

HISTORISK TIDSKRIFT
(Sweden)

130:4 • 2010

Bilismen i jämförande belysning

Eva Lindgren, *Samhällsförändring på väg: perspektiv på den svenska bilismens utveckling mellan 1950 och 2007*, Umeå studies in economic history 40 (Umeå: Umeå universitet 2010). 172 s. (Summary in English: Driving forward?: perspectives on the Swedish automobility 1950–2007).

Denna sammanläggningsavhandling handlar om den svenska bilismens utveckling från 1950 till i dag. Framför allt handlar den om bilismens spridning i Sverige jämfört med i första hand Norge med vissa utblickar mot USA. Problemen som angrips är relaterade till hur bilismens spridning har påverkats av socioekonomiska förutsättningar hos befolkningen som inkomst och bosättningsmönster i termer av urbaniseringsgrad samt hur dessa faktorer har varierat med politiskt beslutsfattande. Det kan handla om beskattning, vägnät eller trafiksäkerhetsbestämmelser. Ett tema som hänger nära samman med dessa saker är hur den svenska bilparken förändrades när det gällde miljöegenskaper, motorstyrka och bilpriser.

Direkt bör konstateras att perspektiven är strikt samhällsvetenskapliga. Bilen som symbol för olika former av modernitet ingår inte i förklaringsmenageriet trots att utgångspunkten är bilen som hushållsteknik med fokus på användning mer än på olika konstruktioner eller teknisk förändring. Att tidsperioden som studeras tar sin början 1950 bestäms av att det var året då massbilismen i Sverige tog fart. År 1950 nyregistrerades 62 468 personbilar i Sverige att jämföra med 13 846 året innan. Det är med andra ord en mycket intressant tidsperiod i bilismens svenska historia vi har att göra med. En av poängerna med avhandlingen är också den relativt långa tidsperiod som är satt under lupp. En annan är att bilismens spridning i Sverige inte bara jämförs med den i Norge, utan att även regionala jämförelser görs inom Sverige. Till detta kommer institutionella analyser av beskattning och hur myndigheter och regler som omger den svenska bilismen har utvecklats och förändrats sedan 1950. Sammanfattningsvis hävdas i avhandlingens kappa att bilismens och bilägandets utveckling påverkas av fyra faktorer: den tekniska, den ekonomiska, den sociala och den politiskt-kulturella (s. 11, sidhänvisningar gäller kappan om inget annat anges).

När det gäller utgångspunkter konstaterar Lindgren att bilen delvis ansluter till den berömda S-kurvan när det gäller en ny tekniks anammande och tidiga spridning. S-kurvans utseende kommer av en viss inledande tveksamhet bland konsumenter där endast tidiga användare investerar i den nya tekniken. Sedan tar expansionen fart när allt fler införskaffar den. Så småningom nås dock en mättnad och kurvan planar ut. Spridningen av bilen verkar ansluta hyfsat väl

till en sådan S-kurva, även om den verkar ligga ned lite mer för bilar än när det gäller många andra billigare produkter (s. 16).

Vidare konstateras att befolkningstäthet och urbaniseringsgrad är viktiga storheter för tidigare analyser av bilismens spridning. Hypotetiskt diskuteras tanken att bilanvändning, liksom mycket annan ny teknik, har spridits från rikare urbana områden till mindre utvecklade rurala och samtidigt påpekas att sådana generella utsagor måste studeras noga för att bli bekräftade. En annan viktig faktor att analysera är inkomstnivåer. Eftersom bilen ju ofta är en relativt kostsam investering bygger den på en viss ekonomisk nivå i ett land eller en region. Till sist diskuteras också inverkan av politiska styrmedel för bilismens spridning, främst olika former av beskattning.

Förutom kappan ingår i studien fyra artiklar, två av dem författade tillsammans med kolleger och publicerade i *Scandinavian economic history review* respektive *Journal of transport history*. Till detta kommer en egenhändigt författad konferenspresentation på engelska och ett eget tidigare opublicerat manuskript på svenska. I den första artikeln jämförs spridning av bilism i Sverige och Norge. Det är känt att bilismen i Norge spreds i samma takt som i Sverige men med cirka 15 års fördröjning. Förklaringarna till det har tidigare främst gått ut på skild vägpolitik och infrastruktur. Här framhålls nu norska importrestriktioner för bilar fram till 1960 som en faktor som höll tillbaka norsk bilism. Ännu viktigare är slutsatsen om skillnaderna i regional spridning: Sverige följde ett internationellt mönster som innebar att bilismen så småningom spreds till regioner med lägre befolkningstäthet och lägre inkomstnivåer. I Norge däremot var inkomstnivåer viktiga för bilismen fram tills det att importrestriktionerna hävdes 1960. Efter det saknas korrelation mellan bilägande och inkomstnivåerna samt befolkningstäthet i Norge.

Den andra artikeln undersöker bilismens spridning i Sverige 1960–1975 som ett resultat av trafik- och regionalpolitiken vars syfte var att integrera Sverige och skapa liknande socio-ekonomiska förhållanden i olika regioner. Slutsatsen är att inkomstnivåer spelar betydligt större roll än befolkningstäthet för att förklara spridning av privatbilism i Sverige när man jämför situationen 1970 med den 1975 (förklaringen till avvikelsen jämfört med första artikeln ligger i att uppdelningen här ligger på församlingsnivå i stället för länsnivå). År 1975 hade bilen ännu inte medverkat till nationell integration och ökad jämvikt mellan olika regioner. Det intressanta här är alltså att resultaten visar att den tänkta trafik- och regionalpolitiken inte fick avsedd effekt.

Den tredje artikeln handlar om arbetet med trafiksäkerhet i Sverige och hur Trafiksäkerhetsverket bildades 1968 genom att en del av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bröts ut för att sammanhållet arbeta med trafiksäkerhet vid de svenska vägarna. Men också när verket lades ned 1993 och trafiksäkerhetsfrågorna överfördes till Vägverket var argumentet att det skulle effektiviseras

genom att bli mer sammanhållet och mindre splittrat. Här undersöks också svenska vägplaner 1958, 1970 och 1998 med slutsatsen att fokus i dessa har legat på den fysiska trafikmiljön även om den senaste i raden uppvisar en större bredd.

I den fjärde artikeln analyseras den så kallade *rebound*-effekten som innebär att bättre motorer och effektivare bränsleanvändning i bilarna inte används för att spara bränsle utan snarare för att sälja tyngre och starkare bilar. Slutsatsen är att denna tendens under perioden förstärktes av institutionella förhållanden samt att dessa kan vara svåra att ändra eftersom konsumenter allmänt förknippar bilvärde med motorstyrka snarare än med bränslesnålhet.

Avhandlingens slutsatser är att bilismens spridningsmönster och externa effekter är en interaktionsprocess mellan hushållens preferenser och det politiska beslutsfattandet. Sambandet är dock inte på något enkelt: ofta får politiska åtgärder med avseende på bilism helt andra effekter än de planerade. Ändå är de i många sammanhang viktiga för att förstå bilismens spridning. Avhandlingen visar också på vikten av att analysera bilismens spridning på regional nivå. Här konstateras också att bilismen spridits i Sverige utan att institutionella förhållanden påverkat hushåll att köpa mindre eller bensinsnålare bilar. Huruvida det är en planerad eller oplanerad effekt av politiska beslut är dock inte helt klart.

Avhandlingens akribi är god även om en del småfel kunde ha rättats till med noggrannare korrekturläsning. Citaten är dock tillförlitliga, liksom tolkningar och redogörelser. Ibland förekommer det att relativt komplicerade frågor behandlas lite väl översiktligt. Ett exempel är påståendet att det enda sättet att minska koldioxidutsläpp från bilar är minskad bensinkonsumtion (s. 2 i fjärde texten). Det skall förstås vara minskad bränslekonsumtion eftersom diesel och etanol också ger koldioxidutsläpp. Frågan om biobränslen ger lägre koldioxidutsläpp kan dock diskuteras eftersom de växter som biobränslen utvinns ur assimilerar koldioxid ur atmosfären. Om nettoeffekten är mer eller mindre koldioxidutsläpp beror delvis på hur beräkningarna görs. Saken är alltså betydligt mer komplicerad än Lindgren ger intryck av.

När det gäller de forskningsfrågor som formuleras i kappan (s. 5) speglar de väl avhandlingens innehåll. Samtidigt relaterar de var och en direkt till en artikel, vilket gör att fråga ett och två är relativt lika varandra samtidigt som den tredje och den fjärde frågan spretar lite väl mycket. Med andra ord har inte tillfället tillvaratagits att i avhandlingens kappan arbeta ihop frågeställningarna som behandlas i de olika artiklarna, vilket naturligtvis är synd. Ambitionen för kappan hade alltså kunnat vara högre.

I avhandlingen slås fast att bilen är en hushållsteknik samtidigt som detta begrepp inte ordentligt definieras eller diskuteras. Den ursprungliga tanken

har nog varit att studera bilens användning i hushållen. Men när fokus efterhand hamnat mer på socioekonomisk och geografisk spridning än på nyttjandet så kan denna utgångspunkt ifrågasättas, inte minst i ljuset av att kopplingar ofta görs mellan hushållsteknik och konsumtionsvaror, och även Lindgren formulerar sig i termer av konsumtion av bilar. På det området finns ju en hävdvunnen distinktion mellan konsumtionsvaror och kapitalvaror som kan definieras på olika sätt, men där bilen ofta utgör ett mellanting som inte sällan innebär att den kallas konsumtionskapitalvara. Just bilens mellanställning i denna kategorisering av varor är kanske också förklaringen till att den så illa ansluter till S-kurvan. Bilism sprids inte lika fort som billigare konsumtionsvaror eftersom den ofta kräver ett relativt substantiellt kapitalskott. Även i vår tid, med sitt historiskt sett imponerande välstånd, lånar många hushåll fortfarande kapital till just bilinköp. Allt detta är förhållanden som knappast berörs i avhandlingen. I stället definieras bilism (s. 6) lite märkligt, som "[e]tt hushålls konsumtion av ett transportmedel, bilen". Men det är knappast så vi uppfattar bilismbegreppet i vardaglig mening.

En annan utgångspunkt som kunde ha fått en mer utförlig behandling är forskningslägesbeskrivningen. Allmänt tycker jag att den är lite tunn. Det finns ju onekligen mycket skrivet om bilismens spridning och det hade varit värt mycket att få en rejäl översikt över den litteraturen, framför allt den internationella. Tyvärr saknas en hel del viktig litteratur om bilismens spridning i kappan, liksom en utförligare diskussion om forskningslägets starka och svaga sidor samt en positionering av avhandlingen inom fältet.

När det sedan gäller de fyra olika artiklarna är den första en väl genomförd, resonerande och analytisk jämförelse mellan Sverige och Norge, alltså två liknande länder, något som ofta efterfrågas internationellt, men alltför sällan genomförs. I artikeln finns framför allt två saker som är värda att diskutera vidare. För det första tas aldrig en stor och väsentlig skillnad mellan de två länderna upp, nämligen det faktum att Norge saknade något som Sverige hade: en stor och väl utvecklad bilindustri med starkt inflytande över det nationella och västsvenska politiska beslutsfattandet i kraft av att den skapade så många arbetstillfällen. För det andra tycker jag att den stora och bestående skillnaden när det gäller vägnätet i Norge och Sverige som innebär att vi har tio gånger så mycket motorväg i Sverige som i Norge under hela den undersökta perioden (tabell 5, s. 182 i första artikeln), viftas bort alldeles för lättvindigt. Visst är det riktigt att de flesta bilresor företas lokalt eller regionalt. Men en stor poäng med bilen är ju inte bara hur den används, utan hur den kan användas – den frihet som den ger. Med en bil kan man i Sverige snabbt ta sig relativt långa sträckor. I Norge tar det mycket längre tid. Det är knappast en faktor som får underskattas.

När det gäller den andra artikeln hävdas där att höjda inkomster var vikti-

gare än andra förklaringar till bilens spridning mellan 1960 och 1975 (s. 20). Samtidigt underbyggs detta endast med data för 1970 och 1975. Uppenbarligen finns här mer arbete att göra för den som vill vara säker på slutsatserna för hela perioden.

Den tredje artikeln, eller egentligen manustexten eftersom den inte är publicerad, bygger till skillnad från de andra inte alls på kvantitativa data. Här är huvudpoängen att samma argument användes när Trafiksäkerhetsverket skapades 1968 som när det lades ned 1993. Observationen är högtintressant, men borde nog omgärdas av en utförligare diskussion om skapandet av myndigheter i allmänhet under 1960-talet liksom myndighetsnedläggningar under 1990-talet. Då skulle iakttagelserna om Trafiksäkerhetsverket kunna utgöra en ingång till en mer initierad diskussion om argumentation och kontinuitet i politiska diskurser och under växlande politiska konjunkturer.

I den fjärde artikeln, som alltså handlar om *rebound*-effekten, är en väsentlig skillnad som i högsta grad påverkar bränsleförbrukningen mellan Sverige och den europeiska kontinenten att kontinentens personbilar inte bara är mindre, utan också i mycket högre utsträckning drivs med diesel, vilket gör dem betydligt bränslesnålare än bensinbilar. Detta behandlas visserligen i artikeln (s. 11), men diskuteras inte vidare. I Sverige har den behårda dieselbeskattningen gjort bränslet mindre populärt och därför drabbas den svenska bilparken av större koldioxidutsläpp jämfört med många andra europeiska länder. Denna aspekt kan delvis förklara att bränsleförbrukningen bland svenska bilar är högre än i Europa generellt. På samma sätt borde påverkan av svenska biltillverkare på de politiska förhållandena även få rum i slutsatserna. De behandlas i artikeln (s. 4f.), men får inte återverkningar i slutsatserna som man kunde ha förväntat sig. Här är det hushållens preferenser som används som förklaring utan att övertygande stöd presenteras.

En annan aspekt som jag saknar här är en undersökning av hur bättre bränsleekonomi hänger samman med förändrade resvanor i termer av passagerarkilometer. Vi vet genom Lindgrens undersökning att bättre bränsleekonomi ledde till mer motoreffekt i den svenska bilparken. Men vi vet tyvärr inte om detta även påverkade resandet mot fler passagerarkilometer. Om en sådan sak är möjlig att undersöka (kanske genom statistik från Svensk Bilprovning?) så hade det även varit möjligt att föra en diskussion om relationerna mellan de två olika *rebound*-effekterna som observeras: å ena sidan att effektivare bilar resulterar i tyngre och starkare fordon som i Sverige (så kallad *vehicle purchase rebound effect*); å andra sidan att bilarna används mer (så kallad *travel related rebound effect*). På så sätt hade artikeln också kunnat bidra till den teoretiska diskussionen.

Sammantaget kan konstateras att denna avhandling på ett intressant sätt tar nya tag i frågor relaterade till bilismens spridning genom att följa utvecklingen

i Sverige över relativt lång tid och även jämföra situationen i olika delar av Sverige. Tveklöst bidrar avhandlingen därigenom till vår kunskap om bilismens spridning. Ett litet exempel på det är observationerna om hur bilpriset per effektenhet minskat i Sverige under efterkrigstiden liksom bränslekonsumtionen per viktenhet (s. 15–18 i fjärde artikeln). Ett annat är hur bilköparnas preferenser för olika bilmodeller diversifierades under efterkrigstiden. Samtidigt är det klart att vissa delar av avhandlingen hade gått att utveckla ytterligare – så är ju ofta också fallet med de olika artiklar och studier som ingår i en sammanläggningsavhandling.

*Thomas Kaiserfeld**

* Fakultetsopponent