessa modeller: För det första gäller att ju längre ned i hierarkin en uppfattning eller ett påstående om världen befinner sig, desto mer information innehåller det och desto lägre är dess grad av mening. Omvänt gäller att ju högre upp ett påstående placeras desto mindre information innehåller det, samtidigt som det är desto mer meningsfullt.

För det andra gäller att uppfattningar och övertygelsersom ligger högre upp i hierarkin är mer stabila än de som ligger på de lägre nivåerna. Kunskap om enkla fakta och kategorier förändras ständigt, medan kulturella normer, värden och symboler är mer trögföränderliga. Allra mest stabila är de heliga och slutliga yttersta sanningarna. Detta betyder också att innehållet på de lägsta nivåerna kan förändras utan att det automatiskt medför att människor omprövar innehållet på högre nivåer. Så långt möjligt försöker människor inordna nya kunskaper om världen i sina gamla kulturella och religiösa system.

För det tredje gäller att förståelse högre upp i hierarkin har större performativitet, de är mer tvingande än förståelse på lägre nivåer. Det är ju trots allt värre att framkallagudarnas vrede än att bryta mot sociala konventioner eller att handla i motsats till egna begränsade och föränderliga kunskaper om världen.

*

Låt oss så återgå till de tre iakttagelserna som nämndes i början av inlägget. Vi har redan konstaterat att det råder en relativ konsensus när det gäller bilismens miljöproblem, men att dessa kunskaper leder till olika slutsatser och handlingar för olika människor. Jag vill nu hävda att detta har att göra med att kunskaperna om miljöproblemen i sig inte är annat än information och att deras olika innebörd för olika människor beror på skillnader högre upp i den förståelsehierarki jag presenterat.

En första fråga är vad som kan sägas om bilsamhällets respektive bilmotståndarnas världsbilder. Båda är inhomogena och det kan vara riskabelt att generalisera, men låt oss ändå göra ett försök.

*

Om vi börjar med motståndarna, de aktivister som tillgripit civil olydnad för att påtala bilismens negativa konsekvenser, kan vi inledningsvis konstatera att de med sina aktioner kommunicerar på alla tre nivåerna i meningshierarkin. För det första genom faktaupplysningar i form av banderoller och flygblad. För det andra genom att de använder symbolik och metaforer. De illustrerar det moderna bilsamhällets problem genom att ställa människor mot bilar, musik mot trafik, stillasittande mot rörlighet, etc. För det tredje kommunicerar de, åtminstone till sig själva, genom helhetsupplevelsen, där i princip både deltagandet, rättegångarna och straffen ingår. Det måste vara en omvälvande erfarenhet att sitta "i gatan", med bilarna, bilisterna och poliserna som hotfull omgivning. Flera har dessutom, men utan att lyckas, begärt att få sina böter omvandlade till fängelsestraff, bland annat med motiveringen att ett fängelsestraff ger en direkt och känslomässig erfarenhet. I förlängningen finns också tanken att omgivningen skall påverkas av sin erfarenhet som "straffande".

När aktivisterna talar om ett samhälle byggt på naturens villkor - och även på den mänskliga naturens villkor - menar jag att de pekar på den springande punkten i det moderna bilsamhällets problem att hantera sina miljöproblem.

Ett gemensamt drag i protesterna är att aktivisterna konsekvent undviker att diskutera bilismens nytta, alltså just det som bilismens och bilsamhällets försvarare hela tiden arbetar för att styra in diskussionen på. Däremot har aktivisterna ifrågasatt att bilismens nytta rättfärdigar dess konsekvenser.

Deras fokus har dock varit ett ifrågasättande av bilisternas - dvs majoritetens - rätt att oinskränkt tillgodogöra sig bilismens nytta på icke-bilisternas - dvs en minoritets - bekostnad. Ett mål har varit att göra frågan om miljöproblemen till en fråga om de demokratiska principer som ger majoriteten möjlighet att "köra över" minoriteter. Kanske är det ingen tillfällighet att denna metafor i politikens värld är lånat från trafiken. Här skulle vi också kunna säga att bilismens relation till icke-bilister är ekvivalent med det moderna bilsamhällets relation till naturen. Politiskt befinner sig naturen i "minoritetsställning". Aktivisterna bör kanske därför inte ses som en intressegrupp i vanlig mening. De ser sig snarare som talesmän för naturen och för andra minoriteter som inte kan föra sin egen talan.

När de ifrågasätter majoritetens rätt att tillgodogöra sig en nytta går de

emot ett av det moderna samhällets mest grundläggande axiom, nämligen välfärdsidiomet.

*

Låt oss då se på den grundläggande världsbilden för det moderna bilsamhället. Att det moderna samhället är sekulariserat kan sägas innebära att den högsta nivån i meningshierarkin fallit bort. Det finns inga gudar längre. Däremot kan vi säga att det moderna samhället regeras av kosmologiska axiom. Det främsta av dessa skulle jag vilja kalla ”utvecklingsidiomet”, ”välståndss-” eller ”välfärdsidiomet”.

Detta idiom är utilitaristiskt, det vill säga, det utgår från nytta. Målet är största möjliga lycka åt flestmögliga. Välfärdsidiomet bygger också på förutsättningen att välstånd ger lycka. I det moderna bilsamhället harrörligheten kommer att förknippas med välstånd och därmed också med lycka. Bilism ger rörlighet. Alltså förutsätts bilismen vara något eftersträvanvärt, något som kan öka människors sammanlagda lycka.

I det moderna samhället finns också en relativt hög grad av samförstånd kring tanken att välstånd nås genom kunskap, framför allt genom teknisk och naturvetenskaplig kunskap. Dessa kunskaper blir därmed de främsta medlen för att nå utveckling och välstånd. Därför lyfts kunskapen upp och ges ett högre värde än kulturella normer och symboler.

Men, detta innebär också att den kunskap som ges högst värde är den som kan användas för att skapa välstånd. Kunskap som ifrågasätter välståndet eller sättet att producera välstånd, exempelvis kunskap om bilismens miljökonsekvenser, underordnas och undertrycks, eftersom den strider mot principer högre upp i rangordningen, det vill säga, mot välfärdsidiomet. Kunskapen i sig är bara information. Den är inte i sig själv meningsbärande och den är inte performativ. Den leder indirekt till handling. Möjligen kan en spridning av kunskaperna om det moderna samhällets miljöproblem på sikt leda till att de som nu är unga växer upp med helt andra erfarenheter än vad äldre människor gjort. Detta skulle i sin tur kunna leda till att de överger välfärdsidiomet, som en gång formulerades i en värld av knapphet.

*

Slutsatsen av detta resonemang blir att ett ifrågasättande av välfärdsidiomet och dess koppling till rörligheten är en nödvändig förutsättning för att komma till rätta med bilismens miljöproblem. Därför bör vi kanske se aktivisternas som hopp istället för som hot, som

företrädare fören kommande världsordning istället för som bakåtsträvare.

Litteratur:

Rappaport, Roy 1979: *Ecology, Meaning, & Religion*. Berkeley, California: North Atlantic Books.