

## Recension

Gunnar Falkemark

*Politik, mobilitet och miljö: Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem*

Gidlunds förlag, 2006

Vad är det som gör att ett trafiksystem som dödar ca 500 människor i Sverige varje år, orsakar 4-5% av varje årskull i befolkningen allvarliga skador, ger upphov till stora mängder buller, avgaser och partikelutsläpp, använder en ändlig resurs som främsta drivmedel, och på många sätt styr samhällsplaneringen med bristande hänsyn till enskilda, fått en sådan oerhörd framgång? Gunnar Falkemark, statsvetare i Göteborg, har skrivit en fantastisk bok om framväxten av bilismen i Sverige.

Som statsvetare utgår Falkemark från skeenden främst i de politiska systemen, före bilismens framväxt. Han tar sin utgångspunkt långt innan bilismen på allvar kommer igång i Sverige, i framväxten av det moderna, industrialiserade samhället under 1700 och 1800-talet. Det avgörande *formativa moment* som han utgår från är 1712, då den första fungerande ångmaskinen uppfanns av Newcomen i England. I den liberala politiska stämning som rådde under denna tid blev en storskalig transportapparat sig ett tecken på framgång och utveckling. Genom en kombination av ångmaskinen med redan existerande räls utvecklades järnvägarna. Järnvägen förde med sig hastighet till det gryende industrisamhället. Snabba och långväga transporter brukar anges som centrala för moderniteten.

Men Falkemark tittar också på hur samhället i stort påverkas av transportförändringarna. Han visar att alla former av transportsystem samverkar med och påverkar de sociala systemen, och samtidigt medborgarnas *mentala kartor*, deras uppfattning om vad som går att göra, vad som är utveckling. I det tidiga 1800-talets Sverige var de flesta transporter långsamma och skedde till fots, till häst eller med vagn, eller på vattenvägarna. Den transportapparat som föregick det svenska järnvägsnätet var främst kanalbyggnationerna. Falkemark visar hur enskilda aktörer, som Baltzar von Platen, fick en mycket stor betydelse för dessa. Genom sitt kontaktnät, sin personliga prestige och inte minst genom sin oerhörda lobbyverksamhet lyckades von Platen genomdriva byggandet av Göta Kanal med de engelska kanalerna som förebild. Men redan under 1840-talet började de första järnvägsbyggena diskuteras politiskt, och den första banan togs i bruk 1849. Järnvägen kom sedan att dominera transporterna under sista halvan av 1800-talet. En central idé i byggandet av järnvägar var att de skulle vara samhällsekonomiskt betydelsefulla, de skulle föra ut varor från jordbruk och

gruvindustri till den stora världen. Ett flertal modeller för hur järnvägen skulle organiseras växte fram, men den som senare kom att dominera är att staten står för byggandet av stambanorna, medan privata – och kommunala – entreprenörer bygger lokala banor. I järnvägens barndom började man inte bara transportera varor. Också människornas rörelsemönster påverkades av järnvägarna. Skeptiska röster höjdes mot dessa sociala effekter. Konservativa krafter motionerade på 1860-talet om att förbjuda tågtrafik på sön- och helgdagar, eftersom folk hade en tendens att åka iväg på utflykt istället för att gå i kyrkan. Dock fick motionen inget vidare gensvar. Tvärtom var den sociala konsekvensen av järnvägen att alltfler människor utsträckte sin rörlighet i rummet och därmed frigjorde sig från lokalsamhällets kontroll. Också detta brukar betraktas som ett typiskt uttryck för modernitet, eller en övergång från *Gemeinschaft* till *Gesellschaft*, uttryck som sociologen Ferdinand Tönnies myntade för att beskriva skiftet från ett lokalt samhälle med nära kontakter och personliga relationer, till ett mer modernt, storskaligt samhälle där politik, regler och byråkrati styr.

Redan innan järnvägen når sin största utbyggnad i Sverige växer ett nytt trafiksystem fram, biltrafiken. Denna föregås till viss del av cykeltrafiken, som ju innebär en överkomlig, om inte billig, transportteknik som är tillgänglig för ett flertal och möjliggör daglig rörlighet. Falkemark visar hur ett antal olika tekniska lösningar på bilmotorer först konkurrerade, men hur bensinmotorn ganska snabbt kom att dominera. Detta hänför han till att bilen ganska snabbt kopplades till privat ägande och till långdistanskörning.

Ett centralt teoretiskt begrepp i Falkemarks beskrivning är teorin om stigberoende, *path dependence*. Vad är det som gör att en viss teknisk lösning kommer att dominera trots att andra lösningar står till buds? Teorin om stigberoende bygger som sagt på att vissa *formativa moment*, avgörande ögonblick, blir styrande för utvecklingen, och att de därefter ”låser in” de tekniska systemen. Om en teknisk lösning, oavsett om den är bra eller inte, på olika sätt får positiv feedback, kommer den att förstärkas, bli ett självförstärkande system, och ta över andra lösningar. Man kan säga att allteftersom ett tekniskt system mognar går det upp en allt djupare stig, blir alltmer stigberoende. Falkemarks grundläggande hypotes är att bilismen är ett sådant system.

Ett mycket intressant fenomen är att den historiska utveckling som Falkemark demonstrerar och diskuterar i så mycket är sig lik under hela 1900-talet. Järnvägsnätets och järnvägstrafikens förstatligande respektive privatiserande är ännu i våra dagar en het fråga. Pendeln, och efterföljande politiska beslut, har svängt flera gånger. En annan fråga är hur man politiskt skall handskas med problemet att busstrafiken tenderar att konkurrera ut tågtrafiken.

Ytterligare en följetongsdiskussion är om järnvägen respektive biltrafiken bär sina egna kostnader eller borde beskattas hårdare. Denna fråga är av mer ideologisk karaktär, men Falkemark visar hur både liberaler, socialdemokrater och bondeförbundare svänger mellan den ena synpunkten och den andra. Idag kan det, enligt Falkemark, anses bevisat att vägtrafiken är underbeskattad med hänsyn till de kostnader den orsakar. Inte bara vägbyggnationer och vägunderhåll bör räknas in i ekvationen, även kostnader för trängsel, hälsoeffekter, olycks- och sjukvård bör inbegripas. Miljöeffekterna hör till de allra svåraste att kostnadsberäkna, men de finns där.

Falkemark visar också hur det bakom bilismen står tunga industriella intressen, som har starkt inflytande på besluten i samhället, även om politikerna i själva verket snarare är följsamma än maktlösa. De ekonomiska intressena har, i högre grad i USA, men även i Europa, fått en speciell ställning i det politiska systemet, och det är också därför som bilismen kunnat växa sig så stark.

Bilismen motsvarar och driver ett systemskifte i samhället, som av en politisk majoritet omfattats med entusiasm. Järnvägen har däremot bemötts med en mer ambivalent hållning ända sedan starten. Falkemark utgår från att människor är rationella, och att denna rationalitet innebär valfrihet, men att många faktorer ligger utanför den enskildes kontroll. För individen kan det till exempel vara rationellt att köra bil, särskilt sedan biltrafiken i så hög grad omvandlat infrastrukturen. Frågan är bara om det någonsin är rationellt ur ett kollektivt, eller miljömässigt, perspektiv.

Boken *Politik, mobilitet och miljö* är en fröjd att läsa, trots bristande korrekturläsning. Den är full av intressanta och välpresenterade fakta, kopplade till en stimulerande och intelligent vald teoretisk överbyggnad. Stora politiska skeenden varvas med intressanta personteckningar. Den är en saklig, men kritisk, läsarvänlig men komplex, vetenskapligt stringent men populär, rolig och mycket allvarlig bok om ett problem som berör oss alla: Framväxten av ett ohållbart transportsystem.

Ebba Lisberg Jensen, fil.dr. i humanekologi och forskare på Miljövetenskap, Malmö högskola