

Drömmen om

BILEN

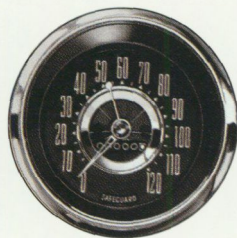
N O R D I S K A M U S E E T

Drömmen om

BILEN

FATABUREN 1997

Drömmen om
B I L E N



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

FATABUREN 1997

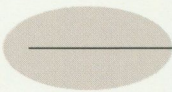
ISBN 91 7108 411 8 • ISSN 0348 971 X • © Nordiska museet och respektive författare

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



Bilismen inför framtiden

EMIN TENGSTROM

Den moderna livsstilen i industriländerna är inte långsiktigt hållbar. Det är en uppfattning som man ofta möter i dag. Skälen för en sådan uppfattning är välkända: det handlar om att vissa naturresurser inte är uteslagna och om att naturmiljön (ekosystemen) har en begränsad förmåga att tåla utsläpp av olika ämnen. Situationen underlättas inte av att befolkningen i världen växer snabbt och att de fattigare ländernas befolkningar nu kräver sin rättmätiga andel av inte bara jordens tillgångar i form av naturresurser utan också i form av utrymme för miljöfarliga utsläpp (t.ex. av koldioxid). I några områden (t.ex. i Sydostasiens "tigerekonomier") har människorna redan börjat att ta sin rätt. Andra (t.ex. Kinas befolkning) börjar förbereda sig för att göra det samma.

Sedan Brundtlandkommissionen år 1987 lade fram sin berömda rapport om situationen i världen med titeln "Our Common Future", har uttrycket "hållbar utveckling" ("sustainable development") blivit ett centralt begrepp i samhällsdebatten. Visserligen råder det stor oenighet om hur man skall definiera begreppet men de flesta har nog ändå en intuitiv uppfattning om vad saken handlar om och ännu fler menar nog trots allt att dagens utveckling inte representerar någon långsiktigt hållbar utveckling – i varje fall inte om 10 miljarder människor skall leva på svensk eller amerikansk levnadsnivå i materiellt avseende.

En av de besvärligaste frågorna inför framtiden är hur man skall kunna skapa hållbara transportsystem. Den moderna människan har en hög genomsnittlig rörlighet. En vuxen svensk rör sig 40 km om dagen i snitt (då är inte utlandsresorna inräknade). Därtill kommer att en stor del av resandet sker

med bil, något som gör problemet med den höga rörligheten svårare att lösa. Bilens roll i de framtida transportsystemen kommer därför i fokus om man vill diskutera långsiktigt hållbara transporter i ett långsiktigt hållbart samhälle.

Bilismens problem

När bilarna blir fler i ett område, uppstår en rad problem. Det första och mest påtagliga problemet är att det blir trångt på gator och ibland på vägar samt att det blir svårt att hitta en plats att parkera bilen. Trängseln är i dag ett utomordentligt svårt problem i många stora städer och på vissa vägavsnitt i tätbefolkade länder. I området kring Paris sitter bilisterna i dag längre tid i bilköer sammantaget än människorna i Lyon (Frankrikes andra stad i storlek) arbetar i produktionen. Om man sätter ett ekonomiskt pris på förlorad tid, kommer kostnaderna för trängseln snabbt att utgöra inte så få procent av ett lands samlade BNP (det gäller i hög grad USA).

Det andra problemet som uppkommer, när bilismen växer, är att miljön påverkas. I städerna ökar bullernivån kraftigt i trafikbelastade områden, något som många människor plågas av. Luften blir sämre och utsläppen överskrider inte sällan nivåer som kan vara hälsovådliga för människor. Hur hälsovådliga, det kan vara svårt att avgöra. Vad vi däremot säkert vet, är att byggnader kan ta skada av trafikens utsläpp av svaveloxider och kväveoxider i förening: vissa stenarter och marmor vittrar bort. I Rom och Aten har de kvarvarande antika monumenten förstörts mer på detta sätt under de senaste 30 åren än under tidigare 2000 år. Även växtligheten i städernas närhet tar skada av det marknära ozon, som uppkommer genom att solen skiner på de kemiska substanser som kommer ur bilarnas avgasrör. Utanför städerna åstadkommer motortrafiken skador genom förorening (t.ex. av sjöar) och övergödning (t.ex. av Östersjön) med en rad följdkonsekvenser. Trafikens andel av skadorna på skogen är svårare att fastställa men är sannolikt betydande.

Det tredje problemet har med bilarnas drivmedel att göra. De flesta bilar och andra motorfordon går fortfarande på bensin eller diesel. Allt tal om "alternativa bränslen" och om elbilar har ännu så länge inte inneburit några genombrott för någon ny teknik. Det betyder att motorfordon (bilar, lastbilar, bussar) liksom många andra transportmedel (flyg och fartyg) lever ett far-

ligt liv. Läxan från 70-talet var ju att oljemarknaden plötsligt kan bli turbulent till följd av politiska skeenden. Om en liknande situation skulle uppstå i dag, blir konsekvenserna för transportsektorn allvarigare än under 70-talets kriser. I dag förbrukar denna sektor ungefär hälften av alla oljeprodukter globalt sett, i många länder är andelen större. I Sverige har transportsektorns relativa andel av landets hela oljeförbrukning ökat dramatiskt sedan 1973. Till detta kommer då den växande oron för den så kallade "växthuseffekten" som skulle kunna få ytterst allvarliga konsekvenser för framtidens människor i vissa regioner. Koldioxid är en av de viktigaste växthusgaserna och transportsektorns andel av utsläppen av denna gas är betydande.

Det är ett av skälen till dagens debatt om "alternativa bränslen". Koldioxidutsläppen kan nämligen inte renas bort som man kan göra med utsläppen av kväveoxider. Nya bränslen måste till.

Till bilismens problem hör självfallet också det som är lättast att glömma bort eller kanske rentav förtränga tanken på: att den dagliga trafiken kräver en ohygglig tribut i form av skadade och dödade. Trots att trafiksäkerheten har ökat högst väsentligt under senare år dödas ofattbart många på våra vägar och gator. På EU:s vägnät dödas årligen cirka 50 000 människor och 150 000 skadas svårt (av vilka åtskilliga blir invalider för livet). Globalt sett räknar man med att över 400 000 dödas årligen. Sedan bilens barndom har totalt sett 17 miljoner människor dödats i vägolyckor. Antalet dödade på vägarna ligger således i nivå med dödstalen under ett världskrig. Att vi inte dagligen och stundligen tänker på detta hänger naturligtvis samman med att sannolikheten för att just jag skall drabbas är (i ett land som Sverige) mycket låg.



FOTO: MATS LANDIN .



GMS monteringsfabrik i Hammarbyhamnen, Stockholm, 1930-tal. FOTO: FRIBERG.

Bilismens utveckling

Innan vi kommer in på frågan om hur man skulle kunna lösa bilismens problem inför framtiden, finns det anledning att en stund blicka tillbaka på bilismens historia och att sedan fundera över dess förväntade utveckling under de närmaste decennierna.

Enligt konventionell historiesyn "uppfanns" bilen år 1886. Under de första tjugo åren rådde osäkerhet om vad en bil kunde brukas till. Till en början användes den främst som ett sportredskap i de biltävlingar som omkring förra sekelskiftet lockade stora åskådarskaror och som konkurrerade med de då också så populära cykeltävlingarna. Dessutom betraktades bilen som en dyr-

bar leksak för de besuttna. Omkring 1906 skedde en omsvängning

i synen på bilen både i USA och i Västeuropa: man menade att den kunde användas av många människor i praktiska sammanhang i det dagliga livet både för att vinna tid och ökad räckvidd.

År 1908 kommer produktionen av den berömda T-Forden i gång och nu börjar bilens



segertåg. Den första stora segern togs i USA. År 1920 fanns i USA 8,5 miljoner bilar av totalt cirka 10 miljoner i hela världen. Fram till andra världskrigets utbrott växte det globala antalet bilar till cirka 40 miljoner, varav huvuddelen rullade på USA:s och Västeuropas vägar.

Massbilismen var således en företeelse som växte fram i USA – bilsamhället framför alla andra. Här formar bilen det dagliga livet som ingen annanstans. Till Västeuropa kom massbilismen under 60-talet. Kollektivtrafiken bibehöll dock här en viktig roll i transportsystemen. I det av Sovjet dominerade Östeuropa hölls privatbilismen länge tillbaka av ideologiska skäl men från mitten av 60-talet började man släppa fram bilismen i viss utsträckning. Efter Sovjets sammanbrott står bilen högt på önskelistan för många människor i Östeuropa. Att använda egen bil framstår som ett naturligt och eftersträvat inslag i det moderna liv man där drömmer om att kunna förverkliga, nu utan statens inblandning. Utanför Nordamerika och Europa är det främst i Japan som bilismen hittills utvecklats starkt. Nu följer de länder i Sydostasien efter som haft en snabb ekonomisk tillväxt på senare år (Singapore, Taiwan, Sydkorea, Thailand etc.).

Bilismens utveckling efter andra världskriget har, räknat på hela världen, varit snabb. Antalet bilar har vuxit med 100 miljoner per decennium. I mitten av 90-talet var antalet omkring 450 miljoner personbilar (medan det totala antalet motorfordon, lastbilar och bussar inräknade, var omkring 600 miljoner). Avgörande för bilismens utveckling under de närmaste decennierna är naturligtvis den ekonomiska tillväxten, främst i världens fattigare länder. I dessa länder är den potentiella efterfrågan på bilar mycket stor. Betydelsefullt är också att ett jätteland som Kina nu bestämt sig för att bygga upp en egen bilindustri och att stimulera människor att skaffa sig bilar.

Enligt dagens bedömningar finns det anledning att förvänta sig en stark biltillväxt i flera regioner utanför nuvarande OECD: i det forna Sovjetimperiet, i delar av Latinamerika (Mexico, som nu är medlem av OECD, Brasilien, Chile, Argentina), i Indien (här väntas antalet bilar bli 36 gånger högre 2010 jämfört med 1990) samt sist men inte minst i Folkrepubliken Kina (antalet bilar förväntas här växa 91 gånger mellan 1990 och 2010). Man talar därför i dag med rätta om en "globalisering" av bilismen.

Om framtidens verklighet motsvarar dagens förväntningar, kommer således antalet personbilar i världen att kanske närma sig en miljard omkring år 2025. En sådan biltillväxt i världen gör det inte lättare att finna lösningar på bilismens redan besvärliga problem.

Lösningar på bilismens problem

Det finns givetvis en rad olika åtgärder som kan vidtas för att lösa bilismens olika problem. För överblickens skull delar jag in dem i fyra kategorier. Jag skall tala om tekniska lösningar ("technical fixes"), om planering som lösning ("planning fixes"), om olika politiska styråtgärder ("regulation fixes") samt till sist om livsstilsförändringar.

• *Tekniska lösningar*

I första hand kan man lösa vissa utsläppsproblem med teknik. Ett bra exempel är katalysatorn, som nu successivt införs på alla personbilar i Sverige. Utsläppen av koldioxid kan däremot inte, som påpekades ovan, lösas med bättre fordonsteknik. Här måste man välja andra drivmedel än dem som kommer från olja eller naturgas. Elbilar är en möjlighet, men mycket beror på vilken teknik som används för att framställa elen. Om elen produceras i ett kol-kraftverk är inte mycket vunnet. Biobränslen är ett intressantare alternativ, men en framtida global produktion av olika former av biobränslen räcker med all sannolikhet inte till att förse ett snabbt växande antal bilar i världen med drivmedel. Om man i framtiden skulle kunna framställa vätgas med hjälp av solenergi, som omvandlas på ett effektivt och billigt sätt med hjälp av solceller, kunde detta kanske vara en teknisk lösning på koldioxidproblemet.

Nu räcker det inte att konstatera att ett visst problem i princip skulle kunna lösas med teknik. Den teknik som utvecklas och kommer till användning bestäms inte av något övergripande förnuft. I stället är det fråga om olika intressen som påverkar valet av teknik. Just nu kan man till exempel konstatera att många starka krafter slår vakt kring bensinbilen. Bilindustrin undviker våghalsiga experiment med nya tekniker. Oljeindustrin försvarar bensinens roll av lätt insedda skäl. Motororganisationer och andra lobbygrupper ser med skepsis på alternativ till bensinbilen. Många fackliga intressen är oro-

ade inför ett eventuellt dramatiskt tekniskskifte. En övergång till produktion av elbilar i massiv skala skulle till exempel göra många bilarbetare och många av dem som i dag sysselsätts som underleverantörer arbetslösa.

Politikerna har inte heller så stora möjligheter att påverka teknikutvecklingen. De har däremot lättare att med skattereduktioner eller subventioner stödja spridningen av ny teknik. På senare år har man dock lyckats tvinga bilindustrin till vissa innovationer. Införandet av katalysatorer är ett exempel. Introduktionen av elbilar i Californien är ett annat. På engelska kallas detta för "technology forcing". Risken är dock att bilisterna sätter sig på tvären inför ny teknik. Vi vet inte om människor i Californien verkligen kommer att köpa de elbilar som skall saluföras från 1998. Ett annat exempel på motstånd mot ny teknik från bilisternas sida erbjuder den nya informationstekniken. Det skulle i dag eller i morgon vara möjligt att drastigt minska olyckorna på vägarna, om man införde mer av automatiserad förarkontroll, t.ex. av att den tillåtna maxhastigheten inte överskrids eller att en av alkohol påverkad förare inte kan starta bilen. Det publika motståndet mot införandet av sådan teknik antas allmänt vara betydande, vilket gör saken till en politiskt het potatis.

En teknisk åtgärd som nog kan vinna allmänt gillande är att energiåtgången per kilometer skulle kunna minskas med ny teknik. Genom att höja effektiviteten i användningen av konventionellt bränsle skulle man i princip kunna få ned energiförbrukningen och därmed utsläppen till kanske hälften av dagens nivåer. Återigen i princip. En studie från Frankrike visar att man kunnat minska energiåtgången per fordonskilometer med 25 procent men att denna vinst mer än väl ätits upp av tre motverkande krafter: För det första har antalet fordon ökat och därmed antalet körda kilometer på vägarna. För det



FOTO: MATS LANDIN.



andra har trängseln ökat vilket lett till mycket mer tomgångskörning av motorerna med ökad energiförbrukning och ökade utsläpp som följd. För det tredje har bilanvändarna valt att satsa på bilar med starkare motorer, som i sin tur kräver mer bensin per kilometer än en motorsvagare bil. Vad man vann i Frankrike på karusellen förlorade man alltså på gungorna (och mer därtill).

Tekniska lösningar är emellertid attraktiva. De är oftast politiskt okontroversiella (ingen är av ideologiska skäl emot en katalysator). Att utveckla ny teknik innebär för viktiga grupper i samhället möjligheter till intressanta arbetsuppgifter och större inkomster. Likafullt kan man inte se tekniska lösningar som en patentmedicin, när det gäller den växande bilismens problem.

• *Planering som lösning*

Med begreppet 'planering' förknippar jag en mängd åtgärder. Det kan handla om utbyggnaden av vägsystemet. Det kan röra sig om stora satsningar på kollektivtrafik. Men det är naturligtvis också fråga om planering i mer inskränkt mening, dvs. stadsplanering och regional planering. Dess syfte är ju att motverka uppkomsten av stora resebehov. Till sist räknar jag i begreppet 'planering' också in vanlig trafikplanering vars syfte är att få den reellt. ex.isterande trafiken att flyta så säkert och snabbt som möjligt.

Planering är ett begrepp som är utsatt för stora svängningar i den offentliga diskussionen. Ibland ser man planering som ett förnuftigt sätt att hantera komplicerade problem i samhället. Ibland finner man planeringen mindre angelägen och hänvisar i stället till marknadens förmåga. När det gäller bilismens problem, kan man bara kort konstatera att marknaden hittills inte lyckats särskilt bra.

Det betyder emellertid inte att planering skulle vara en universallösning på bilismens problem. Vissa perioder satsas det mycket på vägbyggen i syfte att effektivisera transporterna och att minska trängsel och olyckor. Samtidigt tas sådana beslut i en föreställning om att satsningar på så kallad infrastruktur

under ekonomiskt svaga perioder är en klok politisk åtgärd. Vårt eget land under 1990-talets kris ger goda exempel på detta sätt att tänka. Hur det nu må förhålla sig med den saken, bilismens problem löses knappast genom mer vägbyggen i länder med en redan god vägstandard.

Att satsa stort på kollektivtrafik är en åtgärd som miljövännen ofta föreslår. Problemet är att de gångna decenniernas utveckling, som givit upphov till ett genuint bilsamhälle, gör det svårt i dag att förse många glesa bostadsområden i städerna med bra kollektivtrafik. En annan svårighet utgörs av det faktum att det erfarenhetsmässigt är svårt att locka över bilister till kollektivtrafiken. En eventuell ökande resandeström med kollektiva färdmedel utgörs därför ofta av tidigare cyklister och av sådana som förut inte reste så mycket överhuvudtaget. Det begränsade intresset för att åka kollektivt leder till att kollektivtrafiken behöver stora samhälleliga subventioner för att gå runt. Samtidigt leder den glesa resandeströmmen till att utsläppen per person kan bli betydligt större för busspassagerare än för bilpassagerare.

Den egentliga stadsplaneringen inrymmer ju stora möjligheter till att minska reseavstånd. Detta gäller åter i princip. I verkligheten byggs det i dag få nya bostadsområden. Man måste alltså länge än leva med de stadsstrukturer som formades under den stora expansionsperioden under 60-tal ("sovstäder") och 70-tal ("radhusmattor"). Det som kan påverkas i dag är förläggandet av arbetsplatser och detaljhandel. Här har dock samhället i form av kommun och stat begränsade möjligheter att påverka lokaliseringen. Framväxten av stora köpcentra avsedda för bilburna kunder slår redan i dag ut delar av den lokala detaljhandeln. Stadsplaneringens möjligheter finns där således men de är, som sagt, begränsade och det tar lång tid innan de får någon effekt på resandeströmmen. En besvärande omständighet i sammanhanget är också att det man kan påverka med stadsplanering är pendlingsresor och serviceresor. Fritidsresorna blir inte med nödvändighet kortare eller färre. Snarare blir det tvärtom. Om människor inte behöver lägga så mycket pengar och tid på dagliga resor till arbete och service, kommer de sannolikt att använda de sparade pengarna och den sparade tiden till att utsträcka sina resor på sin fria tid. Det är i varje fall en tydlig tendens i dagens värld.

• *Politisk styrning av bilanvändningen*

Alltsedan bilarna började rulla på sekelskiftets dåliga vägar, har politikerna sökt reglera användningen av bilarna på olika sätt, t.ex. genom införande av hastighetsgränser och krav på körkort för föraren. När det gäller att gripa sig an med bilismens samlade problem, står i princip tre handlingsvägar till politikernas förfogande: information (propaganda), lagstiftning och ekonomiska styrmedel.

Information är ett trubbigt vapen i trafiksammanhang. I Göteborg råder vissa vintrar dagar med inversion (spärnskikt över jordytan som hindrar t.ex. rök och avgaser att stiga uppåt). Då brukar myndigheterna informera om situationen och vädjar samtidigt till bilägarna om att lämna sina fordon hemma. Sådana aktioner ger dåliga resultat. Det kan förklaras på olika sätt. Aktuell forskning visar bland annat att myndigheterna ofta bär sig olämpligt åt, när de genomför en informationskampanj. Undantag finns dock. När högertrafiken infördes i Sverige 1967, blev den samlade informationskampanjen en stor framgång.

Lagar och regler för vägtrafiken är då mycket effektivare. Det finns dock alltid trafikanter som väljer att strunta i vad lagen eller regeln säger. En betydande polisinsats är därför alltid nödvändig, om man skall nå stora effekter med lagstiftning. Polisen kan dock för närvarande bara avsätta begränsade resurser för trafikövervakning.

Som en följd av detta, har sedan många år ekonomer i allmänhet och miljöekonomer i synnerhet föreslagit politikerna att använda hårda ekonomiska styrmedel för att komma till rätta med trafikproblemen. Högre skatt på bensin är en möjlighet. Det ger på sikt en minskad bensinförbrukning som innebär mindre energiåtgång och mindre miljöbelastning. Biltullar eller så kallad "road-pricing" är en annan möjlighet. Med "road-pricing" menas avgifter som kan varieras både över tiden och över vägsträckan. Det är, menar ekonomerna, ett smidigt system om man vill kapa trafiktappar och minska belastningen på utsatta vägsträckor. Politikerna har i regel inte nappat på de mer radikala varianterna av de ekonomiska styrmedlen. Norge är det enda land som hittills infört biltullar kring de största städerna. Vi får se hur det går i Sverige. Skälet till politikernas ovilja att lyssna till ekonomerna är deras kun-



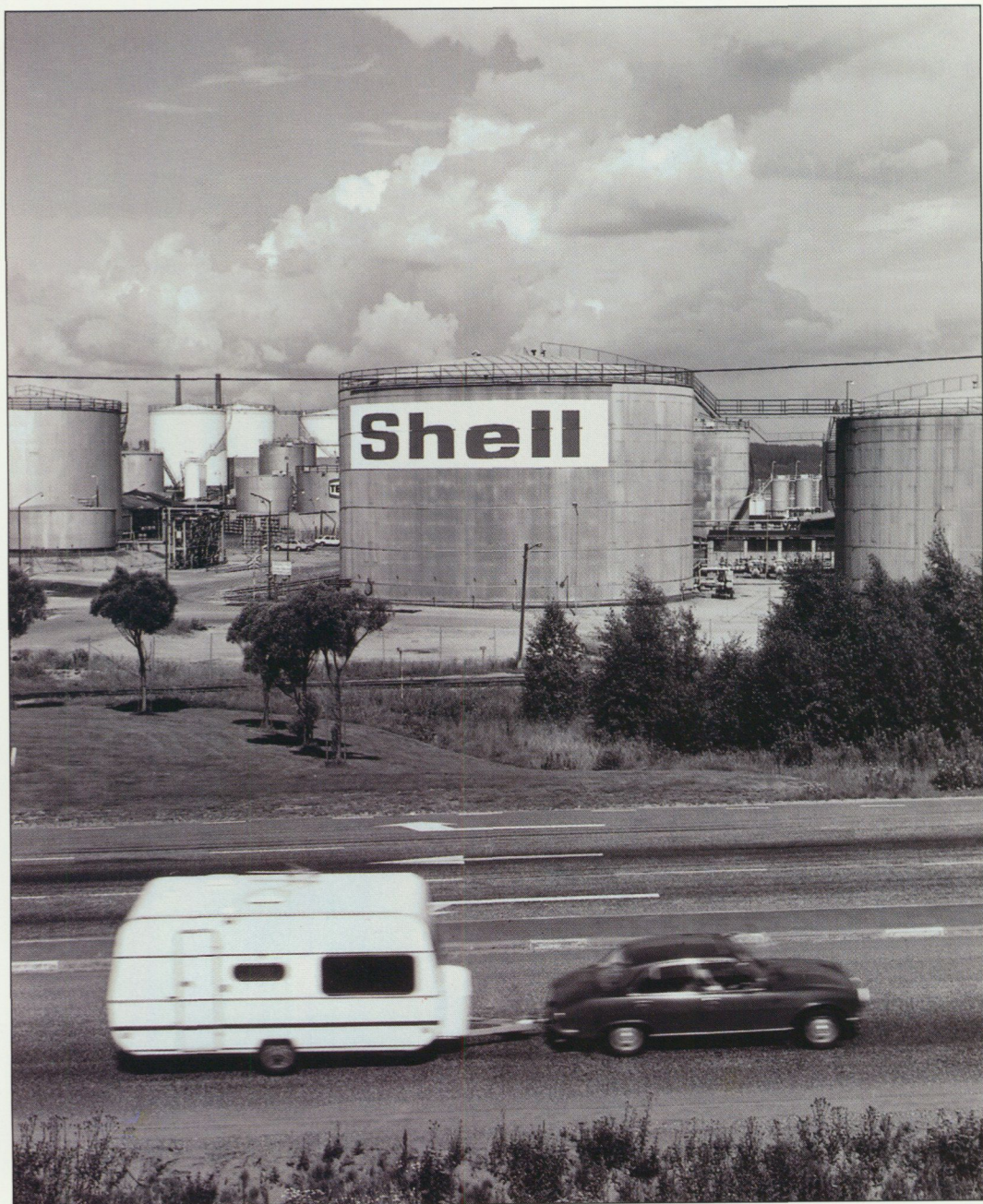
FOTO: MATS LANDIN.

skap om hur deras väljare brukar reagera på kostnadsstegringar i samband med bilanvändning.

Hinder för goda lösningar på bilismens problem

Den traditionella trafikpolitiken har arbetat med olika kombinationer av åtgärder hämtade från de tre kategorier som vi nu gått igenom. Framgången för transportpolitiken har varit begränsad. I många länder (t.ex. England, Frankrike, Holland, Italien) brottas man i dag med svåra trängselproblem. Antalet dödade och svårt skadade på Europas (EU:s) vägar är fortfarande skrämmande högt som jag påpekade ovan. Miljöpåverkan från trafiken är omfattande och en bilflotta driven av oljeprodukter (bensin eller diesel) lever farligt i en värld, där en stor del av oljan pumpas upp i politiskt instabila områden. Om man sedan beaktar att det nya målet för trafikpolitiken är att säkerställa en "hållbar rörlighet" (eller "sustainable mobility", som det heter i EU:s gemensamma transportpolitiska program från 1992), blir bilden än mer bekymmersam.

Skälet till att det ser ut som det gör är att det finns ett antal hinder eller barriärer för goda lösningar. Dessa hinder är av tre slag. Den första typen utgörs



E4:an, juli 1979. FOTO: BO GYLLANDER.

av vad man kan kalla "strukturella hinder". Det är svårt, som jag visade ovan, att "planera bort" transportproblemen genom att städerna ser ut som de gör och genom att de förändras endast långsamt. Det är också svårt att skapa system med bra kollektivtrafik av samma anledning. Att å andra sidan förändra ett tekniskt system som bilvägssystemet är överhuvudtaget svårt och tar lång tid, även om alla skulle vara eniga om målet.

Den andra typen av hinder består i att det, som vi sett, finns intressen som inte accepterar en viss förändring. Oljebolagen kan ju inte vara entusiastiska över införandet av alternativa bränslen. Bilindustrin vill fortsätta att göra det som den är bra på, dvs. bensinbilar och diesellastbilar. Motororganisationerna motverkar energiskt tanken att lägga nya ekonomiska pålagor på bilisterna. Motståndarna till en viss förändring har goda möjligheter att motarbeta sådana förändringar som de ogillar (t.ex. genom lobbyverksamhet).

Den tredje typen av hinder ligger hos bilanvändarna själva. Det finns en rad tecken på att bilen för många bilanvändare representerar mer än ett transportmedel. Aktuell forskning, speglad inte minst i denna volym, visar på detta. Barn i bilfamiljer växer in i föreställningen att biltransport är det naturliga sättet att resa på. Många unga ser sedan körkortet som en biljett till vuxenvärlden. Vissa unga manliga förare formar sin maskulina identitet genom djärva chanstaganden i samband med bilkörning. Den unga familjen bygger sin gemensamma tillvaro till en betydande del på utflykter i familjebilen. Den moderna yrkesarbetande kvinnan ser bilinnehavet som både en förutsättning för och ett synligt uttryck för sin nyförvärvade frihet och självständighet. Den pigge pensionären säljer inte sin bil och sätter sig still som förr utan vill vara rörlig och delta i livet ännu ett antal år.

Allt detta betyder att den moderna livsstilen i hög grad är byggd kring bilen.

Bilismen och livsstilen

I den transportpolitiska debatten har man på sistone börjat föra in tanken på nödvändigheten av livsstilsförändringar på transportområdet, om man skall kunna skapa "en hållbar rörlighet". Därmed rör man vid djupare frågor än tidigare. Det handlar om utvecklingen av vår genomsnittliga rörlighet. Skall den kunna fortsätta att öka som den gjort i 100 år och skall en så stor andel av



våra förflyttningar i framtiden verkligen äga rum i bil? Detta senare är också en fördelningsfråga. I dag sker 75% av alla personresor i EU med bil, samtidigt som 40% av alla hushåll saknar daglig tillgång till bil.

Diskussionen om livsstilsförändringar aktualiserar emellertid frågan om hur begreppet

'livsstil' skall definieras. Detta begrepp kan, enligt en vanlig vetenskaplig uppfattning, referera till tre olika fenomen: för det första till ett kollektivt beteende hos en viss befolkning (t.ex. den amerikanska livsstilen till skillnad från den japanska). Det kan för det andra referera till beteendet hos en klass eller en grupp i den samhälleliga hierarkin (en borgerlig livsstil till skillnad från en proletär). Det kan till sist referera till den individuella livsstilen hos en person (som t.ex. kan vara bohemisk). Livsstilar består inte bara av vissa vanor och beteenden utan också av valet av vissa symboliska attribut som meddelar något om personen i fråga. Det kan gälla personlig identitet, social tillhörighet eller önskan om synlighet i samhället. Livsstilar bildar mönster som är igenkännbara för en iakttagare (ungefär som man känner igen en handstil).

Bilen spelar i dag en viktig roll för formandet av livsstilar. I den amerikanska livsstilen är bilen en självklarhet. I bilens första tid var bilinnehavet som sådant ett tecken på social status. Senare blev innehavet av vissa bilmärken kända symboler för tillhörighet till en viss samhällsklass eller samhällsgrupp. Individualistiska bilister söker forfarande ofta sätta sin egen prägel på sin bil t.ex. genom val av extra utrustning. Bilbyggeri är ett extremt exempel på detta beteende.

Bilens roll i ett långsiktigt hållbart samhälle kan knappast bli densamma som i det konsumtionsinriktade industrisamhälle vi känner. En sådan förändring av bilens roll kommer att förutsätta livsstilsförändringar. Sådana sker ju hela tiden i en människas liv som vi såg ovan. Också i samhället kommer för-

ändringar att inträffa med tidens gång. Dagens form av bilism kommer att gå till historien.

Bilismens framtid: två slutsatser

Om man till sist sammanfattar vad som sagts i denna artikel kan man för det första påstå att bilismens framtid inte avgörs av teknisk utveckling eller politiska beslut på nationell eller kommunal nivå. I stället är det fråga om kulturella processer: Morgondagens livsstilar kommer att avgöra bilens framtida roll i samhället.

Eftersom det brådskar att skapa förutsättningar för ett långsiktigt hållbart samhälle (för att inte lasta över denna uppgift på nästa generation), finns det för det andra all anledning att diskutera våra aktuella livsstilar i allmänhet och vårt förhållande till bilen i synnerhet. Det är viktigt att den debatten inte förs av ett litet antal intresserade utan att allmänheten blir engagerad. Med tanke på bilens djupa förankring i vår västerländska kultur, kommer i så fall debatten att bli mycket livlig, för att inte säga hetsig, eftersom den rör vid en rad frågor, som är känsliga för många av oss.



Ur Peugeot's annonskampanj, 1996.