

SVENSKA DAGBLADET

Under strecket

Bilens dominans är på väg att brytas

Bilen har i hundra år trängt undan människor från gatorna, dödat tiotals miljoner och bidragit starkt till växthuseffekten. Trots vågor av kritik har det bilindustriella komplexet alltid avgått med segern. Men den tredje vågen av ifrågasättande ser ut att på ett intelligentare sätt kunna bryta bilens dominans.



Bilköer på Essingeleden i eftermiddagsrusning. Foto: Tomas Oneborg

I Washington Post kunde man för en tid sedan läsa artikeln ”[The car century was a mistake](#)” – bilens århundrade var ett misstag. Det är inte första gången som vår tids mest älskade kombination av nöjes- och nyttomaskin kritiseras. Det har skett i två tidigare vågor, den första i bilismens barndom, den andra då massbilismens avigsidor blev uppenbara omkring 1970. Nu ser vi en tredje våg, denna gång med större möjligheter till påverkan i global skala.

Artikelrubrikens reservationslösa påstående väcker flera frågor. Är det rimligt att så radikalt förkasta bilismen med tanke på allt gott den skapat? Med vilka metoder skulle tesens giltighet kunna prövas och finns några särskilda skäl till att det hårda omdömet formuleras just idag?

Bilismen har utan tvivel varit 1900-talets mest framgångsrika ekonomiska utvecklingsblock. Fordons-, olje- och anläggningstriumviratet var motorn i efterkrigstidens första

decennier av rekordartad ekonomisk tillväxt, vilken skänkte arbete och välstånd åt miljoner och skapade drömmar om ett bättre liv. Något som många gånger gått i uppfyllelse. Bilen blev rentav en medlem i många familjer. Kan man tänka bort denna tingest som så i grunden omvandlat allt – från människors längtan och vardagslivets rytm till städernas utbredning och den oljeberoende geopolitiska maktbalansen?

Vi ställs inför utmaningen att kontrafaktiskt undvika det påstådda misstaget, det vill säga att rekonstruera ett 1900-tal utan bilen. En liknande operation har ekonomipristagaren Robert Fogel genomfört, men då för järnvägen och dess betydelse för den amerikanska ekonomins tillväxt ("Railroads and American economic growth", 1964). Fogel tänkte helt enkelt bort järnvägen och antog att kanalsjöfarten fortsatte att utvecklas i dess ställe. Men vad skulle kunna sättas i bilens ställe? Knappast en snabbare häst. Att helt tänka bort bilen framstår som mycket svårare, ja som en omöjlighet. Rimligare är att föreställa sig en begränsad utbredning i linje med trafikekonomen Jan Owen Janssons konstaterande att bilen aldrig hade tillåtits i svenska städer om nutida samhällsekonomiska värderingar hade rått under tidig efterkrigstid.

Detta löser dock inte problemet. Men en grov balansräkning kan ändå ställas upp. Fördelarna är redan nämnda: ekonomisk tillväxt med stegrad materiell standard, vidgade marknader med ökad rörlighet, ett löfte om frihet och den glädje som flera hundratals miljoner bilälskare fått uppleva. På bilismens mörka sida återfinns de hittills mer än 60, ja kanske uppemot 100, miljoner döda, fler än andra världskrigets offer. I USA har mer än 3,6 miljoner omkommit och trots den framgångsrika svenska nollvisionen har 3 000 människor fått sätta livet till det senaste decenniet och 32 000 har allvarligt skadats. Globalt är trafikdöden den vanligaste dödsorsaken bland unga.

Till detta kommer att lokala partikelutsläpp också dödar. Vägtrafiken bidrar stort till den globala uppvärmningen och inte ens fossilfria drivmedel löser problemet då både tillverkning och vägbyggande ger stora utsläpp. Även lokala miljöer skadas och de billösa drabbas av försämrad kollektivtrafik. Det kostnads-, energi- och utrymmesmässigt minst effektiva transportslaget har fått breda ut sig på alternativens bekostnad.

Redan från början väckte bilen stor entusiasm som symbol för en ny tid. Den blev åtkomlig för allt fler tack vare T-Forden som introducerades i USA år 1908. Men den första vågens bilkritik lät inte vänta på sig. Den var våldsamt, särskilt i USA, där de många trafikdödade barnens mödrar gick i täten. Gatan sågs som en plats för alla och bilen som en destruktiv inkräktare. För att avvärja kritiken såg sig den mäktige vägbyggaren i New York, Robert Moses, tvungen att inkludera särskilda lekplatser i sina gigantiska projekt.

Under 30-talet trängdes många funktioner bort från gatan. "Det bilindustriella komplexet" (Lars Gyllensten) gick segrande ur striden. Fotgängarna, särskilt barnen, fick lära genom lagstiftning, kampanjer, skolundervisning och smärtsamma erfarenheter att gatan var till för bilarna. Amerikanernas "kärleksaffär med bilen" gjorde det lättare att överse med de ökande skadorna på liv, lem och egendom. Dessa skyllades, också i Sverige, inte sällan på slarviga trafikanter som hade sig själva att skylla.

Den svenska kärleken till bilen fördjupades några år in på 50-talet då ledande socialdemokrater gav efter för starka borgerliga och interna påtryckningar och reservationslöst omfamnade motorfolket. Att ifrågasätta förälskelsen kostade på, vilket Harry Martinson fick erfara med diktsamlingen "Vagnen" från 1960. Hans personligt riktade anklagelser väckte häftiga gensagor och han stämplades som en bakåtsträvare.

För tänkare i tiden blev det emellertid uppenbart att bilismen var ett omvälvande massfenomen som krävde tolkning och analys. Den franske filosofen Roland Barthes skrev år 1955 om bilen som ett fullkomligt magiskt föremål, våra dagars motsvarighet till de gotiska katedralerna. Henri Lefebvre, fransk marxist, beskrev ett drygt decennium senare bilen som konsumtionssamhällets ledande objekt, medan den amerikanske politikern Ralph Nader var mer konkret i boken "Unsafe at any speed" från 1965, där han angrep bilföretagens demonstrativa ointresse för säkerhet och bäddade för den kommande opinionsstormen.

Den andra kritikvågen mot bilismen, som välldes fram i slutet av 60-talet, var en del av decenniets antiauktoritära strömningar. I stad efter stad hindrade folkliga uppbåd motorvägsbyggen från att rasera delar av stadsbebyggelsen. I Stockholm skrinlades planerna från 20-talet att bredda praktiskt taget alla innerstadens gator. Även stora trafikleder tänkta att fullborda den häftigt kritiserade men blott till hälften genomförda citysaneringen ställdes in.

En andra effekt var den ökade trafiksäkerheten med bilbälten och hastighetsbegränsningar som pressade tillbaka ökningen av antalet trafikoffor. Ett tredje resultat av kritiken, som alltjämt består, är den utbredda medvetenheten om bilens destruktiva egenskaper.

Det bilindustriella komplexets eftergifter blev begränsade. Med kampanjen "Utan bilen stannar Sverige", inledd år 1982, konsoliderades herraväldet – den alltjämt rådande "bilsynta" trafikmaktordningen. Bilinnehav och körda kilometer har, med korta pauser och särskilt globalt, stadigt pekat uppåt. Antalet bilar i världen passerade en miljard år 2010 och flera prognoser pekar mot en fördubbling redan före år 2050.

En tredje våg av bilkritik som nu kan skönjas har två klara fördelar jämfört med sina föregångare. Den utbredda presentismen, det vill säga oförmågan att föreställa sig en annorlunda värld, en värld utan -

bilen i centrum, har varit ett allvarligt hinder för förändringar. Att det redan idag finns en rad lyckade projekt, företrädesvis i tätbefolkade områden, som visar att en annan trafikvärld är möjlig rycker undan den sakliga grunden för denna hållning.

Två viktiga bidrag är "Start-up city: Inspiring private and public entrepreneurship, getting projects done, and having fun" av Gabe Klein (Island Press) och "Streetfight: Handbook för an urban revolution" av Janette Sadik-Kahn (Viking), som både genomfört stora, lyckade stads- och trafikomvandlingsprojekt i Washington DC, Chicago och New York. Klein propagerar för att i offentlig sektor ingjuta den iver och energi som finns hos många så kallade uppstarts företag. Den principen tillämpade också Sadik-Kahn i arbetet för New Yorks dåvarande borgmästare Michael Bloomberg, som hon på tio minuter lyckades vinna för den kontroversiella idén att stänga Times Square för biltrafik. Succén har blivit enorm med ett intensivt folkliv och bättre flöde i trafiken. Båda böckerna är fulla med efterföljansvärda exempel. Såväl fysiskt som mentalt har utrymmet ökat för gång-, cykel- och kollektivtrafik vilket främjat ett sjudande stadsliv. Överraskande nog har förändringarna skett utan att bilismens fördelar eliminerats.

Ansatsen i projekten är experimentell – förändra på försök och permanenta om resultatet blir lyckat. Helhjärtat stöd från ledande politiker är avgörande. Det finns alltid skeptiker som i allians med medierna försöker stoppa förändringar. Därför är också hårda data om genomförda projekt viktiga, liksom en nära och öppen dialog med medborgarna och medierna. Att dessa förändringar sker i USA ökar chanserna för en global spridning.

Även i Sverige börjar de nya idéerna spridas. En viktig förmedlare är Alexander Ståhle, som i den nyutkomna boken "Alla behöver närhet. Så blir framtidens städer" (Dokument Press), engagerat refererar såväl egna som amerikanska och andra lovande internationella erfarenheter. Han påvisar det paradoxala i att vi fortsätter att köpa fler och större bilar samtidigt som de flesta inte vill ha den bilstad vi fortsätter att bygga.

Den tredje vågens kritik har också fördel av att möta ett helt annat samhälle än föregångarna. 99 år efter T-Forden, år 2007, lanserades Iphone som har ersatt bilen som ledande konsumtionsobjekt hos en ung och trendsättande elit. Kunskapsläget om transportsektorn är idag mycket bättre och möjligheter finns att med simuleringar förhandstesta radikala förslag. Självstyrande bilar kommer redan om några decennier att innebära stora förändringar, ännu ovisst vilka.

De smarta mobilerna kan, som en del av nya system för information och betalning inom transportsektorn, få lika omvälvande effekt som en gång T-Forden. Med den plattformsteknik som internetföretagen använder skulle en bråkdel av dagens fordon och vägnät klara transportarbetet, och det med förhöjd kvalitet. Beroendet av bilen kan

minska. De som till äventyrs vill äga sitt fordon även i framtiden kan färdas köfritt men till en något högre kostnad, vilket borde mildra reformmotståndet.

Det ser alltså ut som om bilismens dominans skulle kunna brytas, vilket nog är anledningen till att bilens århundrade nu börjar ses som ett misstag. För klimatpolitiken och stadslivet skulle detta vara en stor vinst.

Anders Gullberg forskar om hållbar mobilitet och tillgänglighet vid KTH.

