



TIMBRO RAPPORT 16/97

Folkets rätt att köra bil

summerat

Den senaste bensinskatt höjningen har medfört en proteststorm som blåst ända in genom riksdagshusets tjocka väggar. Politikens svar på protesterna har blivit höjda reseavdrag.

Men vilka värderingar ligger bakom de ständigt höjda skatterna på bilismen? På vad beror den bilfientliga politiken?

I denna rapport tränger Magnus Nilsson bakom det ytliga politiska spelet i syfte att blottlägga de verkliga orsakerna till varför bilen betraktas som en av samhällets värsta bovar.

Rapporten vederlägger de vanligast argumenten mot bilismen: utsläppen, köerna och utarmningen av stadskärnorna. Nilsson bemöter

också det han finner vara politikernas mest förolämpande angrepp på bilisterna: att folk kör "i onödan":

- Vi har en elit som tycker att de vanliga medborgarna, deras liv, intressen och vardag är onödiga och betraktar den vanlige, hygglige bilisten som en flinande raggare.

Rapporten formar sig till en uppmaning till stöd för rätten att köra bil utan pekpinna och förakt från överheten.



rapportförfattaren

MAGNUS NILSSON har en bakgrund som journalist, ledarskribent och förlagsredaktör. Han arbetar nu på en reklam- och PR-byrå i Stockholm. För ytterligare information skriv till <magnusn@bahnhof.se>.

Ingen faktor har haft så stor betydelse för att forma det moderna västerländska samhället som privatbilen.

I det närmaste allt vi tar för givet är i själva verket beroende av bilen och av förekomsten av massbilism:

Att vi kan bo och arbeta på skilda orter. Att vi kan upprätthålla kontakterna med släkt och vänner nästan oavsett var de bor. Att vi kan besöka stormarknader, göra utflykter till sevärheter, till svampskogen, ta med gamla mormor till lantstället och köra barnen till idrottshallen, allt är beroende av bilen. Den moderna villaförorten med sina stora hus och inbjudande tomter förutsätter i praktiken bilen. Sommarstuge- och båtägande som massfenomen likaså. Större delen av Sverige skulle i själva verket vara obebodd utan de möjligheter bilen ger åt dem som vill leva och bo utanför städerna.

Biltransporter är också nödvändigt för att vi skall kunna utnyttja arbetsdelning och specialisering i produktionen och för att vi skall kunna transportera alla de färdiga produkter som vi vill ha daglig tillgång till. Det är inte så att "utan bilen stannar Sverige". Utan bilen finns inte Sverige, eller något annat västland, på det vis vi känner det. Utan bilen - inget västland.

Vanliga människors frihetsmaskin

Bilen har också en starkt ideologisk innebörd. Bilen är den vanliga människans frihetsmaskin. Den som har tillgång till bil kan resa vart som helst, när som helst, utan att behöva fråga någon om lov. Bilismen är det sista steget i en frigörelseprocess som började med kampen mot livegenskap och lösdriveristadga. Genom bilismen har vanligt folk fått den frihet som tidigare endast eliten kunde njuta av.

Det är därför en aning överraskande att dagens elit inom politik och media ofta är fientligt inställd till privatbilismen. Fenomenet är också tämligen nytt. På den tid då socialdemokratien var en folkligt förankrad och progressiv politisk kraft betonades bilismens positiva sidor. Det

utbredda bilägandet var en tydlig vision och stoltheten över två nationellt förankrade biltillverkare stor.

Elitens bilfientlighet

I dag är det som vi vet annorlunda. Bilismen orsakar de styrande en svår klåda som resulterar i ständigt nya förslag på skatter, avgifter, satellitövervakning och hastighetsbegränsningar. Vägverket försöker använda

”

Bilismen är det sista steget i en frigörelseprocess som började med kampen mot livegenskap och lösdriveristadga.

sitt monopol för att skapa omotiverade trösklar för körkortaspiranter och dess trafiksäkerhetschef **Claes Tingvall** hävdar på fullt allvar att människan aldrig blir mogen att köra motorcykel - i princip ett underkännande av omdömet hos samtliga av landets drygt 100 000 motorcyklister. Av vilka många är vuxna, skotsamma familjeförsörjare som genom sina skatter i praktiken bidrar till att sådana som Tingvall kan existera trots att ingen frivilligt skulle betala för deras oförsämda pekpinna.

Hur kommer det sig att den svenska politiken är bilfientlig och att hela verk och utredningar i praktiken på heltid producerar bilfientlig ideologi?

Har bilfientligheten demokratiskt stöd? I en mening har den det. Allt som förekommer i en demokrati, från tvångssteriliseringar, identitetskydd för våldsverkare och till knatteidrott och subventionerad sjukvård har i formell mening demokratiskt stöd. Det är definitionsmässigt så. Svaret är meningslöst.

Men frågan kan ställas på annorlunda sätt: har någon röstat för företeelserna? Och betar sig majoriteten av befolkningen i enlighet med de värderingar som den förda politiken bygger på?

Den första av de alternativa frå-

gorna är också rätt meningslös. Självklart kan inte allt som förekommer i en utbyggd välfärdsstat eller ens i en mycket begränsad stat ha varit eller fortlöpande vara underkastat folkomröstningar.

Men den tredje frågan har ett visst intresse för hur stor klyftan mellan folket och den politiska eliten egentligen är. Vissa företeelser kan vi anta har stort stöd. Alla föräldrar ser med glädje fram emot den första skoldagen, de engagerar sig i sitt dagis och tycker det är skönt att de gamla föräldrarna har hemtjänst - trots att de kan ha synpunkter på kvaliteten och aldrig haft möjlighet att rösta om hur skolan, barnomsorgen eller äldreomsorgen skall vara organiserad annat än i form av de paket partierna erbjuder. Det vill säga de visar med sitt beteende att de accepterar de erbjudna lösningarna. Det finns inget omfattande spontant motstånd mot den förda politiken.

Att det är ett stort bekymmer att minoriteter förtrycks när de beskattas och deras lösningar motarbetas är ett annat problem. Men det handlar inte om att en knapp majoritet genom sina positioner inom den statliga maktapparaten och centrala media driver politiska uppfattningar som står helt i strid med de värderingar och de behov folkflertalet uppvisar genom sitt beteende. Därtill ägnar de sig åt en massiv indoktrinering med i huvudsak lögnaktiga eller felaktiga påståenden som får folk att tro att det de gör är fel, eller att många i deras omvärld handlar fel.

Så är det däremot när det gäller bilismen i Sverige (och i de flesta andra västländer).

Folk vill nämligen äga och köra bil trots politikernas och mediaelitens motstånd och trots att många förefaller anse att bilkörning egentligen är förkastlig.

Vi antar lite slarvigt 1970 som det år då bilfientligheten dök upp som mode i salonger och på redaktioner. Då fanns det 2 287 709 registrerade bilar i Sverige. Antalet bussar var 14 254. Antalet invånare per privatbil var 3,5 personer. Det fanns 44 683 motorcyklar, året därefter, 1971, nåddes botten på antalet regis-

trerade motorcyklar från att ha varit över 300000 i mitten av 50-talet. Således borde svenska folkets omdöme ha stått på topp i början av 70-talet. Man kan tänka sig att många byråkrater - inte bara på TSV - skulle hålla med om det.

Nå. 1995, efter 25 år av oavbruten propaganda mot bilismen med bl a 22 höjningar av bensinskatten, och massiva satsningar på kollektivtrafik, är siffrorna följande:

Bilar, 3 630 760, vilket betyder 2,4 personer per bil, och inte mindre än 117 387 motorcyklar. Antalet bussar är dock fortfarande bara drygt 14 500 st.

Över en miljon fler bilar och 60 000 fler motorcyklar. Det är i stort sett en bil per hushåll: Men dess drivkrafter är inte organisation, propaganda, ordergivning eller gemensamma drömmar om ett framtida samhälle. Dess drivkrafter är att miljoner individer med vitt skilda intressen, värderingar, ekonomiska resurser och sociala förutsättningar söker den unika bekvämlighet som bilen ger. Så fort folk har råd skaffar de bil.

Detta gäller hela landet. Hela 86 procent av norrlänningarna har bil, nästan 30 procent av dem har två, medan bottenplatsen intas av Stockholm. Men även där har 71 procent bil trots den unikt välutbyggda kollektivtrafiken, cykelvänligheten, de rimliga avstånden och parkeringseländet.

Det är alltså ingen överdrift att säga att den politiska och mediala elitens kamp mot privatbilismen saknar folkligt stöd. Lyckligtvis åstadkommer den inte just mycket mer än att skapa försörjningstillfällen för byråkrater. De höga bränsleskatterna är möjligen undantaget, men eftersom den offentliga girigheten inte känner några gränser är det troligt att de skulle vara höga även utan någon som helst ideologisk motivering.

Vid närmare eftertanke är bilismens expansion självklar. Välståndet, de bättre telekommunikationerna och de ökande förväntningarna gör att människor vill resa och träffas. Produktionens specialisering och önskan om goda boendemiljöer gör att arbetsplats och bostad ligger

åtskilda.

Kollektivtrafiken kan aldrig lösa de transportbehov folk i dag har. Skälen till detta är både rent praktiska och psykologiska.

Bilen tar dig från en plats där du är till en plats dit du vill komma. Inte mellan två buss- eller tunnelbanestationer.

Den som sätter sig i bilen har löst problemet med att komma fram till destinationen. Var och en som åker

”

94 procent av landets barnfamiljer har tillgång till bil. Detta är en extremt kraftfull, tyst, civil motståndsrörelse.

kollektivt måste hoppas att färdmedlet kommer, kommer i tid, går i tid, kommer fram i tid, att samma gäller eventuella anslutningar. Han måste ha köat för biljett, och om han vill veta något eller få hjälp med något (eller har, gud förbjude, missuppfattat något) är chansen stor att personalen är snäsig eller ointresserat hänvisar till någon formalitet. Den som har glömt sitt SL-kort får betala dryga böter. Det kanske måste vara så, men det gör det inte trevligare.

Bilen har en flexibilitet som de kollektiva lösningarna saknar. Om du är i tid, eller lite för tidig ut genom ytterdörren, går bilen omedelbart. Bilen är aldrig försenad. Om du själv är försenad behöver du inte vänta på nästa bil utan din bil har väntat på dig. Du kan stanna när du vill, var du vill och av vilket skäl som helst. Du är inte chaufförens och tidtabellens "fänge". I bilen kan du ta med stora mängder ägodelar utan att egentligen behöva planera, packa eller bära. I bilen kan du vara ensam eller med det sällskap du valt. Du behöver aldrig trängas med okända människor med varierande kroppshygien.

Bilen som miljöbov är historia

Men är detta bra? Har inte bilismen avigsidor som gör att vi borde önska att den minskade? Har alla de som

motarbetar bilismen fel?

Svaren är ja, nej, ja.

Låt oss gå igenom argumenten mot bilism ett och ett och se om de håller.

Miljöargumentet är det vanligaste och starkaste. Bilar släpper ut koldioxid, kväveoxid, kolväten och koloxid.

Koldioxiden är den vanligaste "växthusgasen". Det betyder att nettoutsläpp jämfört med dagens nivå, dvs förbränning av fossilbränslen, möjligen kan påverka klimatet på jorden. Förutom att denna teori är starkt omstridd står bilismen för ungefär 25-30 procent av koldioxidutsläppen i världen (Sveriges totala andel av utsläppen av koldioxid är 0,3 procent). Med tanke på att kolanvändningen i världen ökar (Tyskland subventionerar t ex sina kolgruvor) och att även de mest långtgående möjliga

minskningar av koldioxidutsläppen ger fullständigt marginella skillnader i klimatutvecklingsmodellerna är växthuseffekten inte ett hållbart argument mot bilismen. Det handlar om ren symbolpolitik. Är det något man skall använda fossilbränslen till är det just transporter. Värme och el bör produceras med kärnenergi - då kan man åtminstone skapa teoretiskt möjliga skillnader när det gäller den framtida klimatutvecklingen.

Problemet med kväveoxid håller på att lösas nästan helt och hållet av katalysatorrening. I alla västländer har halterna fallit drastiskt och de återstående utsläppen beror i hög utsträckning på de äldre bilar som saknar katalysatorer. Därvidlag skapar den svenska politiken ett miljöproblem: de höga bilkostnaderna orsakar en bilpark som blir allt äldre, dvs möjliga miljöförbättringar släpar efter. Sot, damm och buller återstår. Det håller också på att lösas, men stadslivet är inte smutsigare i dag än för 10, 50 eller 100 år sedan. Bilen som miljöbov är helt enkelt på väg att bli historia.

Trängsel och trafikstockningar.

Bilens fiender talar gärna om de köer och trafikstockningar som skapas. "Trafikin farkt" säger de och känner sig fyndiga. Bilden är intuitivt stark. Vi vet ju alla hur irriterande det är satt sitta fast i köer. Men

detta problem är koncentrerat till storstäderna och även i dessa är det ofta fullt rimligt att köra bil. Den som bilat i Europa eller i USA vet att med undantag för huvudstäderna i Europa och New York, D C, Chicago och ytterligare ett par stadskärnor behöver man nästan aldrig köa längre stunder.

Bilkoerna har fögit upphov till den kuriösa tanken på biltullar och vägavgifter. Även borgerligt sinnade politiker är tilltalade eftersom de upplever "marknadsinslaget" som tilltalande. Men självklart är bilavgifter bara motiverade i de fall då de bidrar till att finansiera just den väg de tillämpas på. Annars sker ju bara en omfördelning mellan trafikanter som ofta kör på den avgiftsbelagda vägsträckan och till trafikanter som ofta kör på den som finansieras med avgifterna. I länder som Sverige, med en lång tradition av offentlig finansiering av vägar, är avgifter ännu mer tvivelaktiga. Allrahelst som politiker-
na väljer att skattefinansiera rena lyx-
åtaganden.

Vi bör också ha klart för oss att t ex Stockholms trafikproblem är orsakade av en bilfientlig politik. Sedan Essingeleden, och det är trettio år sedan, har inga större satsningar gjorts. Trots att man vet att bilismen kommer att öka och trots att Stockholms befolkning ökar med kring 15 000 personer per år görs mycket lite för att bygga i fatt. Trafikproblemen är ingen naturlag utan politiskt konstruerade och valda.

Den mest förunderligt vettlösa tanken i sammanhanget är ändå "trängselavgifterna". Medborgarna skall alltså betala en avgift till staten (eller staden eller vad det nu kan

vara...) för att de trängs med varandra. En sorts skatt på obehag, egentligen. Motiveringen är att trängselavgiften skall vara högre när belastningen på vägen är stor, och minska när belastningen minskar. På så sätt utjämnas trafiken under dygnet.

Det låter tilltalande men leder till att människor med dåliga inkomster får lägre valfrihet än människor med goda. Detta är naturligtvis oundvikligt och måste accepteras vid en ren marknadssituation, men inte när det handlar om sådant som redan är gemensamt finansierat över skattedel.

De som har kommit på idén har uppenbarligen dessutom glömt att vi fortfarande har en arbetsmarknad som är så organiserad att många människor tvingas till samma arbetstider trots olika inkomst. Vård-biträdet och överläkaren, VD:n och receptionisten, måste komma och gå vid ungefär samma klockslag. Annars fungerar det inte.

Vem kör i onödan?

Bilen utarmar stadskärnorna. Detta påstående finns i två varianter. Antingen menas att stadskärnorna töms på butiker och folk genom uppkomsten av stormarknader utanför städerna, eller så menas att bilismen "tar över staden" d v s dominerar över den trivsel man tänker sig skulle vara möjlig om folk kunde gå och cykla hur som helst. Ännu har dock ingen varit tillräckligt ideologiskt förblindad för att använda det amerikanska argumentet att medelklassen tack vare bilen väljer att inte bo i stadskärnorna - men det kommer nog.

Och ännu. Stridsropet "bilfri

innerstad" förefaller tilltalande de korta sommarveckor då festivalryran härskar i Sverige och medborgarna har ölfest på gatorna. Vinterns tomma stadskärnor med oändliga gågator - vi har alla upplevt snålblåsten mellan ICA, Konsum, de halvdöda gallerierna och Systembolaget - är inte lika tilltalande. Och där bilarna inte längre kör, och där utopisterna sade att barnen skulle kunna leka och cykla - där regerar bussarna.

Till sist finns det kanske mest elitistiska och förolämpande angreppet på bilismen och bilisterna kvar. Påståendet om att folk kör "i onödan". Miljöminister **Anna Lindh** säger sig vilja motverka den onödiga bilkörningen, *Aftonbladets* ledarsida utropar att "bensin skall vara ett dyrt nöje". Som om vi, när vi tar oss till våra arbeten, släktingar, vänner och till våra fritidshus och idrottsplatser egentligen gjorde något onödigt. Och att när vi köper en extremt beskattad petroleumprodukt gör det för nöjet att få trampa lite på gasen!

Dessa två röster är nog de mest typiska representanterna för bilfientligheten. En elit som tycker att de vanliga medborgarna, deras liv, intressen och vardag är onödiga och betraktar den vanlige, hygglige bilisten som en flinande raggare.

Därför är detta en uppmaning till stöd för rätten att köra bil och rätten att kunna göra det till rimligt pris, utan pekpinnar och förakt från nomenklaturen. Det handlar om rätten till en unik frihetsmaskin. Om rätten även för dem med små inkomster och sociala förhållanden att kunna färdas vart de vill, när de vill, med vilka de vill och utan att behöva fråga någon om lov. ■

Timbro har till uppgift att fördjupa diskussionen om det fria samhället och marknadsekonomin.

Timbro startade 1978 och ägs av stiftelsen Näringslivets Fond.

rapporter

VAD LÄR LÄROMEDLEN?

Anders Hall visar att skolböckerna presenterar vinklade och föråldrade bilder av samhället (nr 15/97).

FRIVILLIGT ARBETE BARA KOMPLEMENT?

Mikael Anjou kartlägger frivilligorgani-

sationernas syn på sig själva (nr 14/97).

BUDGETSANERINGEN

Niclas Berggren granskar statsfinansernas utveckling (nr 13/97).

RÄDSLAN FÖR GLOBALISERINGEN

Kurt Wickman analyserar aktuell "globaliseringskritisk" litteratur (nr 12/97).

För innehållet i denna rapport svarar författaren. Rätt att citera har den som uppger källan.

Redaktör: Dick Erixon. För ytterligare upplysningar: Timbro, Box 5234, 102 45 Stockholm, tel 08-670 35 00, fax 08-662 56 80 e-post: info@timbro.se. Alla rapporter finns i fulltext och med sökfunktion på www.timbro.se