

Katarina Bjärvall har erfarenhet av att lifta sedan 30 år tillbaka.



Lifta som livsstil

Att lifta är numera sällsynt. Allt färre människor vill ta risken att hamna vilse, komma för sent eller behöva prata med en kuf. Men för den som vågar är vinsterna stora. Katarina Bjärvall berättar om sina erfarenheter och undersöker vad forskare säger om tillit och rädsla.

Text: Katarina Bjärvall

Har du bensinstopp, ska jag skjutsa dig till en mack? Jag får då och då den frågan från bilförare som inte förstår att jag liftar.

Vi liftare har blivit så sällsynta att vi är svåra att känna igen. Märkligt, för att lifta är miljövänligt och dessutom gratis, underhållande, bildande och ett oslagbart sätt att säkra sin tro på mänskligheten.

Som nu senast. Det var lätt medvind, eller kändes åtminstone så, över påfarten utanför Strängnäs. Jag hade någon timme tidigare blivit upplockad vid busshållplatsen under E4/E20 i Västberga strax söder om Stockholm, bytt bil i Södertälje och fått åka med hit. Nu stannade en ensam man i min ålder, runt 50. Han skulle till Kungsör och jag hoppade in.

Så vad ska du göra i Kungsör, frågade jag konversatoriskt.



Foto: Stephan Savoia/AP/TT

Foto: Gizmodo/Creative commons

Är det farligt att lifta? Den lilla liftarroboten Hitchbot skickades som en del av ett forskningsprojekt ut på vägarna i somras. Den tog sig genom Kanada, Tyskland och Nederländerna utan problem men slutade som skrot i USA.

Och så fick jag en berättelse som räcker hela vägen fram.

Han skulle hämta sin nioårige son som varit hos sin mamma i Örebro. Sonen höll just på att tillfriskna från cancer. Insjuknandet, cancerbeskedet, ångesten, den fantastiska vården i Uppsala, vaknätterna, sonens hjältemod - allt fick jag höra och det satte bitvis en klump av gråt halsen på mig.

Vilja att dela med sig

Vid OKQ8-macken utanför Kungsör fick jag byta bil - sonen tog min plats och jag fick hoppa in hos hans mamma som körde tillbaka samma väg som hon kommit. Hon gav mig sin version av dramat och när jag steg ut i Örebro hade jag fått stärkt förtroende både för svensk sjukvård och för fränskilda föräldrars förmåga att samarbeta.

Och så förstås, som alltid, för människors vilja att dela med sig av det de har - en bil, en berättelse. Så har det varit under de hundratals bil-

resor som jag har gjort med främlingar i Sverige och Europa under drygt 30 år.

Bilen som vardagsrum

Så varför har vägarna tömts på liftare? En rad faktorer har samverkat, skriver sociologerna Graeme Chesters och David Smith i en av få forskningsartiklar som finns i ämnet (Sociological Research Online nr 3 2001). En orsak är interrailkortet - och där kan man tillägga att flygbiljetter till nästan-gratis-pris naturligtvis på senare år har jagat bort de få liftare som fortfarande fanns kvar.

En annan faktor är etableringen av bilen som vardagsrum. Ljudanläggningar och luftkonditionering har gjort bilarna alltmer hemlika, skriver forskarna, och det har skapat en norm som säger att främlingar ska hållas utanför. Där kan man i dag tillägga att mobiltelefoner, surfplattor och filmteknik i bilen har spätt på den utvecklingen.

Tidspressen spelar också roll. Att lifta kan gå fort - mellan Stockholm och Örebro ofta snabbare än tunnelbana och tåg - men man vet aldrig, man kan bli stående en timme i ett skräpigt dike utanför Arboga. I en tid med små tidsmarginaler vill få människor ta den risken.

Liftande robot

Den utbredda uppfattningen att det är livsfarligt att lifta är också en viktig orsak. En illustration från i somras är rapporteringen kring liftarroboten Hitchbot. Kanadensiska forskare skickade ut denna meterhöga Plåt-Niklas i knallgula gummi-stövlar på framgångsrika liftarresor genom Kanada, Tyskland och Nederländerna.

På en tripp genom USA gick det sämre. Den brittiska tidningen The Guardian rapporterade i augusti: "Faran med att lifta illustrerades i lördags när Hitchbot styckades och fick sitt huvud borttaget i centrala Philadelphia." Men

Ljudanläggningar och luftkonditionering har gjort bilarna alltmer hemlika, skriver forskarna, och det har skapat en norm som säger att främlingar ska hållas utanför.

experimentet säger egentligen ingenting om liftande för roboten var ingen liftare, den var en apparat. Någon förstörde den - kanske var det vandalisering, kanske sabotage.

Är liftaren en kuf?

Men är det inte farligt att lifta? Det är ändå den i särklass vanligaste frågan jag får när jag liftar - vanligare faktiskt än den om bensinstopp. Jo, en del förare kör illa och därför har jag ibland bett att få stiga av. Några enstaka gånger - två faktiskt - har jag också avbrutit en resa för att föraren har kommit med sexuella förslag. Jag har aldrig blivit utsatt för våld eller hot i en bil.

Ändå spelar risker och säkerhetstänkande roll för det minskade liftandet. Chesters och Smith menar att moderna bilars ökade säkerhet - med till exempel krockkuddar och ABS-bromsar - bidrar till att förarna blir alltmer fokuserade på säkerhet och risker och därmed allt mindre benägna att släppa in potentiella faror.

Det är i så fall samma tendens som man kan se på andra håll i samhället - övervakningskameror i offentliga miljöer och på höga spetsiga villastaket kan förstärka känslan av att världen är en osäker plats.

Följaktligen: Den som framhärdat i att lifta blir alltmer av en kuf. Och en kuf vill ingen ha i sitt mobila vardagsrum, så därför stannar få förare när de ser en liftare. Då blir det svårt att lifta - mycket svårt för män, vet jag efter att ha frågat de få manliga liftare jag har lyckats hitta under årens lopp. Och därför blir liftarna ännu färre.

Förmedlad samåkning

En självförstärkande utveckling alltså, en misstänksamhetens accelererande spiral.

Men det klassiska liftandet har delvis ersatts av digitalt organiserad skjuts. Det finns i dag en rad initiativ, svenska och internationella, som förmedlar samåkning. En del är ideella, som skjutsgruppen.nu, sådana tjänster är en del av det som kallas del-

ningsekonomi, andra är kommersiella, som bilhuthyraren Hertz tjänst Roadmate där alla som hyr bil av företaget erbjuds att ta med gratisåkare. Det sistnämnda är kapitalismens sätt att tjäna pengar på människors vilja att dela med sig. Det kan vara av godo - men liftning kan det inte kallas.

Att lifta är att utlämna sig åt slumpen. Åt vädret, åt risken att hamna vilse och känna sig som en pajas när förare trycker på gasen och vinkar. Men också åt möjligheten att med gott samvete komma fram snabbare än tåget och med en ny häpnadsväckande story i bagaget.

Katarina Bjärvall

Tips för framgångsrikt liftande

- Lifta inte om du är rädd. Rädsla smittar och skapar en osäkerhet även hos föraren.
- Ha gärna en skylt där du skriver din destination. Även om bilen inte ska dit så förstår föraren att du liftar.
- Ställ dig om möjligt där bilarna kör långsamt, där det är tillåtet för dem att stanna och där du syns på långt håll. Utfarter ur rondeller och korsningar med rödljus eller stopplikt kan vara bra platser.
- Undvik att lifta när det är mörkt. Du syns dåligt och utsätter dig för risk att bli påkörd.
- Avstå från musik i öronen redan när du står vid vägen och självklart när du sitter i bilen. Den som skjutsar dig vill ha sällskap och samtal.
- Lägg dina fördomar åt sidan. Det enda skälet att tacka nej till en erbjuden lift är att föraren verkar onycter eller är direkt otrevlig.
- Nästan ingen skjuts är för kort. Du kommer alltid till ett nytt vägskäl - kanske är det just där din långlift kör på.
- Be aldrig föraren att köra en omväg för din skull. Att plocka upp en liftare ska inte kosta.

Det ökande säkerhetstänket gör att allt färre förare plockar upp liftare, särskilt manliga liftare har svårare att få skjuts.

Foto Fredrik Sandberg/TT



Efter andra världskriget ökade våldsbrätten i Sverige, men sedan 1970-talet har de i allmänhet minskat.



Foto: Walker Evans

Inte farligt – ändå oroande

Det finns ingen forskning som visar att det skulle vara farligt att lifta. Men en ökande känsla av att samhället är osäkert kan ändå få människor att avstå, menar kriminologen Anita Heber.

Anita Heber, som forskar om människors rädsla för brott, tror att det främsta skälet till att så få liftar är att de flesta har tillgång till bil eller bra kollektivtrafik. Men rädsla kan också spela in, säger hon. Särskilt om det inträffar ett ovanligt otäckt våldsbrott, kanske ett mord på en liftare.

- Sådana så kallade signalbrott fastnar i människors kollektiva medvetande. Om man är en ung tjej som brukar lifta så påverkas man, trots att ett enskilt brott inte har någon betydelse för den verkliga risken.

Våldsbrott minskar

Några aktuella siffror över brott begångna mot eller av liftare finns inte. Men svensk statistik över våldsbrott i allmänhet visar att de har minskat.

- Överlag ökade våldsbrottslighe-

ten efter andra världskriget och fram till 1970-talet. Sedan dess har den minskat, säger Anita Heber.

Inte heller rädslan för att utsättas för våldsbrott har ökat på senare år.

- Rädslan för våld ökade under 80-talet men har legat ganska stabilt sedan dess.

Rörlighet skapar oro

Men Anita Heber pekar på en annan rädsla än den omedelbara och personliga som kan ha betydelse för den allmänna tilliten i samhället och i förlängningen för människors benägenhet att lifta och ta upp liftare.

- Vi har ju en helt annan typ av samhälle i dag än när människor bodde på samma plats hela livet och kände nästan alla de träffade. Sociologer menar att den ökade rörligheten skapar en oro, tillsammans med globala risker som till exempel miljöhot eller terrorism.

En form av mer existentiell oro alltså?

- Ja, en känsla av att det inte är helt säkert där ute.

Katarina Bjärvall

”Vi har ju en helt annan typ av samhälle i dag än när människor bodde på samma plats hela livet och kände nästan alla de träffade.”



Anita Heber, kriminolog.

Foto: Eleonor Björkman