

Musikvetenskapliga avdelningen,
Musikhögskolan
Göteborgs universitet
Box -5439,402 29 Göteborg
tel. 03 11773 40 83

HANDLINGAR OCH PREFERENSER. OM BILEN SOM KONSERTLOKAL.

Carin Öblad, fil.lic., doktorand i musikvetenskap

Detta papper redogör för resultat av samt pågående och kommande forskning, som jag bedriver och planerar. Främst är det resultat från en empirisk studie, ett frågeformulär utskickat till 1 000 slumpmässigt valda individer i Sverige enligt strata: ålder, kön och utbildning', som utgör grunden för detta papper. De fyra punkter, som här fokuseras. är följande:

Bilen kan för många individer ha ett existentiellt värde.

Musik har i detta sammanhang en funktion med påtagliga effekter.

Tillämpning och konsekvenser i relation till trafiksäkerhet.

Arbetsformer och metoder.

Bilen kan för många individer ha ett existentiellt värde

En ung kvinna berättade att hon hellre sitter i en bilkö på väg hem från jobbet än att hon tar tunnelbanan. Hennes skäl var att ta det lugnt. kunna röka en cigarett, lyssna på musik.

“Det är mer avkopplande än att åka kommunalt.. .och man tänker, att få vara ifred lite grann.“

Vad önskemålet att “vara ifred” innebär har jag tolkat på flera sätt: som en flykt från en besvärlig tillvaro (t ex bråk på jobbet och hemma) eller ett byte av verklighet/miljö. Särskilt den yngre generationen skiljer mellan att vara “själv” (fysiskt och självvalt tillbringa tid med sig själv) och vara “ensam” (känna sig ensam och/eller ofrivilligt vara utan andra människor).

Framför allt tolkar jag "vara ifred" som uttryck för ett önskemål om den abstrakta integriteten. som kan vara skild från den konkreta isoleringen, och som kan tolkas ha ett existentiellt värde.

“Nu får ingen vara ifred. Alla är utstötta, men ingen får vara ifred”³

Citatet ovan används för att, som jag uppfattar det, skildra en splittrad vardagsverklighet. Bilkupén kan utgöra en livssfär, ett privat rum där människan i sin vardag skapar korta eller längre sekvenser av existentiellt värde: jag har uttryckt det som att hon förhöjer sin **närvarokänsla i livet**, vilket är ett återfinnande eller en fördjupning av sig själv som individ.

Dessa upplevelser kan vara av olika art t ex extas eller fridfullhet och kan ses som tillfälliga andningshål gömda i en trivial kontext som bilkörning och fungera som existentiell uppbyggnad. Tillich⁵ definierar "existentiell" såsom "...-delaktighet i en situation, särskilt en kunskapsmässig sådan, med hela sin varelse. Detta omfattar tidsförhållanden, historiska, psykologiska, sociologiska, biologiska betingelser".

En central fråga i enkäten löd:

61) Om Du vill vara ifred, tycker Du då att bilen är ett bra eller dåligt ställe?

- Bra
- Dåligt
- Vet inte/har aldrig tänkt på det

Här svarade 5 1% av de yngre samt 45% av de äldre "bra" medan motsvarande siffror för "vet inte/har aldrig tänkt på det" var 32% respektive 39%. Dessa svar ska ses i relief till svaren på frågan om det finns ett rum i bostaden där de kan vara ifred och ostörda syssla med vad de vill: cirka 85% svarade att de har ett sådant rum. De här resultaten indikerar att bilen relativt bostaden har ett autonomt värde och att bilen kan erbjuda något av värde, som bostaden inte kan erbjuda.

Musik har i detta sammanhang en funktion med påtagliga effekter

Såväl unga som äldre anser att de i bostaden kan spela vilken musik de vill och på vilken ljudnivå de önskar. Även detta visar att bilen, när det som här gäller att lyssna på musik, inte är en alternativ plats för något man inte kan göra i bostaden. Ytterligare en central enkätfråga löd:

59) Var får Du starkast upplevelser av musik, om Du bara jämför mellan bilen och bostaden?

- Bostaden
- Bilen
- Ingen skillnad
- Vet inte/ingen åsikt

Här fordelade sig datamängden mycket jämt i tre delar över alternativen Bostaden, Bilen och Ingen skillnad. Den kategori, som väljer bilen som miljö för sin starkaste musikupplevelse, anser samtidigt med höga siffror att bilen är ett bra rum för att vara ifred och de har uppgivit följande effekter av musiken: stress, irritation respektive lugn, avkoppling samt humörförändring. I en inte ringa grad är man medveten om hur man reagerar på olika sorters musik i bostaden och bilen.

Musikpsykologin studerar upplevelser och beteenden där upplevelsen betraktas som ett växelspel mellan musik, människa och situation. Upplevelserna är centrala

och kan hänföras till de tre områdena perception (varseblivning: auditiv, visuell, taktil, kinestetisk), kognition (mental bearbetning: minnen, associationer, skapande, värdering) samt emotion (musiken uttrycker eller väcker känslor). Varje upplevelse är unik eftersom varje individ har t ex sina auditiva förutsättningar och sitt privata minne kopplat till ett visst musikstycke. Människan kan fungera som en kameleont genom att lyssna på samma musikstycke, men på olika sätt och därmed använda musiken. Hon kan alltså använda sig av olika lyssnarmodus i olika situationer. Denna komplexitet i en musikupplevelse är något den enskilda lyssnaren endast själv känner till och därmed endast själv kan komma till insikt om.

Musikens effekt på människor förbryllar till viss del fortfarande forskarna: man känner till effekterna inom t ex musikterapin men kan inte alltid förklara orsakerna. Ett av de starkaste skälen till att spela musik i bilen tycks vara längtan efter minnen. Musiken öppnar minnen av tillfället, känslan och stämningen när man hörde just den låten, kanske tillsammans med en viss person. En äldre man, som tycker hans egen generation är för passiv, väljer låtar att spela i bilen "liksom ett försök att flytta tiden tillbaka 10- 15 år i någon mening".

En konsekvens av musikupplevelsens unika och privata karaktär innebär återhållsamhet med att generalisera vad gäller effekten av olika sorters musik. Generationsskillnaderna i musiksmaken är påtaglig: de äldre är mycket negativa till "hårdrock" och positiva till "dansbands musik" och "klassisk musik". Många äldre stressas av rock och en del blir harmoniska av Mozart, medan särskilt männen bland de unga känner sig stimulerade av rock och där även nämnts att Mozart är löjlig, vilket gör den musiken till ett irritationsmoment. Deras olika upplevelser av musiksorter bidrar till antingen distraktion eller förhöjning av koncentrationen.

En del individer känner sina egna reaktioner och väljer sin musik för att använda den i olika situationer. En kvinna, som nästan enbart lyssnade på klassisk musik i bostaden, spelade discomusik när hon städade bostaden eller på morgonen körde bil till arbetet. Däremot vågade hon inte längre i bilen spela "I feel love" med Donna Summer då hon kommit underfund med att hon helt enkelt körde för fort till denna discolåt. Hon visste även att när hon var trött efter jobbet och skulle köra hem passade ballader henne bäst.

Ytterligare en enkätfråga kan illustrera hur musiken i detta sammanhang har en funktion. Frågan löd:

57) Hur håller Du Dig bäst pigg och vaken om Du är trött men måste köra fem mil till? Ange de alternativ som brukar vara aktuella för Dig.

- Röker
- Spelar musik
- Äter godis eller annat
- Öppnar fönstren
- Stannar. rör på mig och kör vidare
- Annat. nämligen _____

Två alternativ fick samma, höga svarsfrekvens: “stannar, rör på mig och kör vidare” samt “spelar musik”. I denna situation visar man genom att välja “spelar musik” att musiken har en funktion, nämligen att motverka trötthet.

Tillämpning och konsekvenser i relation till trafiksäkerhet

Resultaten från enkäten visar att bilen ej endast är ett nyttoreddskap utan att den även svarar mot behov av att vara ifred och önskemål om t ex upplevelser inte minst i samband med musiklyssning. Är de trafikpolitiska intentionerna att förändra ett bilbetende bör hänsyn tas till att bilen även är en existentiell fråga.

I viss mån torde här finnas några förklaringar till misslyckandet att stimulera samåkning. Vill man vara ifred för att i en bilkö på ett naturligt sätt få egen tid och kanske även nostalgiskt spela den musik, som passar sinnesstämningen, då kan en annan individ uppfattas som störande. Att gå ut med generella råd om vilken sorts musik, vilka musikstycken av en viss kompositör eller med en viss artist som skulle vara lämpligt vid bilkörning är en tveksam åtgärd; musikupplevelsen är för unik särskilt i de fall den har stark påverkan.

Paralleller torde kunna dras mellan att i bilen spela musik och använda mobiltelefon. Jag kan inte referera till någon undersökning om vilka behov som styr bruket av mobiltelefonen i bilen, men kommunikation kan ha såväl praktisk betydelse som mental. Att tala i telefon är en viktig, allmänmännisklig aktivitet. Likaväl som musiken kan ha en avslappnande eller stimulerande funktion torde mobiltelefonen i bilen fungera på samma sätt. Därför kunde det vara intressant att jämföra undersökningar om mobiltelefonens inverkan på en bilförarens koncentration med erfarenheter om musikens inverkan.

Utgående från musikupplevelsens komplexitet och unicitet är det endast möjligt att försiktigtvis framhålla de negativa effekter som exempelvis hög ljudvolym och högt uppdrivet tempo kan innebära. En förare är beroende inte bara av visuell information utan även auditiv information, där såväl utifrån som inifrån kommande ljud dränks av högvolymt musik.

En musikupplevelse kan alltså hänföras till tre områden: perception, kognition och emotion där skotten inte är vattentäta utan områdena kan överlappa varandra. T ex den taktila perceptionen omhuldas av individer som vill lyssna på hög volym, “fysisk lyssning”, där den höga ljudnivån med sina olika frekvenser träffar olika delar av kroppen. Den kinestetiska perceptionen gör att musklerna aktiveras exempelvis en fot som inte kan motstå vissa taktindelningar av ett musikstycke utan absolut måste vipa med.

Skall man döma ut rockmusik spelad på hög volym under bilkörning av säkerhetsskäl? Skall man förbjuda muskelaktiverande musik, som kan få vana tränings/gympamänniskors kroppar att omedelbart rusta sig för aktivitet? En människa som är van vid högvolymt musik och starkt uppskattar t ex hårdrock, reagerar inför denna musik på ett annorlunda sätt än en individ som inte tycker om den, som kanske till och med upprörs av den. Förbud torde vara irrelevant i en situation där information fungerar bättre.

För en individ som är trött och nedstämd och som uppskattar Mick Jagger i Rolling Stones kan denna rockmusik bli en vitamininjektion, en kraftgivare som behövs och därmed innebära ökade möjligheter till koncentration. Om samma person även uppskattar Bachs cellomusik kanske denna musik vid detta tillfälle snarare fördjupar sinnesstämningen.

Genom exemplifiering och information finns stor möjlighet till ökad medvetenhet om de egna reaktionerna. Musiken i sig är inte kontroversiell utan istället en källa till lust och stimulans där nyfikenheten på de egna reaktionerna är naturlig. Via musiken och dess effekter lär man sedan känna sig själv. Eftersom generalisering bör undvikas kan vid körskolor eller i sammanhang för trafikupplysning musik istället spelas och analyseras med anknytning till olika individers reaktioner och därmed inspirera till eftertanke med ökad självinsikt om de egna reaktionerna som mål.

Det skulle vara intressant och lärorikt att pröva enkätens frågor i ett närliggande europeiskt land. Jag berättade för en engelsk forskare i musikpsykologi om svenskars naturlängtan. om ett behov att få vara ifred, om att få se på och lyssna till granar i det tysta. Hans förståelse var ringa och han förstod inte heller varför man skulle vilja sitta ensam i sin bil för att få vara ifred. Ett utpräglat svenskt beteende kanske inte bara i samband med bilar och musik?

Begreppet vara ifred är svårt att översätta exempelvis till engelska: hur går det att förklara att man i en grupp eller ett kollektiv vill hålla sig för sig själv?

Arbetsformer och metoder

Forskningsprogrammet AUTUMN (The Automobile in the Human and Natural Environment) startades 1990-91 av Emin Tengström, tidigare professor i humanekologi vid Institutionen för tvärvetenskapliga studier av människans villkor, Göteborgs universitet. Programmet, som genomförs inom disciplinen humanteknologi, belyser bilens konsekvenser för människan, naturen och samhället. AUTUMNs syfte är "to increase our understanding of automobility as an important societal phenomenon".

I delgruppen MACS (Man, Automobile, Culture and Society) bestående av en socialantropolog, två etnologer, en humanekolog med feministisk inriktning samt en kulturgeograf ingår jag som musikvetare sedan gruppen startades.

Mitt projekt är tvärvetenskapligt där huvudhandledaren finns inom musikvetenskap, Göteborgs universitet och bihandledaren inom arkitektur. Chalmers Tekniska Högskola. Extra handledare är från musikpsykologi. Jppsala universitet samt institutionen för tvärvetenskap. Göteborgs universitet.

Jag skall inom projektet "Musik i bilen" visa vilken roll och betydelse musik och musiklyssnande har för bilakande människor. Projektet har flera delar: a) ett tidigare publicerat pilotprojekt. b) en större enkät och till vilken detta papper främst refererar samt c) en kommande avhandling där de tidigare undersökningarna kompletteras med intervjuer och fältexperiment. Avhandlingens syfte är att med olika vetenskapliga metoder beskriva och analysera upplevelsen av musik i bilen och musikens effekter på lyssnaren/föraren.

Utgående från tidigare erfarenheter och resultat formulerades följande utgångspunkt, som ligger till grund för hela projektet :

Bilkupén kan för en bilförare utgöra en privat livssfär, där närvarokänslan i livet kan förändras i olika grad och riktning med musik

Operationaliseringen av denna existentiella utgångspunkt har skett genom att den har delats upp i tre teman, vilka följer hela arbetet:

***Vara ifred och vara själv, Bilen som livssfär och privat rum
Använda musik och förändra sig själv.***

Avhandlingens tre självständiga delar använder sig av olika metoder: enkät, intervjuer samt fältexperiment och därmed prövas utgångspunktens tre teman genom såväl kvantitativa som kvalitativa metoder.

Enkäten har främst en kartläggande funktion där bland annat bostaden jämförts med bilen relativt användningen av musik. Syftena är egentligen två: dels att kartlägga handlingar och preferenser samt dels att bilda underlag för val av informanter till de kommande intervjuerna. Frånsett åtta öppna frågor om vad för sorts musik man tycker om respektive ogillar och skäl därtill var de övriga 57 frågorna med fasta svarsalternativ.

Frågorna fordelades i sex grupper med anknytning till människans vardag: Bostadsrelaterade, Bilrelaterade, Musik och mediarelaterade. Fritidsrelaterade, Preferens och handlingsrelaterade samt Existentiella och känslorelaterade.

Intervjuer ska nu fördjupa dessa frågeställningar, vilket inte minst gäller de öppna frågorna, som i enkäten utgjorde en tentativ sondering av hur musik används för att förändra ett fysiskt eller psykiskt tillstånd. Det är genom verbal utsaga, som den unika, privata musikupplevelsen kan få en beskrivning och förklaring. Vissa frågor i enkäten som t ex vad det innebär att vilja vara ifred har endast givits ytliga svar, som kräver fördjupning.

Hur många individer som ska intervjuas och hur strukturerade intervjuerna ska vara är inte helt beslutat vid dags dato.

Fältexperimentet utgörs av bilfärd på såväl landsväg som i stadstrafik samt i bilsimulator med någon eller några av intervjuernas informanter där olika sorters musik kommer att spelas. Förloppet ska videofilmas samt ljud (dialog, kommentarer) och musik, som spelas i bilen, tas upp på band. Intentionerna är att bilföraren ska manipuleras med musik och själv kommentera effekterna utöver vad som kan registreras med apparatur. Lämpliga variabler att mäta kan t ex vara bilens hastighet och förarens koncentration. En dialog är öppnad med VTI (Väg- och Transportforskningsinstitutet) för ett samarbete inte minst vad gäller deras bilsimulator.

Detta fältexperiment är en utmaning: hur går det att jämföra resultat från en färd i den egna bilen med existentiella förtecken och en simulator placerad i ett laboratorium? Men det är en intressant utmaning då ett fungerande koncept skulle innebära att en realistisk situation kan jämföras med en artificiell - med

alla de fördelar och nackdelar respektive situation för med sig – då det handlar om en och samma individ som medverkar vid båda försöken.

Slutsatser

En större enkät är genomförd som bl a indikerar att bilen har ett värde som existentiellt rum. Musiken i bilen kan förändra en människa med positiva eller negativa effekter på trafiksäkerheten. Det är svårt att generellt omtala viss sorts musik som lämplig eller olämplig vid bilkörning utan det måste istället handla om information och exemplifiering med ökad självinsikt om de egna reaktionerna som mål.

Referenser:

¹Carin Öblad, *Musik i bilen. Handlingar och preferenser. Om bilen som konsertlokal*, fil.lic. uppsats, 1996

²Carin L. Svenson (Öblad), *Bilen som konsertlokal*, 1992

³Stig Claesson, *Henrietta ska du också glömma*, 1977

⁴Göran Ahne, *Vardagsverklighet och struktur*, 1981

⁵Paul Tillich, *Modet att vara till*, 1977